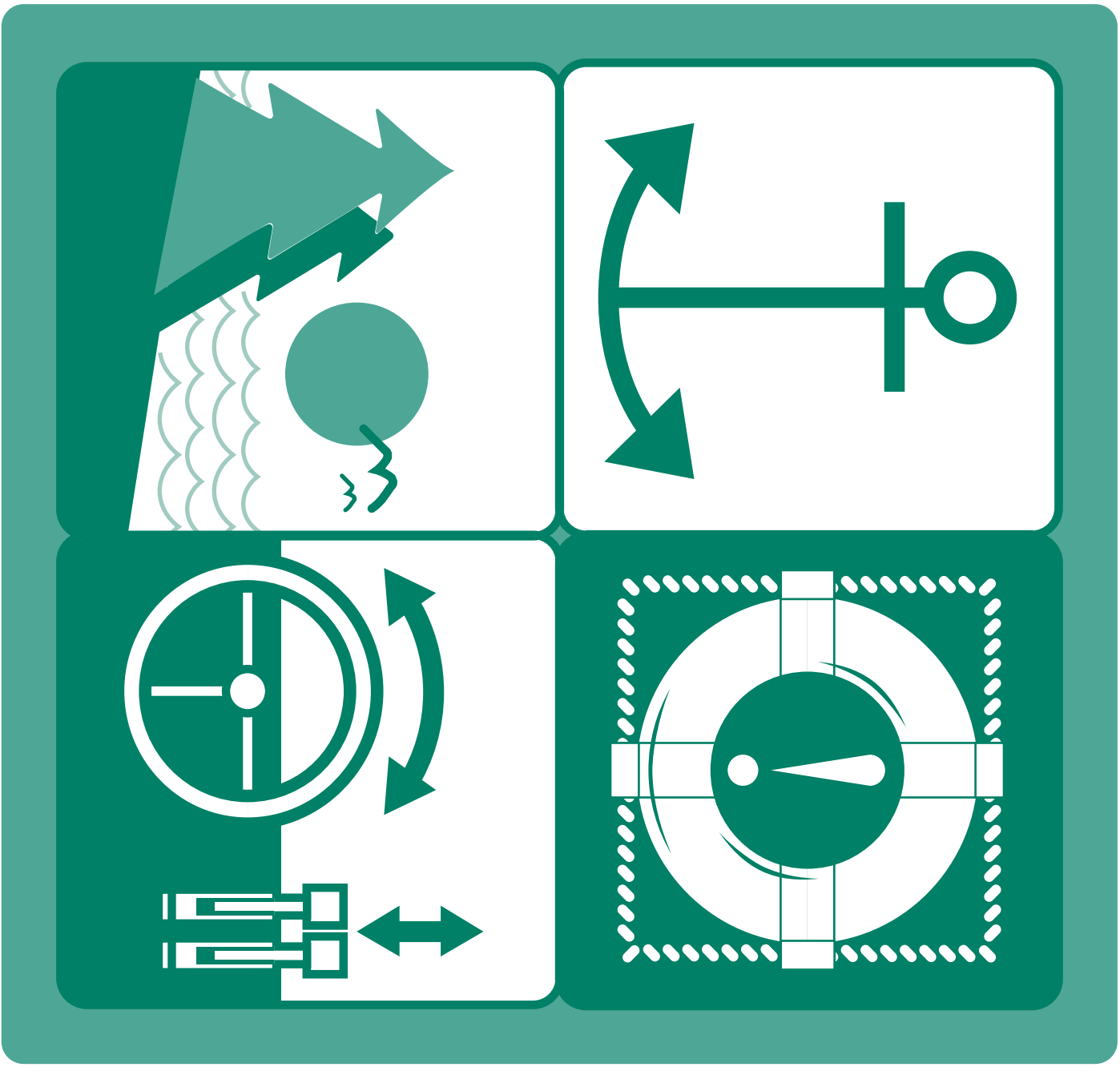


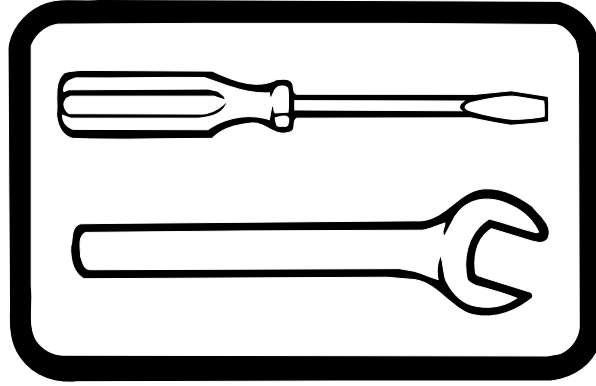
(EN) (FR) (ES) (DE) (IT) (PT)

SMALL CRAFT OWNER'S MANUAL
 MANUEL DU PROPRIÉTAIRE DE NAVIRE DE PLAISANCE
 MANUAL DEL USUARIO EMBARCACIONES MENORES
 BEDIENUNGSANLEITUNG FÜR BOOTSEIGNER
 LIBRETTO DI USO PER IMBARCAZIONI DA DIPORTO
 MANUAL DO PROPRIETÁRIO DE PEQUENAS EMBARCAÇÕES




(EL) (DA) (NL) (FI) (NO) (SV)

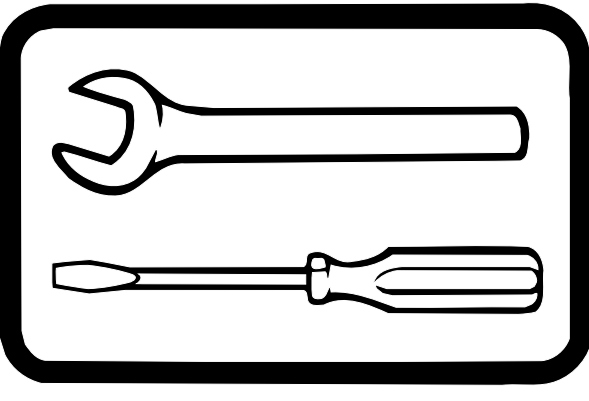
ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΧΡΗΣΤΗ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ
 INSTRUKTIONSBOG FOR MINDRE MOTORBÅDE
 EIGENAARSBOEK VOOR PLEZIERVAARTUIGEN
 PIENVEENEEN OMISTAJAN KÄSIKIRJA
 BRUKERHÅNDBOK FOR SMÅ FARTØYER
 ÄGARENS HANDBOK FÖR SMÅBÅTAR




Maintenance Log
Carnet d'Entretien
Registro de Mantenimiento
Wartungsheft
Libretto di Manutenzione
Diário de Manutenção




Date Date Fecha Datum Data	 Hours Heures Horas Stunden Ore Horas	Maintenance Performed Entretien Effectué Mantenimiento Cumplido Durchgeführte Wartungen Manutenzione Eseguita Manutenção Realizada

Μητρώο συντήρησης
Logbog
Onderhoudsboek
Huolto Päiväkirja
Vedlikeholdslogg
Underhållsnoteringar



Εκτελεσθείσα συντήρηση Udført vedligeholdelse Onderhoud uitgevoerd Suoritetut huoltotoimenpiteet Udført vedlikehold Genomfört underhåll	 Uren Tunnit Timmer Timmar	Ημερομηνία Date Datum Päivämäärä Date Datum

Boat Manufacturer/Model: Boothersteller/Modell:	Constructeur/modèle du bateau: Costruttore/modello della barca:	Modelo/Fabricante de la Embarcación: Fabricante/Modelo do Barco:																					

Design Category: Categorie de conception: Categoria de Diseño: Konstruktionskategorie:	A-Ocean A-en haute mer A-Oceanic A-Hochsee	B-Offshore B-au large B-Alta Mar B-Ausserhalb von Küstengewässern	C-Inshore C-à proximité de la côte C-Costera C-Küstennane Gewässer	D-Sheltered Waters D-en eaux protégées D-Aguas Resguardadas D-Geschützte Gewässer																			
Categoria di progetto: Categoria de Design:	A-Oceanica A-Oceano	B-D'Alta B-Mar Alto	C-Costiera C-Perto da Costa	D-Su Acque Interne D-Águas Protegidas																			
Propulsion Type: Antriebsart:	Type de propulsion: Tipo di propulsione:	Tipo de propulsión: Tipo de propulsão: _____																					
Intended Use: Verwendungszweck:	Usage prévu: Utilizzo previsto:	Usó previsto: Utilização: _____																					
Hull Identification Number: Rumpfunner:	Numero d'identification de coque: Numero identificazione scafo:	Numero de Identificacion del Casco: Número de Identificação do Casco:																					
<table border="1" style="margin:auto;"> <tr> <td style="width:20px;"> </td> <td style="width:20px;"> </td> <td style="width:20px;">-</td> <td style="width:20px;"> </td> <td style="width:20px;"> </td> <td style="width:20px;"> </td> <td style="width:20px;"> </td> <td style="width:20px;"> </td> <td style="width:20px;"> </td> <td style="width:20px;"> </td> <td style="width:20px;"> </td> <td style="width:20px;"> </td> <td style="width:20px;"> </td> <td style="width:20px;"> </td> <td style="width:20px;"> </td> <td style="width:20px;"> </td> <td style="width:20px;"> </td> <td style="width:20px;"> </td> <td style="width:20px;"> </td> </tr> </table>							-																
		-																					
Maximum Recommended Load: Charge maximale recommandée: Carga Máxima recomendada: Empfohlene Beladung Maximum: Carico massimo ammesso: Carga Máxima Recomendada:	 = _____ kg. MAXIMUM  = _____ kg.																						
Recommended Number of Persons: Nombre de personnes recommandé: Número recomendado de personas: Empfohlene Personenanzahl: Omologazione al trasporto di n. persone: Número de Pessoas Recomendado:	MAXIMUM  = _____																						
Maximum Rated Engine Power: Puissance nominale maximale du moteur: Potencia máxima del motor: Maximale Motorleistung: Massima potenza nominale motore: Máxima potência nominal do motor:	MAXIMUM  = _____ kw.																						
Engine Installed, Manufacturer, Model and Number(s): Moteur installé, Fabricant, modèle et numéro(s): Motor instalado, Fabricante, modelo y número(s): Motor installiert, Hersteller, modell, nummer(en): Motore istallato, Costruttore, modello e número(s): Motor Instalado, Fabricante, Modelo e Número(s):	_____ _____ (1) _____ (2) _____																						
Mass of Craft (Approximate) Masses de navire (Approximatives) Peso de la embarcación (aproximado) Gewicht des Bootes (Nährungswert) Massa dell'imbarcazione (approssimativa) Massa da Embarcação (Aproximada)	<ul style="list-style-type: none"> ● With Largest Equipped Engine and permanently attached items, plus full water and fuel, plus maximum recommended load: Avec le plus grand moteur équipé et systèmes en liaison permanente, plus pleine charge d'eau et de carburant, plus charge maximale recommandée: Con el mayor motor equipado y elementos permanentemente instalados, más combustible y agua, más la carga máxima recomendada: Mit größter Motorausführung und fest installiertem Inventar sowie vollen Wasser- und Kraftstofftanks und empfohlener Maximalbeladung: Con il motore di maggiore cilindrata, attrezzature permanenti, più rifornimento di acqua e carburante e carico massimo ammesso: Com o maior motor instalado e os equipamentos permanentes, mais a capacidade máxima de água e combustível, mais a carga máxima recomendada: _____ kg. ● Trailerable Weight (engine, fuel and water, batteries and options): Masse pour remorquage (moteur, carburant et eau, batteries et options): Peso remolcable (motor, combustible y agua, baterías y opciones): Auf Anhänger verladbares Gewicht (Motor, Kraftstoff und Wasser, Batterien und Sonderausstattung): Peso rimorchiabile su strada (motore, combustible e acqua, batterie ed accessori): Peso Rebocável (motor, combustível e água, baterias e opções): _____ kg. 																						

English	EN
Français	FR
Español	ES
Deutsch	DE
Italiano	IT
Portuguese	PT

- 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:
- FR** Ce manuel a été réalisé en conformité avec la norme 10240:2004 de l'Organisation Internationale de Standardisation (ISO). Toutes les informations relatives à la conformité aux normes établies par ISO ne peuvent pas être incluses dans ce manuel sans l'autorisation du constructeur ou sans la connaissance de tous les équipements dont est doté votre bateau. Aucune partie de cette publication, y compris texte, illustrations, tableaux ou traductions en d'autres langues, ne peut être reproduite, scannée, tracée, copiée, enregistrée, stockée dans un système de recherche documentaire électronique, mécanique ou autre, ou transmise sous une forme quelconque par un moyen quelconque y compris télécopie, Internet ou autres moyens électroniques, sans l'autorisation écrite préalable de:
- ES** Este manual ha sido preparado siguiendo las instrucciones de la Organización Internacional de Normas (ISO) 10240:2004. En este manual no puede incluirse toda la información conforme a las normas establecidas en ISO, sin el consentimiento de ciertos fabricantes o sin saber qué equipos están instalados en la embarcación. Se prohíbe reproducir, analizar con un scanner, trazar, copiar, grabar, almacenar en un sistema de recuperación de información electrónico, mecánico o de otra forma, transmitir en cualquier forma y por cualquier medio incluyendo facsímil, Internet u otros medios electrónicos, cualquier parte de esta publicación, incluido el texto, ilustraciones, tablas o traducciones a otros idiomas, sin el permiso previo por escrito de:
- DE** Dieses Handbuch wurde in Anlehnung an die ISO-Norm 10240:2004 (International Organization for Standardization) erstellt. Nicht alle von der ISO-Norm verlangten Informationen können ohne Zustimmung bestimmter Hersteller oder auf Grund der Informationsvielfalt der gesamten Ausstattung Ihres Bootes einbezogen werden. Ohne vorherige schriftliche Genehmigung der Firma dürfen keine Teile dieser Druckschrift, einschließlich von Text, Abbildungen, Tabellen oder Übersetzungen, reproduziert, abgetastet, nachgezeichnet, kopiert oder aufgezeichnet, in einem elektronischen, mechanischen oder anderen Datenerfassungssystem gespeichert oder in irgendeiner Form mit irgendwelchen Mitteln, einschließlich von Telefax, Internet oder sonstigen elektronischen Mitteln, weitergeleitet werden.
- IT** Il presente manuale è stato elaborato nel rispetto delle norme ISO (International Organization for Standards) 10240:2004. Non tutte le informazioni necessarie per conformarsi alle norme ISO possono essere incluse nel presente manuale senza il formale consenso del costruttore o una conoscenza completa di tutte le dotazioni di bordo dell'imbarcazione. Sono vietate la riproduzione, copiatura, trascrizione, scansione, lucidatura o memorizzazione parziale o totale nei sistemi informatici, sia elettronici che meccanici o di altro tipo, la trasmissione in qualsiasi forma e con qualsiasi mezzo, tra cui facsimile, Internet - della presente pubblicazione, ivi compresi i testi, le illustrazioni, le tabelle e le traduzioni in lingue estere, senza previa autorizzazione scritta da parte della:
- PT** Este manual foi elaborado segundo as normas International Organization for Standards (ISO) 10240:2004 como guia. Nem todas as informações de conformidade estabelecidas pelas normas ISO poderão ser incluídas neste manual sem o consentimento do fabricante ou sem o conhecimento de todo o equipamento que a sua embarcação possui. Nenhuma parte desta publicação, incluindo texto, ilustrações, quadros ou traduções de língua, poderá ser reproduzida, digitalizada, decalcada, copiada, registada; armazenada num sistema de recuperação de informação, electrónico, mecânico ou outro; transmitida sob qualquer forma através de qualquer meio, incluindo fax, Internet ou outros meios electrónicos sem autorização prévia por escrito de:

Ken Cook Co.
9929 W. Silver Spring Drive
Milwaukee, WI 53225 USA

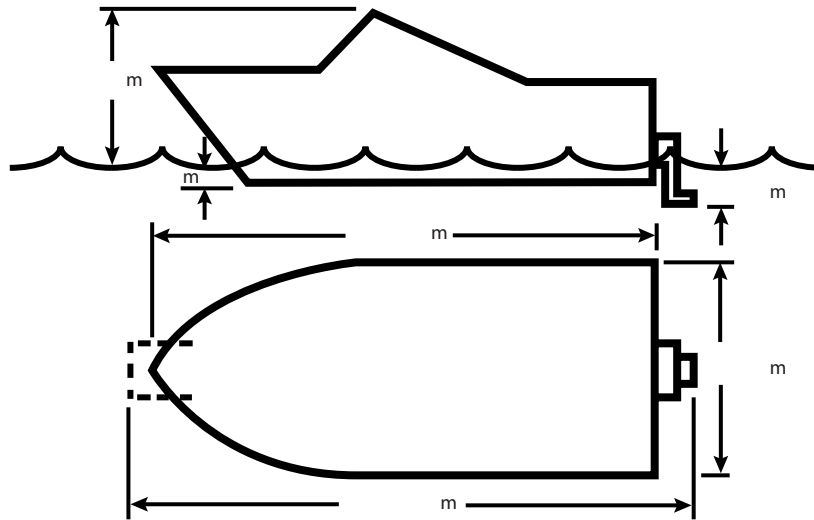
Voice / Tel / Tifno / Telefon / Telefono / Telefone: 414/466-6060
Fax / Fax / Fax / Telefax / Fax / Fax: 414/466-0840
email / E-mail / Email / E-Post / email / E-mail: Marine@kencook.com

Ken Cook Co.

© 2004 Ken Cook Company. All Rights Reserved.

ISBN No. 0-9652491-4-X

Library of Congress No. 98-070705



EN

Fuel Tank Capacity (0.73kg/Liter): _____ Liters
 Fuel Type: Gasoline Diesel
 Oil Tank Capacity: _____ Liters
 Oil Type: _____
 Water Tank Capacity (1kg/Liter): _____ Liters
 Holding Tank Capacity: _____ Liters
 Number and Type of Fire Extinguishers:

Number and Type of Fume Detectors:

N/A = Not Applicable

DE

Kraftstofftankkapazität
 (0,73 kg / Liter): _____ Liter
 Kraftstoffart: Benzin Diesel
 Öltankkapazität: _____ Liter
 Ölsorte: _____
 Wassertankkapazität (1 kg / Liter): _____ Liter
 Speichertankkapazität: _____ Liter
 Feuerlöscheranzahl und -typ:

Rauchdetektoranzahl und -typ:

n.z. = nicht zutreffend

FR

Contenance réservoir carburant
 (0,73 kg/litre): _____ litres
 Type de carburant: gasoil diesel
 Contenance réservoir d'huile: _____ litres
 Type d'huile: _____
 Contenance réservoir d'eau (1kg/litre): _____ litres
 Contenance réservoir de rétention: _____ litres
 Nombre et type d'extincteurs:

Nombre et type de détecteurs de fumée:

N/A = non applicable

IT

Capacità serbatoio carburante
 (0,73 kg/l): _____ litri
 Tipo carburante: Benzina Diesel
 Capacità serbatoio olio: _____ litri
 Tipo olio: _____
 Capacità serbatoio acqua (1 kg/l): _____ litri
 Capacità cassa di zavorra: _____ litri
 Numero e tipo di estintori:

Numero e tipo di rivelatori di esalazioni:

N/A = non pertinente

ES

Capacidad del Depósito de Combustible
 (73Kg / Litro): _____ Litros
 Tipo de Combustible: Gasolina Diesel
 Capacidad del Depósito de Aceite: _____ Litros
 Tipo de Aceite: _____
 Capacidad del Depósito de Agua
 (1Kg / Litro): _____ Litros
 Capacidad del Tanque de Retención: _____ Litros
 Número y Tipo de Extintores de Incendios:

Número y Tipo de Detectores de Humos:

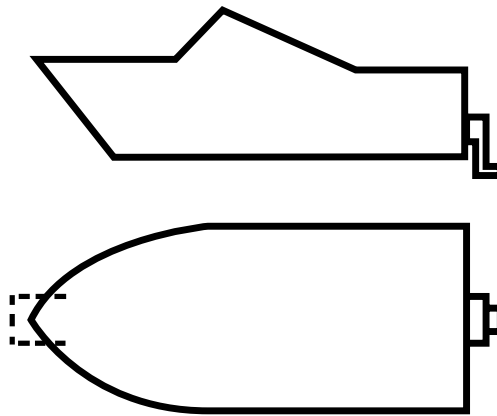
N/A = no aplicable

PT

Capacidade do Depósito de Combustível:
 (0,73 kg/Litro): _____ Litros
 Tipo de Combustível: Gasolina Gasóleo
 Capacidade do Depósito de Óleo: _____ Litros
 Tipo de Óleo: _____
 Capacidade do Depósito de Água:
 (1 kg/Litro): _____ Litros
 Capacidade do Depósito Provisório: _____ Litros
 Número e Tipo de Extintores de Incêndio:

Número e Tipo de Detectores de Fumo:

N/A = Não Aplicável



EN

Locate and Identify:

- A) Fuel Tank
- B) Fuel Tank Filling Point
- C) Oil Tank
- D) Oil Tank Filling Point
- E) Oil Tank Emptying Point
- F) Water Tank
- G) Water Tank Filling Point
- H) Holding Tank
- I) Holding Tank Emptying Point
- J) Seacocks
- K) Through-Hull Fittings
- L) Fire Extinguisher
- M) Carbon Monoxide Detector
- N) Escape Hatch
- O) Fire Escapes
- P) Life Raft Stowage
- Q) Safety Equipment
- R) Anchor Strong Points
- S) Mooring Strong Points
- T) Towing Strong Points

FR

Repérez et identifiez:

- A) Réservoir de carburant
- B) Point de remplissage réservoir de carburant
- C) Réservoir d'huile
- D) Point de remplissage réservoir d'huile
- E) Point de vidange réservoir d'huile
- F) Réservoir d'eau
- G) Point de remplissage réservoir d'eau
- H) Réservoir de rétention
- I) Point de vidange réservoir de rétention
- J) Prises d'eau à la mer
- K) Raccords traversant la coque
- L) Extincteur
- M) Détecteur de monoxyde de carbone
- N) Escotille d'évacuation
- O) Echelles de sauvetage
- P) Arrimage du radeau de sauvetage
- Q) Equipement de sécurité
- R) Points d'ancrage
- S) Points d'amarrage
- T) Points de remorquage

ES

Localizar e identificar:

- A) Depósito de Combustible
- B) Punto de Carga del Depósito de Combustible
- C) Depósito de Aceite
- D) Punto de Carga del Depósito de Aceite
- E) Punto de Descarga del Depósito de Aceite
- F) Depósito de Agua
- G) Punto de Carga del Depósito de Agua
- H) Tanque de Retención
- I) Punto de Descarga del Tanque de Retención
- J) Válvula de Toma de Agua de Mar
- K) Accesorios Pasantes del Casco
- L) Extintor de Incendios
- M) Detector de Monóxido de Carbono
- N) Escotilla de Seguridad
- O) Escalera de Incendios
- P) Almacenamiento de balsas salvavidas
- Q) Equipos de seguridad
- R) Puntos fuertes de anclaje
- S) Puntos fuertes de amarre
- T) Puntos fuertes de remolque

DE

Position and Beschreibung:

- A) Kraftstofftank
- B) Kraftstofftankfüllpunkt
- C) Öltank
- D) Öltankfüllpunkt
- E) Öltankablasspunkt
- F) Wassertank
- G) Wassertankablasspunkt
- H) Speichertank
- I) Speichertankablaßpunkt
- J) Flutventile
- K) Rumpfdurchgangsanbauten
- L) Feuerlöscher
- M) Kohlenmonoxid-detektor
- N) Notausstieg
- O) Feuerrettungswege
- P) Rettungsflößeunterbringung
- Q) Sicherheitsausrüstung
- R) Ankerpunkte
- S) Vertäuungspunkte
- T) Abschlepppunkte

IT

Localizzazione e identificazione dei componenti:

- A) Serbatoio carburante
- B) Bocchettone di riempimento serbatoio carburante
- C) Serbatoio olio
- D) Bocchettone di riempimento serbatoio olio
- E) Scarico serbatoio olio
- F) Serbatoio acqua
- G) Bocchettone di riempimento serbatoio acqua
- H) Cassa zavorra
- I) Scarico cassa zavorra
- J) Valvole di presa acqua dal mare
- K) Raccorderia passante nello scafo
- L) Estintore
- M) Rivelatore monossido di carbonio
- N) Boccaporto di sfuggita
- O) Uscite di sicurezza
- P) Stivaggio zattera di salvataggio
- Q) Dotazioni di sicurezza
- R) Punti di attacco per l'ancoraggio
- S) Punti di attacco per l'ormeggio
- T) Punti di attacco per il traino

PT

Localizar e Identificar:

- A) Depósito de Combustível
- B) Ponto de Enchimento do Depósito de Combustível
- C) Depósito de Óleo
- D) Ponto de Enchimento do Depósito de Óleo
- E) Ponto de Esvaziamento do Depósito de Óleo
- F) Depósito de Água
- G) Ponto de Enchimento do Depósito de Água
- H) Depósito Provisório
- I) Ponto de Esvaziamento do Depósito Provisório
- J) Torneiras de tomada de água do mar
- K) Acessórios de Todo o Casco
- L) Extintor de Incêndios
- M) Detector de Monóxido de Carbono
- N) Escotilha de Fuga
- O) Saídas de Incêndio
- P) Acondicionamento do Barco Salva-vidas
- Q) Equipamento de Segurança
- R) Pontos Fortes da Ancoragem
- S) Pontos Fortes da Amaragem
- T) Pontos Fortes da Rebocagem

INDEX

Anchoring	.....
Battery(ies)	.....
Bilge	..... 15
Bottom Maintenance	..... 14
Carbon Monoxide Hazards	..... 4
Carpeting	..... 15
Cleaning	..... 14
Cleaning Agents	..... 14
Controls	..... 6
Craft Design Category	..... 2
Degrees of Danger	..... 2
Description of Craft	..... 2
Detectors	..... 11
Discharge and Disposal of Waste	..... 13
Drugs and Boating	..... 4
Electrical Systems	..... 12
Excessive Noise	..... 14
Exhaust Emissions	..... 14
Fire Extinguishers	..... 3
Fuel and Oil Spillage	..... 13
Fuses and Circuit Breakers	..... 12
Galvanic Corrosion	..... 15
Holding Tank	..... 15
Inspection	..... 16
Instruments	..... 8
Life Jackets	..... 3
Life Raft	..... 3
Loading	.....
Marine Head (Toilet)	..... 15
MARPOL Treaty	.....
Materials and Components	..... 16
Maximum Number of Persons	.....
Painting	..... 16
Paints	..... 14
Pictorial Symbols	..... 2
Plexiglas	..... 15
Recommended Safety Equipment	..... 3
Repairs, Removals and Replacements	..... 16
Required Safety Equipment	..... 3
Safety Alerts	..... 2
Saltwater Corrosion	..... 14
Slings/Lifting	..... 16
Stainless Steel	..... 15
Steering	..... 7
Switches and Indicators	..... 9
Upholstery	..... 15
Valves	..... 7
Visual Distress Signals	..... 4
Wake and Wash	..... 14
Winter Storage	..... 16

INDEX

Acier inoxydable	.....15
Alertes de sécurité	.....2
Ancrage	.....
Batterie(s)	.....
Brassières de sauvetage	.....3
Bruit excessif	.....14
Cale	.....15
Capitonnage	.....15
Catégorie de conception du navire	.....2
Chargement	.....
Commandes	.....6
Corrosion par l'eau de mer	.....14
Corrosion galvanique	.....15
Degrés de risque	.....2
Description du navire	.....2
Détecteurs	.....11
Drogues et navigation	.....4
Elinguage/levage	.....16
Emissions d'échappement	.....14
Entretien de la carène	.....14
Evacuation et Mise au Rebut des Déchets	.....13
Extincteurs d'Incendie	.....3
Fusibles et disjoncteurs	.....12
Hivernage	.....16
Inspection	.....16
Instruments	.....8
Interrupteurs et indicateurs	.....9
Matériaux et pièces	.....16
Matériel de sécurité recommandé	.....3
Matériel de sécurité réglementaire	.....3
Nettoyage	.....14
Nombre maximum de personnes	.....
Peinture	.....16
Peintures	.....14
Plan POLMAR	.....
Plexiglas	.....15
Produits de nettoyage	.....14
Radeau de Sauvetage	.....3
Rejets de carburant et d'huile	.....13
Réparations, démontages et remplacements	.....16
Réservoir de rétention	.....15
Risques liés au monoxyde de carbone	.....4
Signaux visuels de détresse	.....4
Sillage et remous	.....14
Symboles en images	.....2
Système de direction	.....7
Systèmes Électriques	.....12
Tapis	.....15
Toilette marine (W.C.)	.....15
Vannes	.....7

ÍNDICE

Acero Inoxidable	.....15
Alarmas de Seguridad	.....2
Alfombrado	.....15
Almacenamiento en Invierno	.....16
Anclaje	.....
Balsas Salvavidas	.....3
Batería(s)	.....
Carga	.....
Categoría de Diseño de la Embarcación	.....2
Chalecos Salvavidas	.....3
Corrosión Galvánica	.....15
Corrosión por el Agua Salada	.....14
Derrames de Combustible y Aceite	.....13
Descarga y Eliminación de Desechos	.....13
Descripción de la Embarcación	.....2
Detectores	.....11
Emisiones del Escape	.....14
Equipos de Seguridad Recomendados	.....3
Equipos de Seguridad Requeridos	.....3
Eslingado / Izada	.....16
Estela y Remolinos	.....14
Extintores de Incendios	.....3
Fusibles y Ruptores	.....12
Gobierno	.....7
Grados de Peligro	.....2
Inspección	.....16
Instrumentos	.....8
Interruptores e Indicadores	.....9
Las Drogas y la Navegación	.....4
Limpieza	.....14
Mandos	.....6
Mantenimiento de los Fondos	.....14
Materiales y Componentes	.....16
Número máximo de personas	.....
Pintura	.....16
Pinturas	.....14
Plexiglás	.....15
Productos de Limpieza	.....14
Reparaciones y Trabajos de Desmontaje y Montaje	.....16
Retrete Marino	.....15
Riesgos de Óxido de Carbono	.....4
Ruido Excesivo	.....14
Señales Visuales de Socorro	.....4
Sentina	.....15
Símbolos Gráficos	.....2
Sistemas Eléctricos	.....12
Tanque de Retención	.....15
Tapicería	.....15
Tratado MARPOL	.....
Válvulas	.....7

INDEX

Abgasemissionen	14
Ablassen und Beseitigung von Abfällen	13
Ankern	
Batterie(n)	
Bedienungselemente	6
Beladung	
Beschreibung des Bootes	2
Bildzeichen	2
Bilge	15
Bodenwartung	14
Bordnetze	12
Detektoren	11
Empfohlene Sicherheitsausrüstung	3
Erforderliche Sicherheitsausrüstung	3
Galvanische Korrosion	15
Gefahrenklassen	2
Inspektion	16
Instrumentensatz	8
Kielwasser	14
Kohlenmonoxidgefahren	4
Konstruktionskategorie	2
Kraftstoff- und Ölspillagen	13
Lack	14
Lackierung	16
Löschapparate	3
MARPOL-Übereinkommen	
Maximale Personenzahl	
Meerwasserkorrosion	14
Optische Seenotsignale	4
Plexiglas	15
Polsterung	15
Pütz (Toilette)	15
Rauschgift und Bootfahren	4
Reinigung	14
Reinigungsmittel	14
Reparaturen, Aus- und Einbauen	16
Rettungsfloss	3
Rostfreier Stahl	15
Schalter und Anzeiger	9
Schlingen/Heben	16
Schwimmwesten	3
Sicherheitsverweise	2
Sicherungen und Ausschalter	12
Speicher	15
Steuern	7
Teppiche	15
Unzulässige Lärmbelästigung	14
Ventile	7
Wertstoffe und Bauteile	16
Winterfestmachen	16

INDICE

Acciaio Inox	15
Ancoraggio	
Attrezzature di Sicurezza Consigliate	3
Attrezzature di Sicurezza Prescritte	3
Batteria/e	
Carico	
Categoria di Progetto Imbarcazione	2
Classificazione Gravita' del Pericolo	2
Comandi	6
Corrosione Galvanica	15
Corrosione Provocata dall'Acqua di Mare	14
Descrizione dell'Imbarcazione	2
Detergenti	14
Dispositivi Rivelatori	11
Emissioni di Scarico	14
Estintori	3
Fusibili e Interruttori Automatici	12
Giubbotti Salvagente	3
Imbragatura/Sollevamento	16
Impianti Elettrici	12
Interruttori ed Indicatori	9
Interventi di Riparazione, Smontaggio e Montaggio	16
Ispezione	16
Livelli di Rumorosita'	14
Manutenzione della Carena	14
Materiali e Componenti	16
Navigazione e Droghe	4
Numero massimo di persone	
Ossido di Carbonio	4
Pittogrammi	2
Plexiglas	15
Precauzioni per la Stagione Invernale	16
Pulizia	14
Richiami Sulla Sicurezza	2
Rivestimenti Interni	15
Scarico e Smaltimento Rifiuti	13
Scia e Risacca	14
Segnali Visivi di Richiesta di Aiuto (S.O.S.)	4
Sentina	15
Serbatoio	15
Strumentazione	8
Tappeti	15
Timone	7
Trattato MARPOL	
Valvole	7
Vernici	14
Verniciatura	16
Versamenti di Combustibile e Olio	13
W.C. a Circuito Chiuso (tipo marina)	15
Zattera di Salvataggio	3

ÍNDICE

Aço Inoxidável	15
Agentes de Limpeza	14
Alertas de Segurança	2
Ancoragem	
Armazenamento no Inverno	16
Barco Salva Vidas	3
Bateria(s)	
Carga	
Carpetes	15
Casa-de-banho	15
Categoria de Design da Embarcação	2
Coletes de Salvação	3
Controlos	6
Convenção MARPOL	
Corrosão da Água Salgada	14
Corrosão Galvânica	15
Depósito Provisório	15
Derramamento de Combustível e Óleo	13
Descarga e Eliminação de Resíduos	13
Descrição da Embarcação	2
Detectores	11
Direcção	7
Drogas e Barcos	4
Emissões de Escape	14
Equipamento de Segurança Exigido	3
Equipamento de Segurança Recomendado	3
Esteira e Agitação	14
Estofos	15
Extintores de Incêndios	3
Fusíveis e Disjuntores de Circuito	12
Graus de Perigo	2
Inspeção	16
Instrumentos	8
Interruptores e Indicadores	9
Limpeza	14
Manutenção do Fundo	14
Materiais e Componentes	16
Número Máximo de Passageiros	
Perigos do Monóxido de Carbono	4
Pintura	16
Plexiglas	15
Porão	15
Puxar/Elevar	16
Reparações, Remoções e Substituições	16
Ruído Excessivo	14
Símbolos Pictóricos	2
Sinais Visuais de Aflição	4
Sistemas Eléctricos	12
Tintas	14
Válvulas	7

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.
- FR** Ken Cook Co. est un éditeur technique international de manuels d'utilisation, de pièces de rechange et d'entretien, de systèmes de formation et de catalogues techniques, sous forme électronique et imprimée. Les services complets incluent rédaction technique, traduction en langues étrangères, photographie, infographie, publication assistée par ordinateur, pré tirage, impression, magasinage, diffusion, conversion de bases de données, programmation et stratégies Internet pour le commerce et l'industrie.
- ES** Ken Cook Co. es una compañía internacional de publicaciones técnicas de comunicaciones, en forma electrónica y en papel, manuales de mantenimiento y repuestos, sistemas de capacitación y catálogos técnicos. Sus servicios completos incluyen redacción de publicaciones técnicas, traducciones a otros idiomas, fotografía, gráficos de ordenador, publicación electrónica, procesos de pre-prensa, impresión, almacenamiento, distribución de publicaciones, conversiones de bases de datos, programación y estrategias Internet para el comercio y la industria.
- DE** Ken Cook Co. ist ein internationaler technischer Verlag, der auf elektronischer und Papierbasis Bedienungs- und Wartungsanleitungen, Ersatzteilverzeichnisse, Ausbildungssysteme und technische Kataloge herausgibt. Das Leistungsangebot des Verlags umfasst technische Schriften, Übersetzungen in Fremdsprachen, Fotografie, Computergrafik, Electronic-Publishing, Vorbereitungsarbeiten, Druck, Lagerung, Druckschriftenvertrieb, Datenbankumsetzung, Programmieren und Internet-Strategie für Unternehmen und Industrie.
- IT** La Ken Cook Co. è una società editrice internazionale di manualistica tecnica su supporto elettronico e cartaceo specializzata nella preparazione di manuali d'uso e manutenzione, cataloghi ricambi, manuali delle riparazioni, sistemi di addestramento e cataloghi tecnici. La gamma di servizi disponibile comprende anche la preparazione di testi redazionali, traduzione in lingue estere, servizi fotografici, grafica computerizzata, editoria elettronica, pre stampa, stampa, deposito, distribuzione della documentazione, conversione delle basi dati, strategie di programmazione e di utilizzazione delle reti Internet per applicazioni commerciali e industriali.
- PT** Ken Cook Co. é um editor internacional de comunicações técnicas com base electrónica e em papel de manuais de funcionamento, assistência e peças, sistemas de treino e catálogos técnicos. Os serviços completos incluem documentação técnica, traduções de línguas estrangeiras, fotografia, gráficos por computador, publicação electrónica, pré-impressão, armazenamento, distribuição de literatura, conversão de bases de dados, programação e estratégias de Internet para comércio e indústria.

Ken Cook Co.
9929 W. Silver Spring Drive
Milwaukee, WI 53225 USA

Voice / Tel / Tlfno / Telefon / Telefono / Telefone: 414/466-6060
Fax / Fax / Fax / Telefax / Fax / Fax: 414/466-0840
email / E-mail / Email / E-Post / email / E-mail: Marine@kencook.com

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION	1
ABOUT YOUR CRAFT	2
BOATING SAFETY	3
GENERAL INFORMATION	7
ENVIRONMENTAL CONSIDERATIONS	16
MAINTENANCE	17

INTRODUCTION

Even if everything has been planned and designed for the safety of the boat and its users, boating is highly dependent from the weather conditions, the sea state, the experience and physical shape of the crew, etc. and one can never ensure full safety. It is your responsibility as the owner or user to know the boat's equipment, its capabilities and the boat's intended use.

Even if your boat is categorized for them, the sea and wind conditions corresponding to the design categories A, B and C range from strong gale to severe conditions, open to the hazards of a freak wave or gust, and are therefore dangerous conditions, where only a skilled, fit and trained crew sailing on a well maintained boat can satisfactorily sail.

The sea or the weather is not the natural environment for mankind and one can only respect its laws and its strength. Always listen or read a weather forecast or prevision prior to any sailing session or travel, and ensure that the wind and sea conditions will correspond to the design category of your boat, and that you and your crew are able to handle the boat in these conditions.

This Owner's manual contains the minimum information that is necessary to run the boat properly, some safety topics, operation and maintenance hints. Read it carefully, and familiarize yourself with the craft before using it. However, this Owner's manual is not a course on boating safety or how to navigate, anchor or dock your boat. Your dealer, national sailing federation or your yacht club will be able to advise you on local schools, or instructors.

This Owner's manual is neither an operation, nor a maintenance or troubleshooting booklet.

The specific information on the operation of the equipment and systems your boat is supplied with or fitted with should be supplied by that manufacturer. Read, understand and keep all the information supplied. Read all the information supplied and familiarize yourself and all users with the boat before you put it into use.

Please always use a trained professional for maintenance, fixing or minor modification. For larger modifications, ensure that he does not significantly modify the safety characteristics of the craft, and where relevant, ensure he has the written authorization of the boat builder or its legal representative.

Any change in the vertical position of the masses aboard (for example, the addition of a fishing tower, a radar, a stowing mast, etc.) may significantly affect the stability of your boat. Do not make these eventual changes without the written authorization of the boat builder or its legal representative.

In many countries a driving license, authorization or training is required. Please make sure you have these legal authorizations before purchasing or sailing.

Always maintain your boat properly, but even so adjust your use to the conditions of your boat, which wears with time and usage.

The international IMO Colreg regulation defines rules of way, navigation lights, etc. throughout the world. Make sure you know these rules and you have a booklet explaining them onboard.

If this is your first craft or you are changing to a type of craft you are not familiar with, for your own comforts and safety, please ensure that you obtain handling and operating experience before "assuming command" of the craft.

Any boat – no matter how strong it may be – can be severely damaged if handled and treated improperly by unskilled persons. This is not compatible with safe boating. Always adjust the speed of powerboats to sea conditions to avoid excessive slamming.

All persons should wear a suitable life jacket/personal flotation device when on deck. In some countries it is a legal requirement to wear a suitable life jacket/personal flotation device that complies with those countries' regulations at all times.

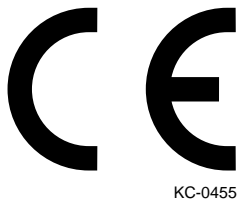
If your boat is fitted with a life raft, read, know and understand all of the operating instructions. Your boat should be equipped with all of the appropriate safety equipment (lifejackets, harness, etc.) according to the type of boat, weather conditions, etc. This equipment is mandatory in some countries. The crew should be familiar with all safety equipment and emergency maneuvers for man overboard recovery, towing and any other emergency situations.

PLEASE KEEP THIS MANUAL AND ANY OTHER ENCLOSURES IN A SECURE PLACE AND HAND IT OVER TO THE NEW OWNER WHEN YOU SELL THE CRAFT.

Because of our policy of continuous product improvement, the illustrations used in this manual may not be the same as on your craft and are intended as representative reference views. Some controls, indicators or information may be optional and not included on your 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 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.



DESCRIPTION OF CRAFT

The builder's plate, affixed to the hull, duplicates much of this information; refer to it regularly when operating the craft.

CRAFT DESIGN CATEGORY

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.

MAXIMUM NUMBER OF PERSONS

WARNING

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.

LOADING

WARNING

Do not exceed the maximum recommended load. The total weight of all persons, gear and fluid capacities must never exceed the maximum load.

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 boats stability.



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:

DEGREES OF DANGER



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



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

Identifies information that will help prevent damage to machinery and/or the environment.

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



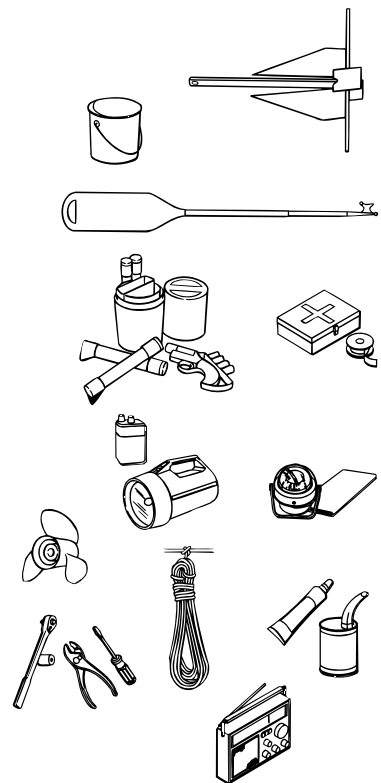
WARNING

As the owner of the craft, obtaining and maintaining necessary safety equipment is your responsibility. For more information about equipment required, contact your local boating authorities.

The required safety equipment you must have on board can vary by region or body of water. For this reason, check with the local boating authorities prior to leaving on your trip for a safety examination.

RECOMMENDED SAFETY EQUIPMENT

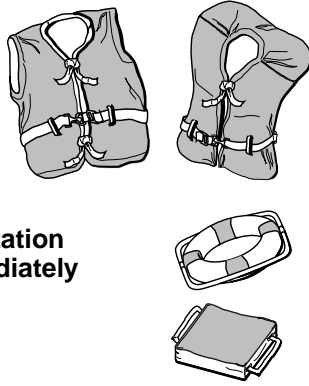
- Required life saving equipment
- Required fire extinguishing equipment
- Emergency Position Indicating Radio Beacon
- Manual bailing device (bucket, hand pump, etc.)
- Sea anchor with sufficient line
- Radar reflector
- Mooring lines and fenders
- Spare flashlight and radio batteries
- Binoculars
- 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 may 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-0041.2

WARNING

LIFE SAVING HAZARD

It is especially important that children, handicapped people and non-swimmers wear a life jacket at all times. Children and non-swimmers need special instruction in the use of life jackets. Inform all passengers of location of safety equipment, man overboard recovery equipment and the location and deployment of the ladder.

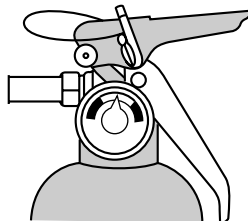
Be sure to check the condition of the life jackets regularly. Try on life jackets before heading out on the water and make adjustments for a comfortable fit. Read the label on the life jacket and follow the instructions exactly.

LIFE RAFT

Larger craft used off shore 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.

FIRE EXTINGUISHERS

Approved fire extinguishers are required on most boats, check with local authorities. All passengers should know the location and operating procedure of each fire extinguisher.



KC-0083.1

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

If the fire system discharges, wait for at least 15 minutes before opening engine hatch. Fire system gas displaces oxygen to "smother" the fire. Opening the hatch too soon may feed oxygen to the fire and flashback can occur.

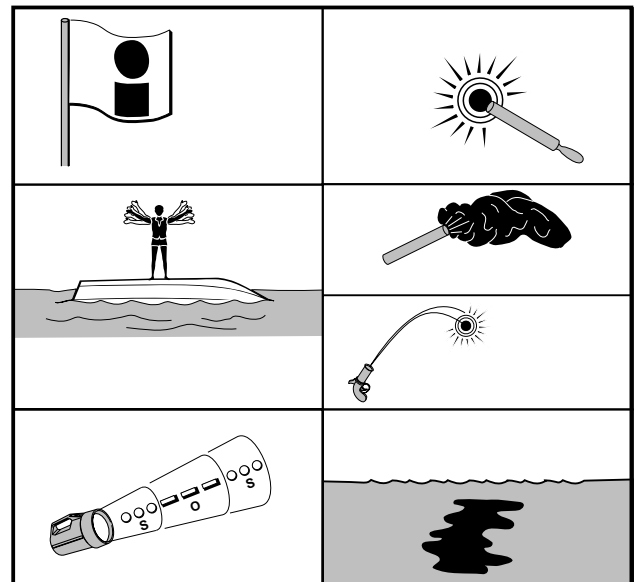


WARNING

MOVING PARTS

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



KC-0082.2

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



WARNING
FIRE/EXPLOSION HAZARD

Pyrotechnic signaling devices can cause injury and property damage if not handled properly. Follow manufacturer's directions regarding the proper use of signaling devices.

DRUGS AND BOATING

Do not operate the boat 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.



WARNING
IMPAIRED OPERATION HAZARD

Drugs and boating do not mix. Operating any boat 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.

CARBON MONOXIDE HAZARDS

Even with the best boat design and construction plus the utmost care in inspection, operation, and maintenance, hazardous levels of CO may still be present in accommodation spaces under certain conditions.



DANGER

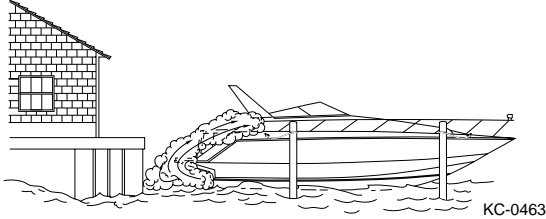
DO NOT use the boarding platform for any other purpose than boarding the boat or preparation of entering the water, and DO NOT use the boarding platform when the engine is running.

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.

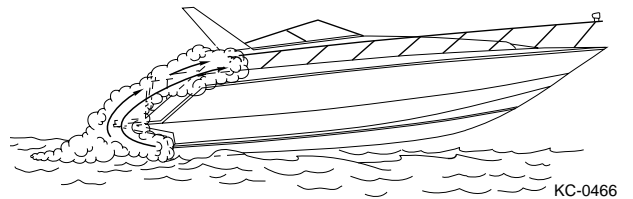
⚠ **DANGER** ⚠
EXTREME HAZARD

Carbon monoxide gas (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. Sources of CO include:

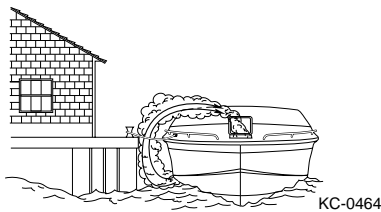
- ❶ Blockage of boat exhausts by obstruction.



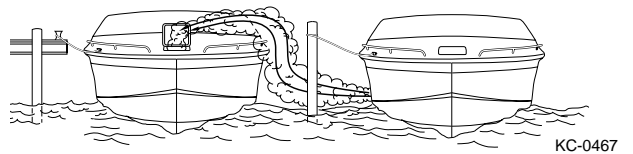
- ❷ Operating with high bow angle.



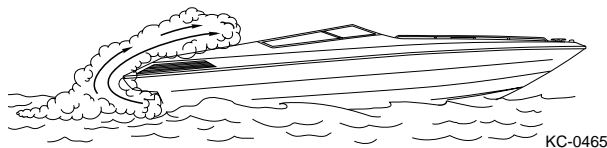
- ❸ Exhausts traveling along obstruction.



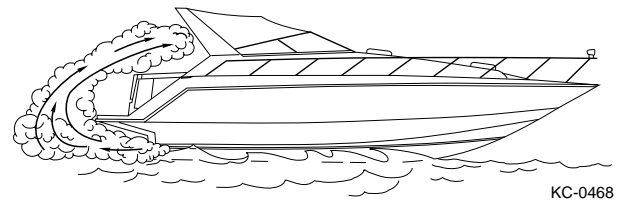
- ❹ Exhausts from other vessels in confined areas.



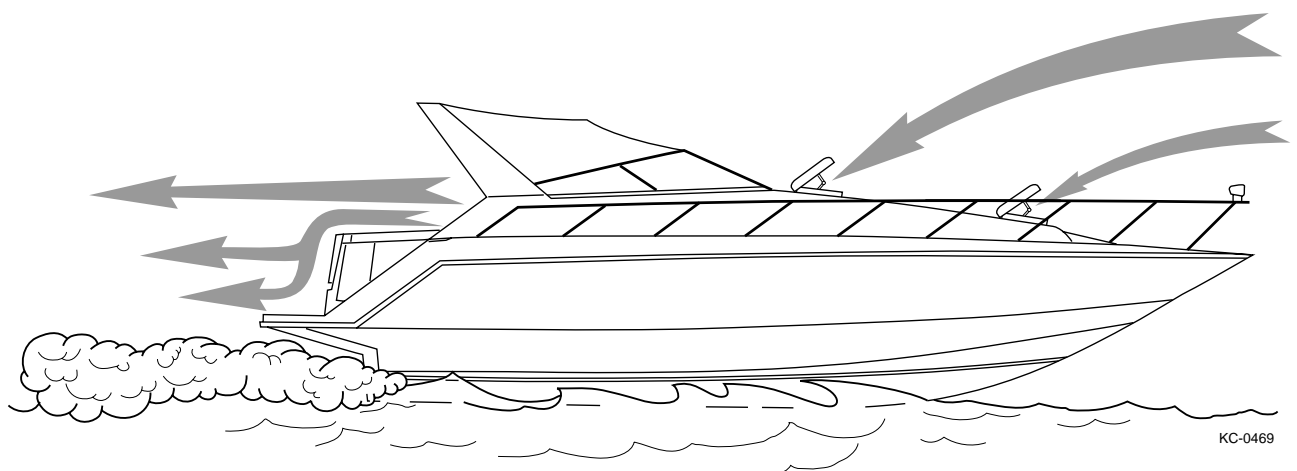
- ❺ Operating at slow speed or while dead in the water.



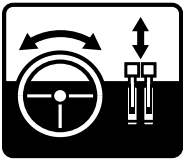
- ❻ Operating with canvas tops and side curtains in place without ventilation.



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 dead in the water, but must be closed at or above planing speeds to prevent damage and possible personal injury.



ENSURE ADEQUATE VENTILATION FOR CORRECT AIR MOVEMENT THROUGH BOAT!



GENERAL INFORMATION

CONTROLS

Before You Start

Be smart when boating and using your equipment.

- Know the conditions of your boat and the environment.
- Have a float plan and inform others when you will return.
- Secure or store loose items before getting underway.
- Avoid sudden maneuvers at speed and reduce speed in waves.

⚠ DANGER ⚠

DO NOT overpower your boat or use an engine which exceeds the horsepower rating on the capacity plate. Overpowering a boat can result in loss of control and an unsafe boat. If your boat has no capacity plate, contact the selling dealer or the boat's manufacturer.

Shift/Throttle Control

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

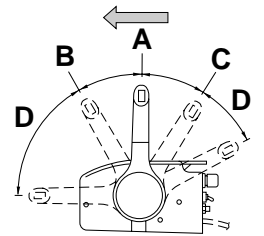
All shift/throttle controls are equipped with a safety switch for "start in neutral only" operation.

⚠ WARNING CONTROL HAZARD

Improperly maintained controls are dangerous. Check control operation and visually inspect cable for kinks and loose or missing hardware before operating the craft. Improper maintenance may result in control failure, causing sudden loss of control, resulting in serious injury and damage.

Single Lever - Surface Mount

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



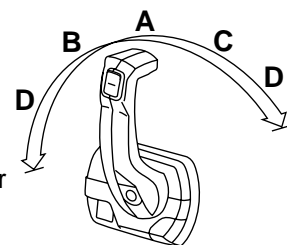
KC-0620.1

- A. Neutral Position** - Safety switch will allow 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.



KC-0671.1

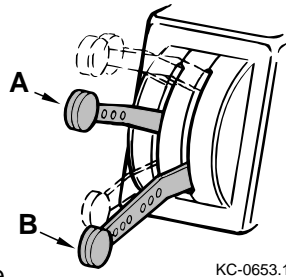
- A. Neutral Position** - Safety switch will allow starting in this position only.
- B. Forward Position** - Press release button under handle to allow shifting to forward (or reverse) position.
- C. Reverse Position** - Do not shift quickly from forward to reverse.
- D. Throttle Position** - Pushing 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.

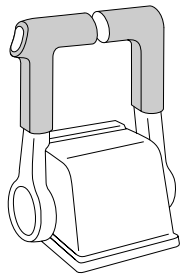
- A.** Shift Lever - Neutral is in center detent position; push for forward, pull for reverse.
- B.** Throttle Lever - Full throttle is all the way up, idle is all the way down.



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

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.

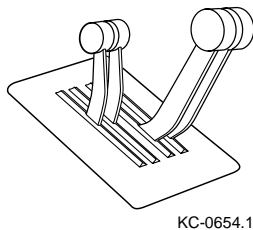


The levers are detented in the neutral (straight up) position for safety while starting. Shifting is accomplished by moving the lever into the first 15° of travel; push the lever for forward, and pull the lever back for reverse. By advancing the lever beyond 15°, you move from the shifting range to the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

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

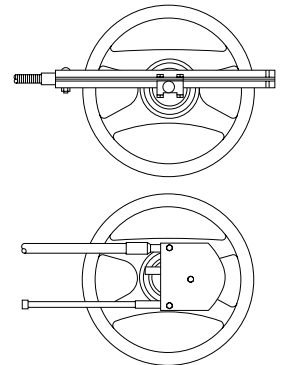
All steering systems require periodic maintenance to be trouble-free and safe. Regular checks are essential; see your dealer. If your boat is equipped with an emergency steering device, know its location and operation.

⚠ WARNING CONTROL HAZARD

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

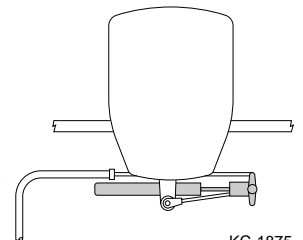
Mechanical Steering

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



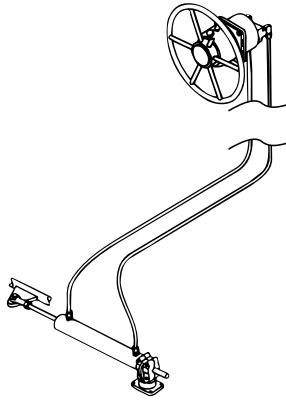
Power Assisted Steering

In a power assisted steering system, when the steering wheel is turned, the helm unit transfers rotary motion of the wheel to linear motion in the cable which 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.



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.



KC-1880

⚠ WARNING CONTROL HAZARD

Improperly maintained controls are dangerous. Maintain hydraulic system fluid level with proper fluid; see your dealer. Improper maintenance may result in loss of control, resulting in serious injury or death.

VALVES

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

⚠ DANGER ⚠

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. Avoid damaging fuel lines and connectors, and the contact of fuel on hot engine parts. Do not store fuel in any containers or compartments which are not designated for fuel storage. Clean up any spilled fuel immediately and dispose of rags properly ashore.

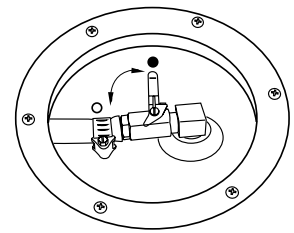
Know the dangers associated with fuels and other fuel burning systems.

⚠ DANGER ⚠

Fuel burning or open flame appliances consume cabin oxygen and release products of combustion in the boat. Ventilation is required when operating these types of appliances. Make sure there is adequate ventilation and the appliance is working correctly.

Fuel Shutoff

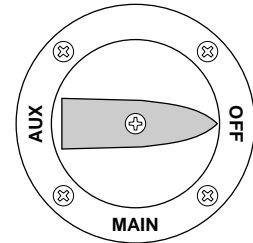
Fuel shutoff valves prevent fuel from reaching the engine. It is recommended that these valves be closed during long periods of inactivity or storage.



KC-1003

Fuel Tank Selection

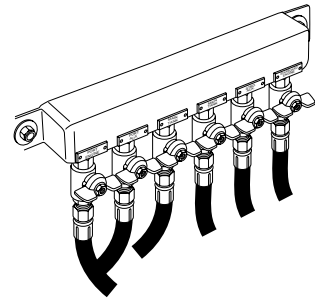
Models with two or three fuel tanks are equipped with a valve for tank selection.



KC-1001.1

Fuel Manifold

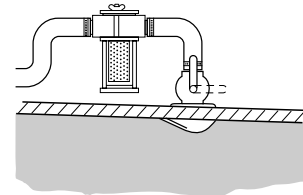
Fuel manifolds, usually located in the engine compartment, are used with multiple fuel tanks and engines. The valves are used to draw fuel from one or more tanks, or to shut-off the supply of fuel to one or more engines.



KC-1004

Water (Seacocks)

Any water intake or outlet below the water line 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.



KC-2165.1

⚠ WARNING FLOODING HAZARD

Keep seacocks closed during periods of inactivity. A downstream hose failure could flood the boat if the seacock is left open.

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

CAUTION

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

Exhaust Diverter

The exhaust diverter, controlled by a switch at the helm, routes exhaust gases (and noise) to either the through-transom exhaust pipes or through the propeller hub.

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.

Water Diverter

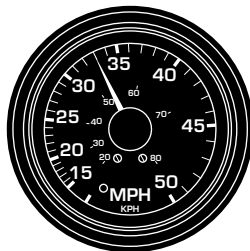
The water diverter valve allows two different systems to share a single water intake and seacock. When a diverter is used, one system or the other can operate, but both systems cannot operate at the same time.

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

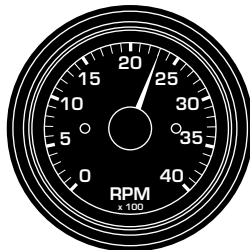
Measures boat speed in kilometers, knots or miles per hour.



KC-0710

Tachometer

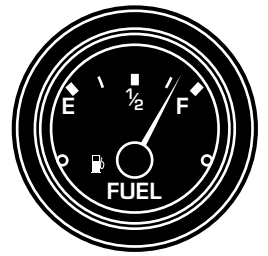
Measures engine speed in revolutions per minute.



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.



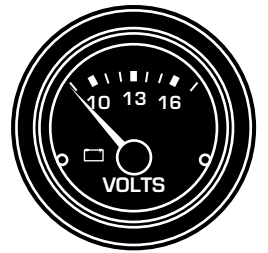
KC-0720

NOTICE

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

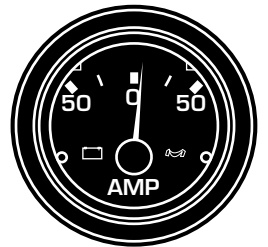
Measures the condition of the main or cranking battery in volts DC. Check the charging system and battery condition if the reading is below 11.5.



KC-0750

Ammeter

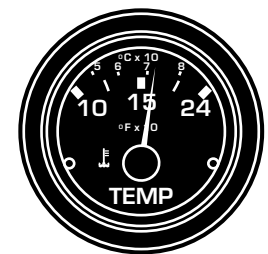
Measures the charging current in the electrical system. Consult the engine manual for the normal operating range.



KC-0760

Engine Water Temperature

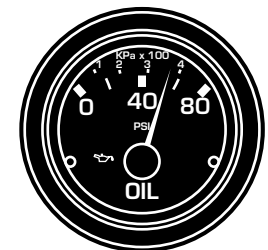
Measures the engine coolant temperature. Consult the engine manual for the normal operating range.



KC-0770

Engine Oil Pressure

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



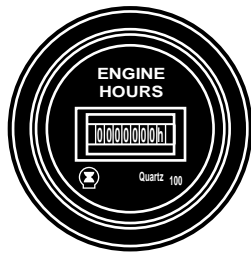
KC-0780

Engine Oil Temperature

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

Hourmeter

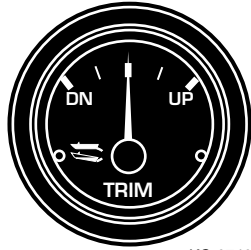
Monitors the operating time of the engine for scheduling maintenance.



KC-0782

Trim

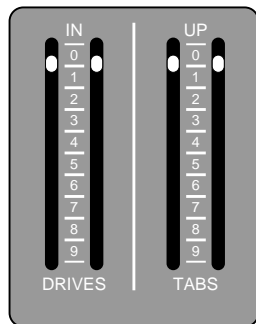
Shows the position of the outdrive unit and indicates the relative position of the bow, from a horizontal plane. Use this gauge to monitor boat trim.



KC-0740

Trim Tab Position Indicator

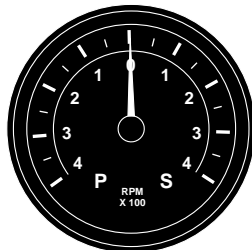
Indicates trim tab position up or down.



KC-0707

Engine Synchronizer

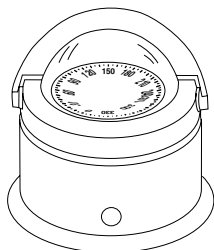
Displays the relationship between the RPM readings of twin engines to help synchronize engine speeds. If needle is at zero, engines are synchronized. If needle is off zero, adjust engine speed until needle is at zero.



KC-0708

Compass

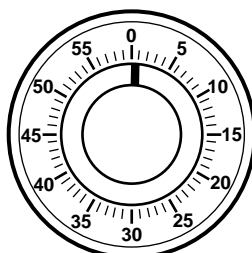
Used for navigation by indicating where magnetic NORTH is located.



KC-0709

Depth Sounder

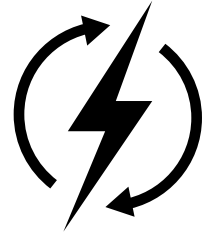
Indicates the distance between the bottom of your boat and the earth's surface directly below the transducer. To avoid running aground in shallow water, always subtract extra distance from the meter reading.



KC-0910

SWITCHES AND INDICATORS

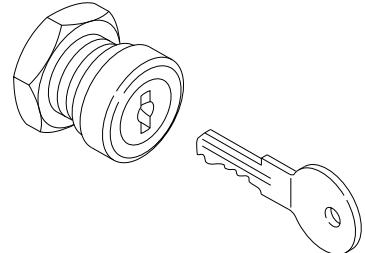
Each electrical circuit on your boat is equipped with a control switch.



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.

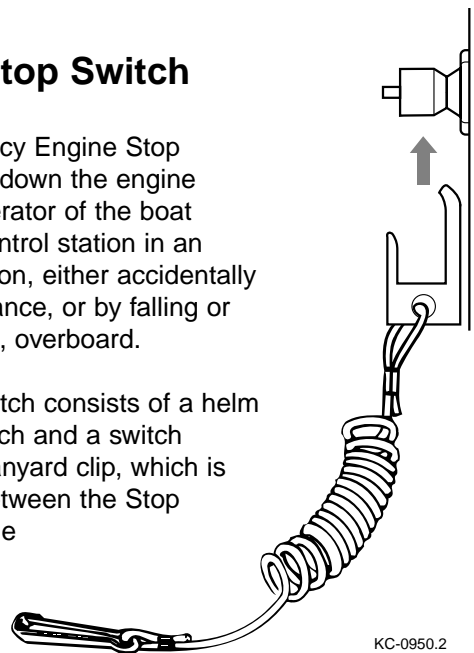


KC-0985

Engine Stop Switch

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.



KC-0950.2

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

NOTICE

This Stop Switch should be used in emergency situations only. It should NOT be used as the normal engine shut-off.

**⚠ WARNING
CONTROL HAZARD**

Attach the Engine Stop Switch lanyard to the operator before starting the engine. This will prevent the boat from becoming a runaway if you are accidentally thrown from the boat.

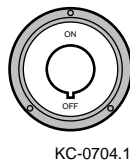
The Stop Switch can only be effective when it is in good working condition. Observe the following:

- Never remove or modify the Stop Switch and/or lanyard.
- Lanyard must always be free from obstructions that could interfere with its operation.

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

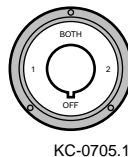
Battery Switch

Isolates all battery power to the boat, except for the automatic bilge pump(s), when equipped. If you have the 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 switch to the OFF position when the boat is not in use. Refer to the manufacturer's manual for more information.



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.



NOTICE

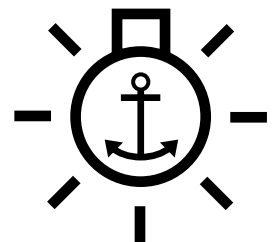
The purpose of the battery selector switch is to keep one as a spare. If both batteries are ON and one battery is used to start your engine, and the other for accessories, both batteries will become discharged. This will eliminate your spare and could leave you stranded.

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

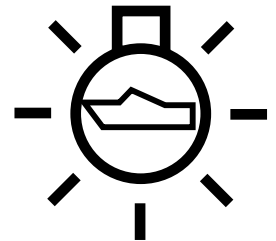
Turns on only the white all-around light for night anchoring.



KC-4065

Navigation Lights

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



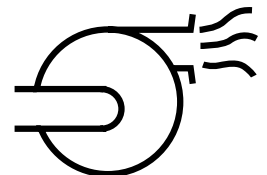
KC-4060

NOTICE

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

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



KC-4040



⚠ DANGER ⚠
FIRE/EXPLOSION HAZARD

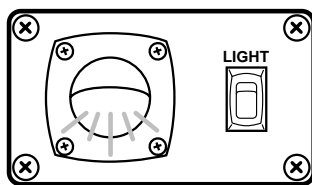
The blower must be operated for a minimum of five minutes before the engine is started. This procedure must be repeated before every start. In addition, the blower should be operated continuously when at idle or slow speed running. Failure to operate the blower can lead to conditions favorable for an explosion, with severe personal injury or death resulting.

Bilge Pump

Manually turns the bilge pump on and off.

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 operation of windshield wipers.



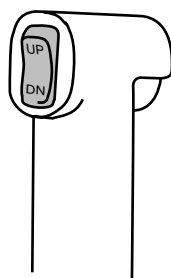
KC-4070

Hatch Lift

Raises and lowers electrically operated engine compartment hatches.

Engine Trim

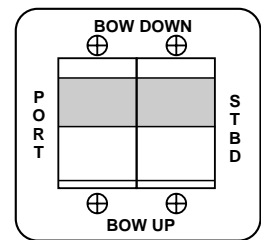
This switch activates the trim/tilt function. Push and hold the switch until the engine is at the desired angle. Use this switch in combination with the trim gauge to maximize boat performance in the water. The tilt switch raises the drive unit for trailering.



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 due to 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.

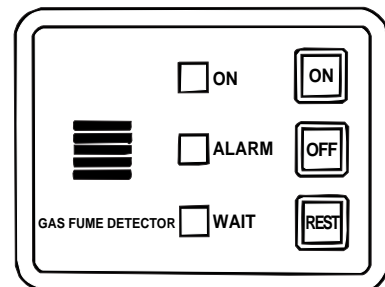
DETECTORS

Detectors monitor dangerous gases that may accumulate on your boat.

Gas Fumes



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 Fumes

An alarm will sound when carbon monoxide gas (CO) fumes are detected. Remove passengers to fresh air and ventilate the area immediately.

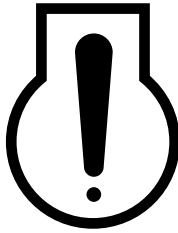


⚠ DANGER ⚠
EXTREME HAZARD

Carbon monoxide gas (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. Refer to BOATING SAFETY for more information.

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.



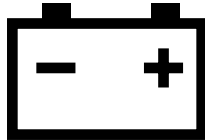
KC-5020

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.

ELECTRICAL SYSTEMS

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.)



KC-4080

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 dock or slip.

⚠ DANGER ⚠ **FIRE/EXPLOSION HAZARD**

Fire or explosions can result from improper use of AC and DC systems.

⚠ DANGER ⚠

Do not work on an energized system. Use caution when connecting or disconnecting to shore power. Avoid swimming near the boat when it is connected to shore power.

BATTERY(IES)

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

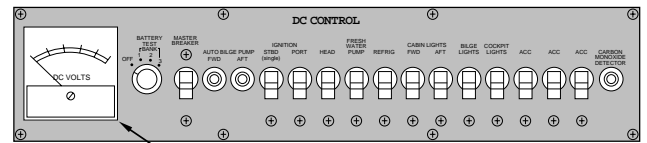
⚠ DANGER ⚠

FIRE/EXPLOSION HAZARD

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.

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 terminal are covered with protective covers. DO NOT charge a battery in the boat and/or obstruct the battery's ventilation ducts.

DC Master Panel



KC-1633.1

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)

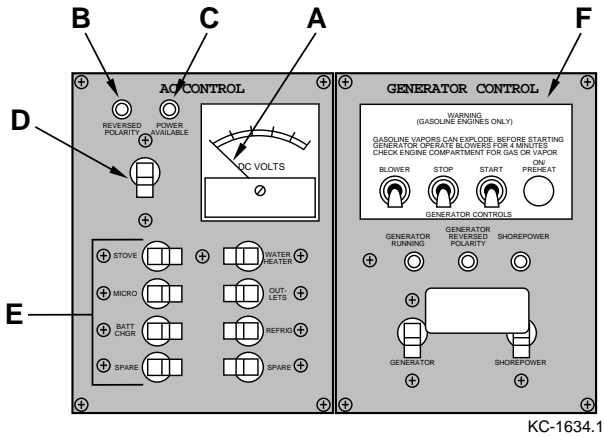
The meter allows you to check on the condition of the batteries. With master breaker switch in the off position, turn battery test switch to check battery voltage.

CAUTION

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



KC-1634.1

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, allows you to monitor the AC voltage.

Reversed Polarity Light (B)

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



⚠ WARNING

ELECTROCUTION HAZARD

If polarity is reversed, DO NOT use the shore power source. Immediately turn off the power source and disconnect the shore power cord. Reversed polarity or improper use of the AC system is a dangerous and potentially lethal condition which may cause shock, electrocution, or death.

Power Available Light (C)

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)

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)

Allow you 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.

CAUTION

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 5 minutes before starting, and continuously during generator operation to remove dangerous gas or vapor.



⚠ DANGER ⚠

EXTREME HAZARD

Generator operation can be dangerous. Read the generator manual before operating for the first time.

FUELING



⚠ DANGER ⚠

FIRE, EXPLOSION, AND OPEN FLAME HAZARD!

Gasoline is extremely dangerous under certain conditions. When refueling, observe the following:

- 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.
- If equipped, close all doors, windows, hatches and ports that could allow fuel vapors to enter the boat'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.

Static Electricity Hazard

An electrostatic spark can ignite fuel vapors causing serious injury and property damage. Use extreme caution when filling the fuel system. In addition:

- 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 vehicle 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, don't panic.

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

After Refueling



⚠ DANGER ⚠

FIRE AND EXPLOSION HAZARD!

Leaking fuel is a fire and explosion hazard.

- *The first time you fill your boat'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.*

- 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.

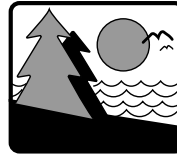
When Starting



⚠ DANGER ⚠

FIRE AND EXPLOSION HAZARD!

- *ALWAYS 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 use the "sniff test" to 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.*



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.

Don't 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 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**



⚠ DANGER ⚠

FIRE/EXPLOSION HAZARD

Fumes from rags can collect in bilge and be extremely dangerous. If cleanup is in a confined area without ventilation, wear a suitable mask to avoid asphyxiation. Never store rags used to wipe-up fuel or solvent spills in the boat. Dispose of rags 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 sewerage 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. Don't use thru-transom exhaust unless you're 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 anti-fouling 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 freshwater immediately after use in saltwater. If the boat is used primarily in saltwater, 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.



KC-4000

CAUTION

Use caution when cleaning, soap suds can be very slippery. Do not apply wax to textured or normally used portions of the floor, deck or gunwales.

When washing your boat, be sure to use a mild detergent and warm water solution. **DO NOT** use abrasive cleaners, solvents, ammonia or chlorine, as these will damage the gelcoat surface. 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.



KC-4005

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 the 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.

NOTICE

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

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.



WARNING
EXPLOSION/FIRE HAZARD

Do not use flammable solvents to clean your bilge.

WARNING

Bilge pumps and the bilge pumping systems are not designed for damage control.

NOTICE

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.

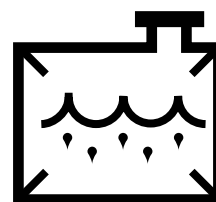
Periodically inspect your boat for tightness and fit of screws, bolts, clamps and fittings.

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 your boat has an optional waste holding tank installed, various chemicals are available to control odors and help break down solids. Consult your marine dealer as to what to use. After the holding tank is emptied, fill tank with fresh water and pump it out again to rinse.



KC-4055

NOTICE

Chemicals used to clean and deodorize during storage must be compatible for your holding tank system. The tanks should be empty during storage and during long periods of non-use. 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.

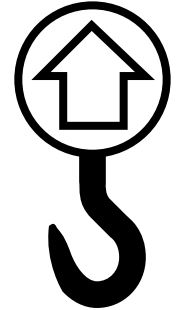
INSPECTION

Visually inspect all hardware, clamps and fittings for tightness; all hoses, tanks, thru-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

EXPLOSION/FIRE HAZARD

Cleaning agents and paint ingredients may be flammable and/or explosive, or dangerous to inhale. Be sure to use adequate ventilation, and appropriate safety clothing (gloves, safety glasses, respirator, etc.).

NOTICE

- **Check environmental regulations before painting.**
- **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.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	1
A PROPOS DE VOTRE BATEAU	2
SECURITE DE NAVIGATION	3
INFORMATIONS GENERALES	8
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	17
ENTRETIEN	18

INTRODUCTION

Même si tout a été planifié et conçu pour la sécurité du navire et de ses utilisateurs, la navigation dépend essentiellement des conditions météorologiques, de l'état de la mer, de l'expérience et de la forme physique de l'équipage, etc., et il est par conséquent impossible d'assurer une sécurité absolue. En tant que propriétaire ou utilisateur, vous devez obligatoirement connaître l'équipement du bateau, ses capacités et son usage prévu.

Même si votre bateau est prévu pour ces situations, les conditions de la mer et du vent correspondant aux catégories de conception A, B et C vont de vents forts à des conditions sévères, exposées aux dangers d'une vague ou d'une rafale inattendue, et représentent par conséquent des conditions dangereuses dans lesquelles seul un équipage qualifié, capable et entraîné, embarqué sur un bateau bien entretenu, peut naviguer dans des conditions satisfaisantes.

La mer ou les éléments ne sont pas l'environnement naturel de l'homme et on ne peut que respecter leurs lois et leur force. Avant d'entreprendre une sortie en mer ou une croisière, vous devez toujours écouter ou lire les prévisions météorologiques et vous assurer que l'état du vent et de la mer correspondent à la catégorie de conception de votre bateau et que vous et votre équipage êtes capables de manœuvrer le bateau dans ces conditions.

Le manuel d'utilisation contient les informations minimums nécessaires pour manœuvrer correctement le bateau, quelques consignes de sécurité, des conseils de fonctionnement et d'entretien. Lisez-le attentivement et familiarisez-vous avec le bateau avant de l'utiliser. Ce manuel n'est toutefois pas un cours sur la sécurité en mer ou sur les techniques de navigation, d'ancrage ou de mise à quai de votre bateau. Votre concessionnaire, votre fédération nationale de voile ou votre club de yachting pourra vous conseiller sur les écoles locales ou les instructeurs.

Le manuel d'utilisation ne constitue pas un guide de fonctionnement, d'entretien ou de recherche des pannes.

Les informations spécifiques concernant le fonctionnement des équipements et des systèmes qui sont livrés avec votre bateau ou qui l'équipent,

doivent être fournies par le fabricant. Lisez, comprenez et conservez toutes les informations fournies et familiarisez-vous, ainsi que tous les autres utilisateurs, avec le bateau avant de l'utiliser.

Veillez à toujours faire appel à un professionnel qualifié pour la maintenance, les réparations ou les petites modifications. Lors de modifications importantes, assurez-vous qu'il ne change pas trop les propriétés de sécurité du bateau et, en cas de besoin, vérifiez qu'il est en possession de l'autorisation écrite du constructeur du bateau ou de son représentant légal.

Tout changement dans la position verticale des masses embarquées (par exemple l'ajout d'une tour pour la pêche, d'un radar, d'un mât d'arrimage, etc.) peut influencer sensiblement la stabilité du bateau. Ne procédez pas à ces éventuels changements sans autorisation écrite du constructeur du bateau ou de son représentant légal.

Dans de nombreux pays, un permis de conduire, une autorisation ou une formation sont nécessaires. Veuillez vous assurer que vous possédez ces autorisations légales avant l'achat du bateau ou l'appareillage.

Entretenez toujours votre bateau correctement et adaptez toujours votre utilisation aux conditions du bateau, en tenant compte de l'usure due au temps et à l'usage.

La réglementation internationale IMO Colreg définit les règles de route, les feux de navigations, etc. dans le monde entier. Veillez à connaître ces règles et à disposer d'un manuel d'explication à bord.

S'il s'agit de votre premier bateau ou que vous changez pour un type de bateau que vous ne connaissez pas, pour votre confort et votre sécurité, assurez-vous que vous possédez suffisamment d'expérience de manœuvre et de fonctionnement avant de "prendre les commandes" du bateau.

Tout bateau – quelle que soit sa force – peut être gravement endommagée s'il est manœuvré et traité de façon incorrecte par des personnes non qualifiées. Cela va à l'encontre de la sécurité de navigation. La vitesse des bateaux à moteur doit toujours être adaptée à l'état de la mer afin d'éviter un martèlement trop violent.

Toutes les personnes se trouvant sur le pont doivent porter une brassière de sauvetage/dispositif individuel

de flottaison approprié. Dans certains pays, il est obligatoire de porter en permanence une brassière de sauvetage/dispositif personnel de flottaison conforme aux réglementations du pays.

Si votre bateau est doté d'un radeau de sauvetage, veuillez lire, connaître et comprendre toutes les instructions de son mode d'emploi. Votre bateau doit être doté de tous les équipements de sécurité (brassières de sauvetage, harnais, etc.) en fonction du type du bateau, des conditions météorologiques, etc. Ces équipements sont obligatoires dans certains pays. L'équipage doit être familiarisé avec tous les équipements de sécurité et les manœuvres d'urgence pour la récupération d'un homme à la mer, le remorquage et autres situations d'urgence.

CONSERVEZ CE MANUEL ET SES EVENTUELLES ANNEXES DANS UN ENDROIT SUR ET REMETTEZ-LE AU NOUVEAU PROPRIETAIRE LORSQUE VOUS VENDEZ LE BATEAU.

En raison de notre politique d'amélioration continue des produits, les illustrations utilisées dans ce manuel peuvent paraître différentes de votre bateau et n'ont pour but que d'apporter une référence visuelle. Certaines commandes, indicateurs ou informations peuvent être des options n'équipant pas sur votre bateau.

A PROPOS DE VOTRE BATEAU

Votre bateau a été jugé conforme aux parties applicables de la Directive pour les Navires de Plaisance 94/25/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.



KC-0455



KC-0456

DESCRIPTION DU NAVIRE

La plaque constructeur, fixée sur la coque, reproduit la plupart de ces informations. Consultez-la régulièrement quand vous utilisez le navire.

CATÉGORIE DE CONCEPTION DU NAVIRE:

Hauteur de vague significative – c'est la hauteur moyenne du tiers le plus haut des vagues, qui correspond approximativement à la hauteur de vague évaluée par un observateur expérimenté. Certaines vagues peuvent être deux fois plus hautes.

EN HAUTE MER – Catégorie A

Bateau conçu pour naviguer avec des vents pouvant dépasser la force 8 sur l'échelle de Beaufort et des hauteurs de vagues significatives 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 protégé 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 avec des vagues significatives ayant jusqu'à 4 m de haut. Ces conditions peuvent être rencontrées lors de croisières au large suffisamment longues, ou dans les eaux côtières lorsque le bateau n'est pas protégé du vent et des vagues sur plusieurs dizaines de milles nautiques. Ces conditions peuvent également être rencontrées dans les mers fermées de taille suffisante pour produire la hauteur de vague.

PRES DE LA COTE – Catégorie C

Bateau conçu pour la navigation avec des vents maximum de force 6 sur l'échelle de Beaufort et des hauteurs de vagues correspondantes et avec des vagues significatives ayant jusqu'à 2 m de haut. Ces conditions peuvent être rencontrées dans des eaux fermées exposées, dans des estuaires et dans les eaux côtières dans des conditions climatiques modérées.

EN EAUX PROTEGEES – 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 des eaux fermées protégées et dans des eaux côtières par beau temps.

NOMBRE MAXIMUM DE PERSONNES

AVERTISSEMENT

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.

CHARGEMENT

AVERTISSEMENT

Ne dépassez pas la charge maximale recommandée. Le poids total de toutes les personnes, des équipements et des liquides ne doit jamais dépasser la charge maximale.

Lors du chargement du bateau, ne dépassez jamais la charge maximale. Chargez toujours le bateau avec soin et répartissez la charge uniformément. Ne placez pas des charges lourdes en hauteur au risque d'influencer la stabilité du bateau.



SECURITE DE NAVIGATION

ALERTES DE SECURITE

Ce chapitre concerne la sécurité de base de navigation. Tout au long de ce manuel, les informations liées à la sécurité sont identifiées par des précautions et des symboles spécifiques.



Il existe deux types d'alertes qui peuvent être utilisées séparément ou ensemble pour transmettre les informations:

DEGRES DE RISQUE

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

Transmet des informations qui permettent d'éviter des dommages aux machines et/ou à l'environnement.

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 – indiquent un danger.



Signes d'action – indiquent une action à prendre obligatoirement pour éviter le danger.



Signes d'interdiction – indiquent une action interdite.

MATERIEL DE SECURITE REGLEMENTAIRE

AVERTISSEMENT

Comme propriétaire du navire, vous avez la responsabilité de vous procurer et d'entretenir le matériel de sécurité nécessaire. Pour plus de détails sur l'équipement obligatoire, contactez vos autorités maritimes locales.

Le matériel de sécurité obligatoire que vous devez avoir à bord peut varier suivant la région et les eaux. Pour cette raison, et avant de partir en voyage, vérifiez avec les autorités maritimes locales votre équipement de sécurité.

MATERIEL DE SECURITE RECOMMANDE

- Voir réglementation en vigueur dans le pays d'enrégiment
- Matériel obligatoire de sauvetage
- 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 seulement si vous la mettez. 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-0041.2

⚠ AVERTISSEMENT RISQUE DE NOYADE

Il est particulièrement important que les enfants, les personnes handicapées et celles qui ne savent pas nager portent en permanence une brassière de sauvetage. Les enfants et les personnes ne sachant pas nager ont besoin d'instructions spéciales pour l'emploi des brassières de sauvetage. Informez tous les passagers de l'emplacement des matériels de sécurité, des équipements pour la récupération d'homme à la mer et de l'emplacement et du déploiement de l'échelle.

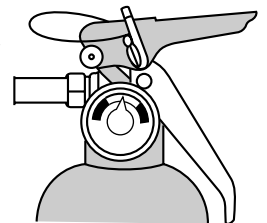
Vérifiez l'état des brassières de sauvetage à intervalles réguliers. Essayez les brassières avant de prendre la mer et ajustez-les confortablement. Lisez l'étiquette sur la brassière et conformez-vous aux instructions.

RADEAU DE SAUVETAGE

Les grands navires navigant au large peuvent être équipés d'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.

EXTINCTEURS D'INCENDIE

Des extincteurs d'incendie homologués sont obligatoires sur la plupart des bateaux, renseignez-vous auprès des autorités locales. Tous les passagers doivent connaître l'emplacement et le mode d'utilisation de chaque extincteur.



KC-0083.1

Sur les navires avec installation automatique d'extinction d'incendie, le système se déclenche quand les températures atteignent une limite prééglée. 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**

Si le système d'extinction d'incendie se déclenche, attendez au moins 15 minutes avant d'ouvrir l'écouille du moteur. Le gaz du système d'extinction remplace l'oxygène pour "étouffer" le feu. L'ouverture prématurée de l'écouille laisserait pénétrer l'oxygène de l'air et un retour de flamme pourrait se produire.

La plupart des bateaux navigant dans les eaux côtières sont tenus de posséder des signaux visuels de détresse, renseignez-vous auprès des autorités locales.



**AVERTISSEMENT
RISQUE D'INCENDIE/EXPLOSION**

Les dispositifs pyrotechniques de signalisation peuvent causer des blessures et endommager le bateau s'ils ne sont pas correctement manipulés. Suivez les instructions d'utilisation du fabricant.



**AVERTISSEMENT
PIECES MOBILES**

Ne vous approchez jamais trop près pour éviter de rentrer en contact avec les pièces mobiles des machines en marche, à savoir le moteur, le générateur, l'hélice, etc. Tout contact peut entraîner des amputations, des étranglements, des brûlures et/ou d'importantes pertes de sang pouvant provoquer des blessures graves voire la mort. Laissez toutes les protections de machine en place lorsque les machines sont en marche.

DROGUES ET NAVIGATION

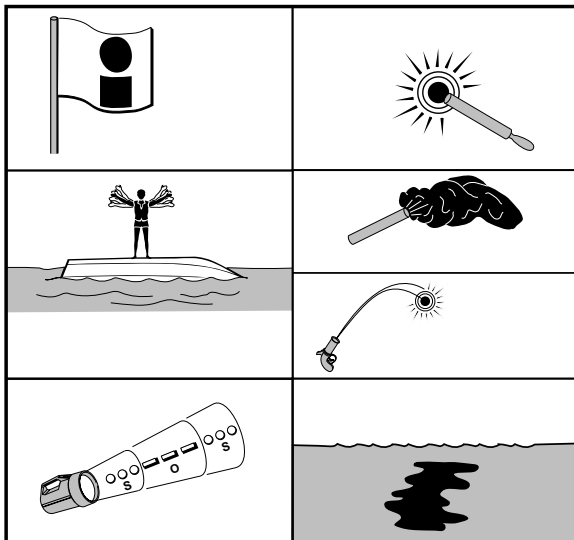
N'utilisez pas le bateau si vous êtes sous l'emprise de drogues ou d'alcool. Les effets combinés du bruit et des vibrations, du soleil, du vent et des mouvements du bateau entraînent de la fatigue sur l'eau. Les effets de l'alcool sont plus importants sur l'eau que sur terre.



**AVERTISSEMENT
RISQUE DE PERTE DE CONTROLE**

Drogues et navigation sont inconciliables. Le pilotage de tout navire en état d'ivresse ou sous l'emprise de drogues est à la fois dangereux et illégal. Sur l'eau, une vision ou un jugement diminués peuvent rapidement conduire au désastre.

SIGNAUX VISUELS DE DETRESSE



KC-0082.2

RISQUES LIÉS AU MONOXYDE DE CARBONE

Même sur le bateau le mieux conçu et construit et malgré la plus extrême attention apportée à l'inspecter, l'utiliser et l'entretenir, des niveaux dangereux de CO peuvent néanmoins être présents dans les espaces de vie sous certaines conditions.



DANGER

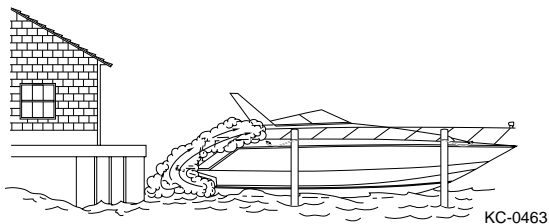
N'utilisez PAS la plate-forme d'embarquement pour d'autres raisons que l'embarquement sur le bateau ou la préparation à l'entrée dans l'eau, et N'utilisez PAS la plate-forme d'embarquement lorsque le moteur tourne.

L'empoisonnement au monoxyde de carbone ne doit pas être confondu avec le mal de mer, une intoxication ou du stress dû à la chaleur. Si quelqu'un se plaint d'irritation des yeux, de maux de tête, de nausées, de faiblesse ou de vertiges, 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.

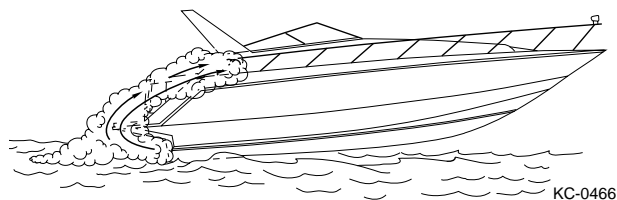
⚠ DANGER ⚠
RISQUE MAJEUR

Le gaz monoxyde de carbone (CO) est incolore, inodore et extrêmement dangereux. Tous les moteurs et appareils brûlant du combustible produisent du CO à l'échappement. L'exposition directe et prolongée au CO entraîne un **ENDOMMAGEMENT DU CERVEAU** ou la **MORT**. Les symptômes d'empoisonnement au CO incluent nausées, vertiges et somnolence. Les sources de CO incluent:

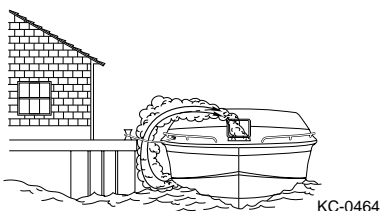
- ❶ Blocage des échappements du bateau par des obstacles.



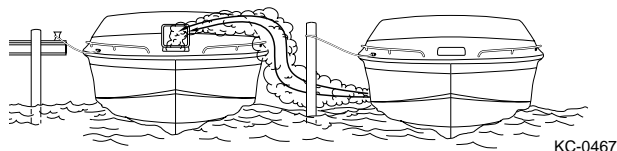
- ❷ Navigation trop cabré.



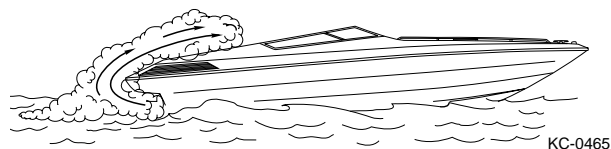
- ❸ Déviation des gaz d'échappement par des obstacles.



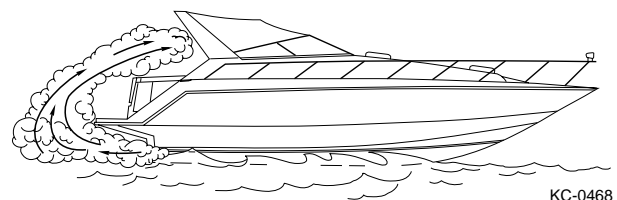
- ❹ Echappements d'autres bateaux dans des espaces restreints.



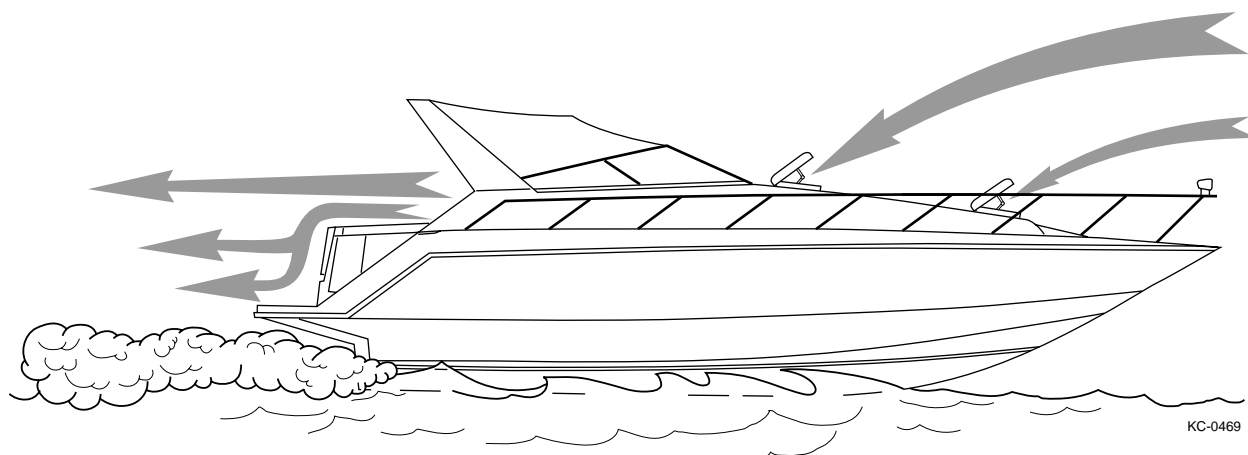
- ❺ Navigation à faible vitesse ou moteur en marche au mouillage.



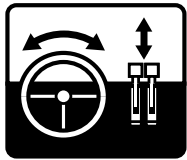
- ❻ Navigation avec capote et rideaux latéraux fermés sans ventilation.



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 écoutilles peuvent être ouvertes à faible vitesse ou à l'arrêt, mais doivent être fermées à partir des vitesses de déjaugeage pour éviter tous risques éventuels d'endommagement et de blessures.



**ASSUREZ UNE VENTILATION ADEQUATE POUR LA CIRCULATION
CORRECTE DE L'AIR A TRAVERS LE BATEAU !**



INFORMATIONS GÉNÉRALES

COMMANDES

Avant de démarrer

Naviguez et utilisez vos équipements de façon responsable.

- Connaissez les conditions de votre bateau et de l'environnement.
- Ayez un plan de navigation et dites à des personnes à terre quand vous comptez rentrer.
- Fixez ou rangez les objets qui traînent avant le départ.
- Évitez les manœuvres soudaines à grande vitesse et réduisez la vitesse dans les vagues.



DANGER

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. Dépasser la puissance d'un bateau peut entraîner une perte de contrôle et rendre le bateau dangereux. Si votre bateau ne possède pas de plaque de puissance utile, contactez le concessionnaire ou le constructeur du bateau.

Commande d'accélération/ inversion de sens de marche

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.

REMARQUE

Toutes les commandes d'accélération/inversion de sens de marche possèdent un contact de sécurité pour le "démarrage au point mort seulement".



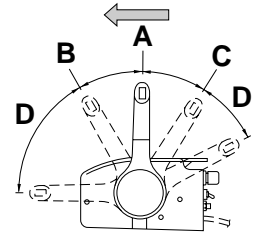
AVERTISSEMENT

RISQUE DE PERTE DE CONTRÔLE

Les commandes mal entretenues sont dangereuses. Avant d'utiliser le bateau, vérifiez le fonctionnement des commandes et inspectez visuellement le câble pour l'absence de noeuds et de pièces desserrées ou manquantes. Un entretien négligé risque d'entraîner une rupture des commandes, provoquant une perte de contrôle soudaine et pouvant entraîner des blessures et endommagements graves.

Levier simple - Montage en applique

Ce levier de commande unique manoeuvré d'une seule main actionne à la fois l'inversion de sens de marche et l'accélération.



KC-0620.1

A. Point mort - Le contact de sécurité n'autorise le démarrage que dans cette position.

B. Position marche avant - Appuyez sur le bouton de déblocage sous la poignée pour pouvoir passer en marche avant (ou arrière).

C. Position marche arrière - Ne passez pas brusquement de marche avant en marche arrière.

D. Position d'accélération - Poussez en marche avant ou tirez en marche 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 encastré

Ce levier de commande unique manoeuvré d'une seule main actionne à la fois l'inversion de sens de marche et l'accélération.



KC-0671.1

A. Point mort - Le contact de sécurité n'autorise le démarrage que dans cette position.

B. Position marche avant - Appuyez sur le bouton de déblocage sous la poignée pour pouvoir passer en marche avant (ou arrière).

C. Position marche arrière - Ne passez pas brusquement de marche avant en marche arrière.

D. Position d'accélération - Poussez en marche avant ou tirez en marche arrière pour augmenter la vitesse du moteur.

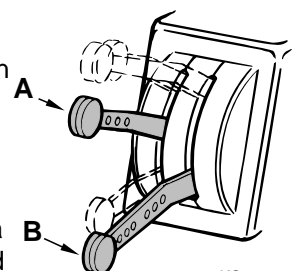
N'engagez jamais un sens de marche quand le moteur est à l'arrêt. Pour le réchauffage du moteur, un bouton situé à la base du levier permet, lorsqu'il est enfoncé, d'augmenter la vitesse de ralenti cependant que la transmission reste au point mort.

Levier double - Un seul moteur

Les commandes à levier double comportent des leviers séparés pour l'inversion de sens de marche et l'accélération.

A. Levier de sens de marche - Le point mort est en position centrale indexée; poussez pour la marche avant, tirez pour la marche arrière.

B. Levier d'accélération - La pleine accélération est à fond vers le haut, le ralenti à fond vers le bas.

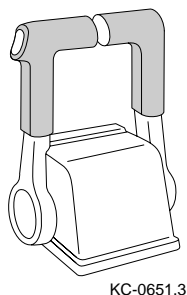


KC-0653.1

Pour le réchauffage du moteur, placez le levier de sens de marche au point mort et poussez le levier d'accélération selon besoin.

Leviers simples - Moteurs jumelés

Les commandes de moteurs jumelés permettent le contrôle séparé de sens de marche et d'accélération de chaque moteur pour faciliter la manoeuvre dans les eaux encombrées. Chaque levier commande à la fois le sens de marche et l'accélération d'un moteur, le levier gauche pour le moteur babord et le levier droit pour le moteur tribord.

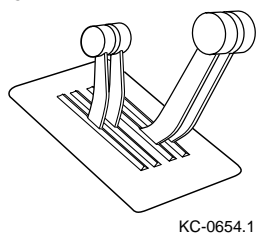


Les leviers sont indexés en position centrale de point mort pour la sécurité au démarrage. La sélection d'un sens de marche s'obtient en déplaçant le levier sur les 15 premiers degrés de sa course; poussez le levier pour la marche avant, tirez le levier pour la marche arrière. Au-delà de ces 15 degrés, environ le levier attaque la plage d'accélération.

Pour le réchauffage du moteur, appuyez sur le bouton à la base du levier ce qui vous permettra d'augmenter la vitesse de ralenti cependant que la transmission restera au point mort. Pour les manoeuvres à faible vitesse, il est parfois nécessaire de faire tourner un moteur en marche avant et l'autre en marche arrière.

Leviers doubles - Moteurs jumelés

Les commandes à leviers doubles des bateaux à moteurs jumelés comportent des leviers séparés de sens de marche et d'accélération pour chaque moteur, les leviers de gauche contrôlant le moteur babord et les leviers de droite le moteur tribord. Les leviers de sens de marche (de même taille et couleur) sont généralement regroupés, de même que les leviers d'accélération (de même taille et couleur, mais habituellement plus grands).



Concernant les leviers d'inversion de sens de marche, le point mort est la position indexée à mi-course. 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 pleine accélération 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 sens de marche au point mort et poussez le(s) levier(s) d'accélération selon besoin. Pour les manoeuvres à faible vitesse, il est parfois nécessaire de faire tourner un moteur en marche avant et l'autre en marche arrière.

SYSTÈME DE DIRECTION

Tous les systèmes de direction exigent un entretien périodique pour rester fiables et sûrs. Des contrôles réguliers sont indispensables; contactez votre concessionnaire. Si votre bateau est équipé d'un dispositif de direction d'urgence, sachez où il se trouve et comment il fonctionne.

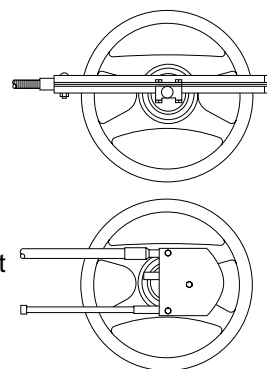
⚠ AVERTISSEMENT

RISQUE DE PERTE DE CONTROLE

- Les commandes mal entretenues sont dangereuses.
- Le système de direction des bateaux n'est pas auto-centreur. Faire attention à bien tenir le volant afin de garder le contrôle du bateau.

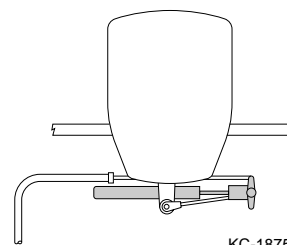
Système de direction mécanique

Quand on tourne le volant d'un système de direction mécanique, le mécanisme convertit la rotation du volant en mouvement linéaire d'un câble qui pousse ou tire le bras de direction.



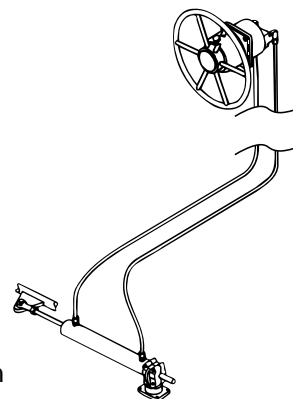
Système de direction assistée

Quand on tourne le volant d'un système de direction assistée, le mécanisme convertit la rotation du volant en mouvement linéaire du câble qui pousse ou tire le bras de direction. Un capteur détecte le mouvement du câble et transmet un signal à une pompe hydraulique qui actionne un vérin hydraulique fixé au bras de direction.



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.



⚠ AVERTISSEMENT

RISQUE DE PERTE DE CONTROLE

Les commandes mal entretenues sont dangereuses. Maintenez le niveau de fluide hydraulique du système de direction avec du fluide approprié; contactez votre concessionnaire. Un entretien négligé pourrait provoquer une perte de contrôle et entraîner des blessures graves ou la mort.

VANNES

Les vannes sont utilisées dans le circuit de carburant du bateau, dans les appareils de combustion de carburant, dans les circuits d'eau et du vivier, dans la mesure où elles servent à contrôler les carburants ou les liquides.

⚠ DANGER ⚠

L'essence et les autres carburants sont extrêmement inflammables et fortement explosifs dans certaines conditions. Ne fumez pas et évitez la présence de flammes ouvertes ou d'étincelles à proximité du point de ravitaillement en carburant. Evitez d'endommager les canalisations de carburant et les connecteurs et évitez le contact du carburant avec les parties chaudes du moteur. Ne stockez pas le carburant dans des conteneurs ou des compartiments qui ne sont pas destinés au stockage du carburant. Nettoyez immédiatement le carburant déversé et mettez les chiffons au rebut à terre.

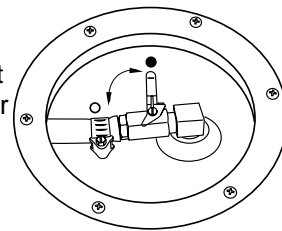
Soyez au courant des dangers liés aux carburants et aux autres systèmes de combustion de carburant.

⚠ DANGER ⚠

Les appareils de combustion de carburant ou à flamme ouverte consomment l'oxygène de la cabine et libèrent des produits de combustion dans le bateau. Une aération correcte est nécessaire lorsque l'on utilise ce type d'appareils. Assurez-vous que l'aération est appropriée et que l'appareil fonctionne correctement.

Vannes de carburant

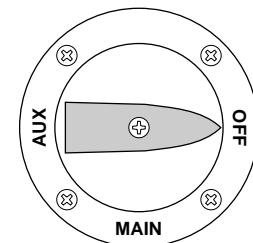
Ces vannes coupent l'arrivée de carburant au moteur. Il est recommandé de les maintenir fermées durant les périodes d'arrêt prolongé ou de remisage.



KC-1003

Sélection des réservoirs de carburant

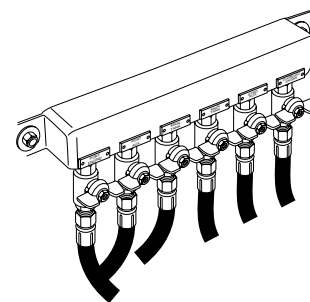
Les navires équipés de deux ou trois réservoirs de carburant possèdent une vanne pour sélectionner les réservoirs.



KC-1001.1

Collecteur de carburant

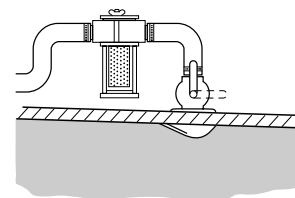
Les collecteurs de carburant, habituellement situés dans le compartiment moteur, sont utilisés dans le cas de réservoirs et moteurs multiples. Les vannes permettent d'aspirer le carburant dans un ou plusieurs réservoirs, ou de fermer l'alimentation d'un ou plusieurs moteurs.



KC-1004

Eau (Vannes de coque)

Toute entrée ou sortie d'eau située sous la ligne de flottaison est équipée d'une vanne de coque. Les vannes 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 DE NOYAGE**

Maintenez les vannes de coque fermées durant les périodes d'inactivité. Une rupture de tuyau souple de sortie pourrait noyer le bateau si la vanne de coque est laissée ouverte.

Certaines vannes de coque d'entrée d'eau sont équipées de crépines pour arrêter les débris contenus dans l'eau et éviter ainsi le colmatage du circuit en aval. Les crépines doivent être vérifiées et nettoyées chaque jour pour assurer un écoulement d'eau correct.

ATTENTION

Pour éviter l'endommagement du moteur, nettoyez la crépine et ouvrez la vanne de coque de refroidissement du moteur avant de le démarrer.

Echappement Bi-passe

Le répartiteur d'échappement, commandé par un interrupteur au poste de pilotage, dirige les gaz d'échappement (et le bruit) soit vers les tubes d'échappement à travers le tableau arrière, soit à travers le moyeu d'hélice.

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.

Répartiteur d'eau

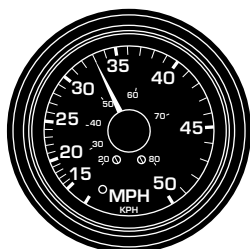
La vanne de répartition permet à deux systèmes différents de partager la même arrivée d'eau et vanne de coque. Avec cette vanne, un système ou l'autre peut fonctionner, mais pas les deux systèmes en même temps.

INSTRUMENTS

Si votre bateau est équipé de plusieurs moteurs, il peut comporter deux jeux ou plus des instruments décrits dans ce chapitre, un jeu par 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

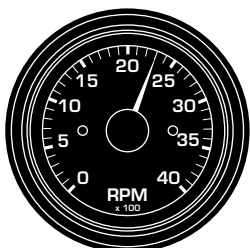
Indique la vitesse du bateau en kilomètres, noeuds ou miles à l'heure.



KC-0710

Compte-tours

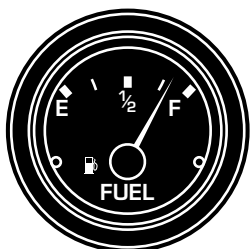
Indique la vitesse du moteur en tours par minute.



KC-0700

Carburant

Indique le niveau approximatif de carburant dans le réservoir. La précision varie en fonction de l'attitude du bateau (assiette et gîte), utilisez un tiers de votre carburant pour l'aller, un tiers pour le retour et un tiers en réserve.

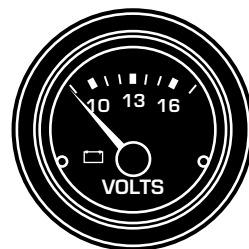


KC-0720

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

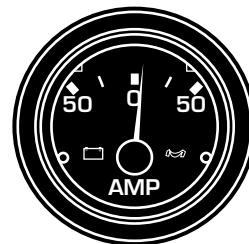
Indique en Volts courant continu le niveau de charge de la batterie principale de démarrage. Vérifiez le système de charge et l'état de la batterie si la lecture est inférieure à 11,5 V.



KC-0750

Ampèremètre

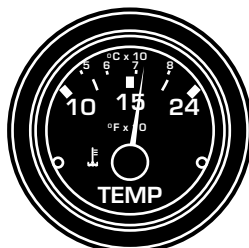
Indique le courant de charge du système électrique. Consultez le manuel du moteur pour la plage normale de fonctionnement.



KC-0760

Température d'eau du moteur

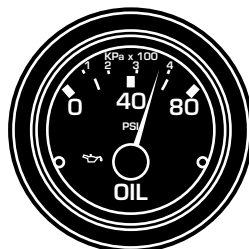
Indique la température du liquide de refroidissement du moteur. Consultez le manuel du moteur pour la plage normale de fonctionnement.



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.



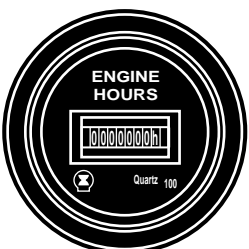
KC-0780

Température d'huile du moteur

Indique la température d'huile du moteur. Consultez le manuel du moteur pour la plage normale de fonctionnement.

Compteur d'heures

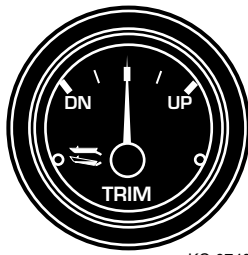
Indique le nombre d'heures de fonctionnement du moteur pour l'entretien périodique.



KC-0782

Correcteur d'essiette

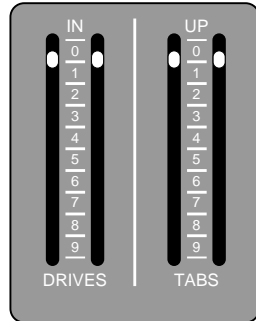
Montre la position du moteur hors-bord et indique la position relative de l'avant par rapport à un plan horizontal. Utilisez cet indicateur pour surveiller l'assiette du bateau.



KC-0740

Indicateur de position des volets compensateurs (Flaps)

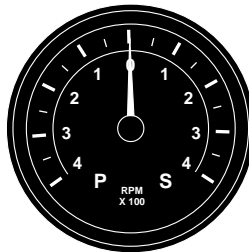
Indique la position des volets compensateurs vers le haut ou le bas.



KC-0707

Synchronisation des moteurs

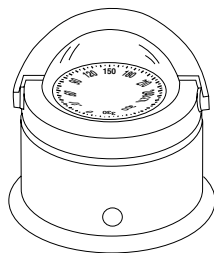
Indique le rapport entre les vitesses de rotation de deux moteurs jumelés pour faciliter la synchronisation de leurs vitesses. Si l'aiguille est sur zéro, les moteurs sont synchronisés. Si elle n'est pas sur zéro, ajustez la vitesse des moteurs de façon à amener l'aiguille sur zéro.



KC-0708

Compas

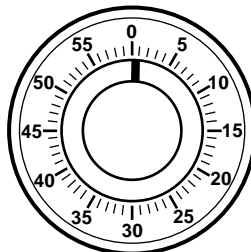
Sert à la navigation et indique la direction du NORD magnétique.



KC-0709

Sondeur

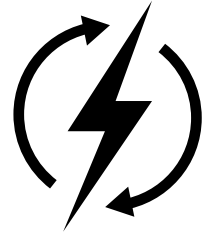
Indique la distance entre le fond de votre bateau et le relief sous-marin à l'aplomb du capteur. Pour éviter l'échouage en eaux peu profondes, soustrayez toujours une distance de sécurité de la valeur affichée.



KC-0910

INTERRUPTEURS ET INDICATEURS

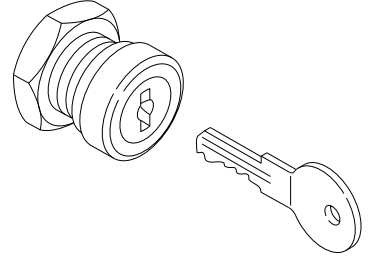
Chaque circuit électrique de votre bateau est contrôlé par un interrupteur.



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

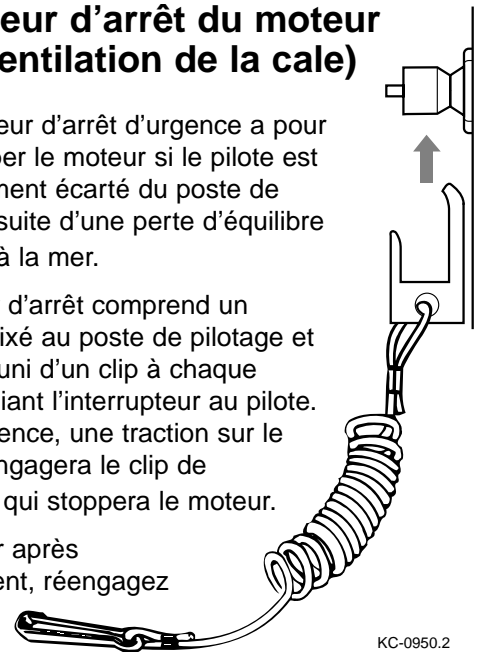
Interrupteur d'arrêt du moteur (Après ventilation de la cale)

Cet interrupteur d'arrêt d'urgence a pour rôle de stopper le moteur si le pilote est accidentellement écarté du poste de pilotage par suite d'une perte d'équilibre ou de chute à la mer.

L'interrupteur d'arrêt comprend un interrupteur fixé au poste de pilotage et un cordon muni d'un clip à chaque extrémité, reliant l'interrupteur au pilote. En cas d'urgence, une traction sur le cordon désengagera le clip de l'interrupteur qui stoppera 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-0950.2

REMARQUE

Cet interrupteur d'arrêt ne doit être utilisé qu'en cas de danger. Il ne doit PAS être utilisé pour l'arrêt normal du moteur.



AVERTISSEMENT RISQUE DE PERTE DE CONTROLE

Le cordon de l'interrupteur d'arrêt du moteur doit être fixé sur le pilote avant de démarrer le moteur. Ceci empêchera le bateau de partir à la dérive si le pilote est accidentellement jeté la mer.

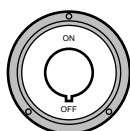
L'interrupteur d'arrêt ne sera efficace que s'il est en bon état de marche. Respectez ce qui suit:

- N'enlevez et ne modifiez jamais l'interrupteur d'arrêt et/ou le cordon.
- Le cordon doit toujours rester dégagé de tous obstacles pouvant entraver son fonctionnement.

CHAQUE MOIS: Vérifiez le fonctionnement correct de l'interrupteur et assurez-vous que le cordon n'est pas élimé ou endommagé. Le moteur étant en marche, tirez le cordon. Si le moteur ne s'arrête pas, contactez immédiatement votre concessionnaire pour remplacer l'interrupteur.

Interrupteur de batterie

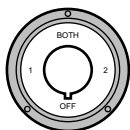
Isole toute la puissance de la batterie au bateau, sauf pour la (les) pompe(s) de cale automatique(s), si elles sont montées. Si votre bateau est équipé d'un système à double batterie, vérifiez que le sélecteur de batterie pour au moins l'une des batteries, est en position ON. L'interrupteur de batterie 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 est en marche. Consultez le manuel du constructeur pour de plus amples informations.



KC-0704.1

Sélecteur de batterie

Isole le bateau des batteries et permet de sélectionner la batterie "primaire", "secondaire" ou les deux. En conditions normales, le sélecteur doit être en position "ON" pour une 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 "OFF", le bateau sera isolé des batteries, sauf pour la (les) pompe(s) de cale automatique(s), si elles sont montées. Le sélecteur de batterie relie également les deux batteries entre elles si une puissance de démarrage supérieure est



KC-0705.1

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.

AVIS

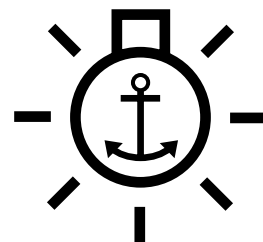
Le sélecteur de batterie a pour fonction de conserver une batterie en réserve. Si les deux batteries sont actives et si une batterie est utilisée pour démarrer le moteur et l'autre pour les accessoires, les deux batteries se déchargeront. Cela éliminera la batterie de réserve et vous finirez par vous 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

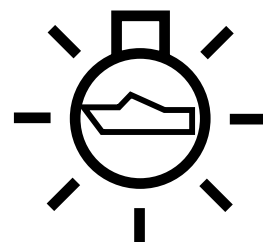
Allume uniquement le feu blanc 360° pour le mouillage de nuit.



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.



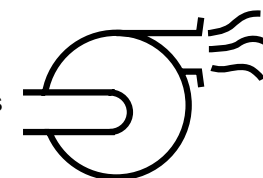
KC-4060

REMARQUE

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. (Selon réglementation internationale.)

Interrupteur de ventilateur du compartiment moteur

Met en marche le ventilateur du compartiment moteur pour évacuer les vapeurs explosives hors de la zone.



KC-4040



⚠ DANGER ⚠
RISQUE D'INCENDIE/EXPLOSION

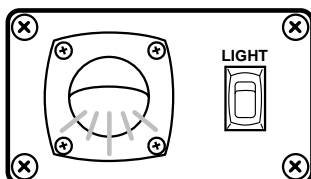
Le ventilateur doit être mis en marche au minimum cinq minutes avant de démarrer le moteur. Cette procédure doit être répétée avant chaque mise en marche. De plus, le ventilateur doit tourner en permanence quand le moteur est au ralenti ou durant la navigation à faible vitesse. L'absence de fonctionnement du ventilateur peut créer des conditions favorables à une explosion, pouvant entraîner des blessures graves ou la mort.

Interrupteur de pompe de cale

Commande la mise en marche et l'arrêt de la pompe de cale.

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-glaces.



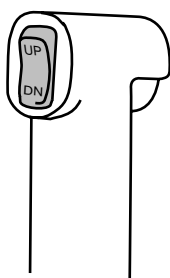
KC-4070

Interrupteur d'ouverture de panneaux

Ouvre et ferme les panneaux à commande électrique du compartiment moteur.

Interrupteur de réglage d'assiette/relevage

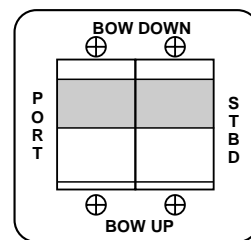
Votre moteur est équipé d'une servocommande de réglage d'assiette et de relevage. Cet interrupteur actionne la fonction assiette/relevage. Appuyez et maintenez l'interrupteur jusqu'à ce que le moteur soit à l'angle désiré. Utilisez l'interrupteur en relation avec l'indicateur d'assiette pour maximiser 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 (Flaps)

Ces interrupteurs à bascule commandent les volets compensateurs situés à babord et tribord arrière. Le réglage de ces volets améliore la marche du bateau et corrige le gîte d'un bord à l'autre dû aux conditions variables. (Vent charge etc.)



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".

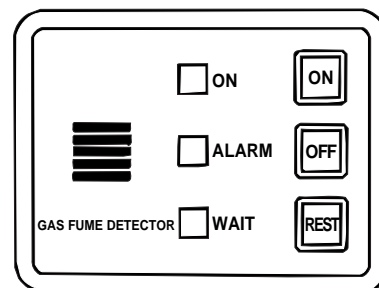
DÉTECTEURS

Les détecteurs surveillent les gaz dangereux qui peuvent s'accumuler dans votre bateau.

Vapeurs d'essence



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.



KC-0936

Vapeurs de monoxyde de carbone

Une alarme retentira si des vapeurs de monoxyde de carbone sont détectées. Amenez immédiatement les passagers à l'air libre et ventilez la zone.

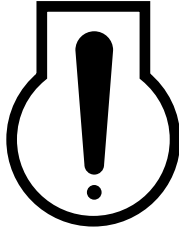


⚠ DANGER ⚠
RISQUE MAJEUR

Le gaz monoxyde de carbone (CO) est incolore, inodore et extrêmement dangereux. Tous les moteurs et appareils brûlant du combustible produisent du CO à l'échappement. L'exposition directe et prolongée au CO entraîne un ENDOMMAGEMENT DU CERVEAU ou la MORT. Les symptômes d'empoisonnement au CO incluent nausées, vertiges et somnolence. Pour de plus amples informations, reportez-vous à SECURITE DE NAVIGATION.

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.



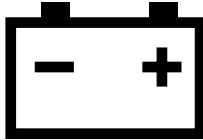
KC-5020

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 déclenchera. Si un circuit est continuellement en surcharge dans les conditions normales de fonctionnement, faites immédiatement contrôler votre bateau par votre concessionnaire.

SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

Certains bateaux sont équipés de deux systèmes électriques: un système à courant continu (C.C.) alimenté par des batteries, et un système à courant alternatif (C.A.) alimenté par un générateur ou à partir du rivage. Chaque système est relié à un tableau de charge central qui sert de tableau principal de distribution.



KC-4080

Le système à courant continu alimente tous les circuits électriques du bateau (éclairage, pompes, ventilateurs, allumage moteur, etc).

Le système à courant alternatif alimente les prises électriques et les appareils à courant alternatif (fourneau électrique, chauffe-eau, micro-ondes, réfrigérateur, etc) quand le bateau est amarré à un quai ou une jetée.

⚠ DANGER ⚠ **RISQUE D'INCENDIE/EXPLOSION**

Des incendies ou des explosions peuvent être causés par une utilisation incorrecte des systèmes C.A. et des systèmes C.C.

⚠ DANGER ⚠

Ne travaillez pas sur un système sous tension. Faites attention en branchant et en débranchant l'alimentation du quai. Évitez de nager à proximité du bateau lorsqu'il est branché à l'alimentation du quai.

BATTERIE(S)

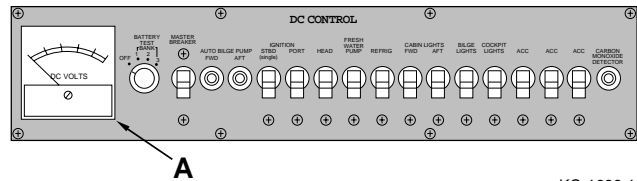
La (les) batterie(s) doivent être fixées au bateau et les bornes doivent être couvertes. Maintenez les bornes propres et examinez-les régulièrement.

⚠ DANGER ⚠ **RISQUE D'INCENDIE/EXPLOSION**

L'électrolyte de batterie est acide et doit être manipulé avec prudence. 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 d'aération de la batterie.

Tableau de distribution de courant continu



KC-1633.1

Un tableau principal type peut inclure un voltmètre, un interrupteur de contrôle de batteries, une série de disjoncteurs à réarmement du type interrupteur, et le coupe-circuit général.

Voltmètre (A)

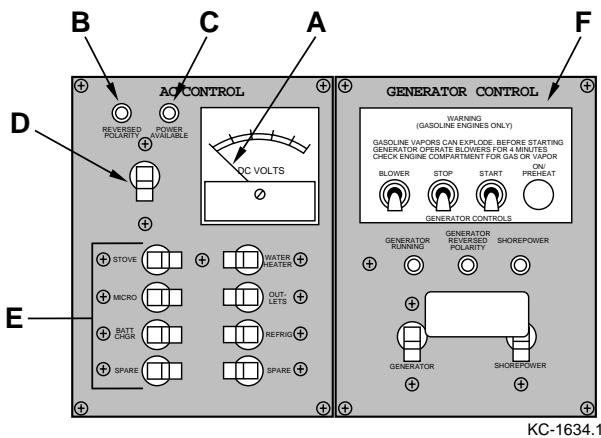
Permet de contrôler l'état de charge des batteries. Le coupe-circuit général étant en position d'ouverture, tournez l'interrupteur de contrôle de batteries pour vérifier la tension des batteries.

ATTENTION

Ne réarmez jamais un disjoncteur déclenché sans avoir d'abord recherché et supprimé la cause du problème.

Les disjoncteurs du type 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 distribution de courant alternatif/générateur



KC-1634.1

Ce tableau regroupe généralement un voltmètre ou un coupe-circuit général, un témoin lumineux de polarité inversée et des disjoncteurs de circuits.

Voltmètre (A)

Vous permet, s'il existe, de surveiller la tension alternative.

Témoin de polarité inversée (B)

Indique que la polarité de l'alimentation venant du rivage a été inversée, mais n'indiquera pas si la polarité du bateau (câblage) est inversée.



AVERTISSEMENT RISQUE D'ELECTROCUTION

Si la polarité est inversée, n'utilisez pas l'alimentation venant du rivage. Coupez immédiatement l'arrivée de courant et débranchez le câble d'alimentation. Une polarité inversée ou une utilisation inappropriée du système C.A sont des conditions dangereuses et potentiellement mortelles qui peuvent causer une décharge électrique, une électrocution, voire la mort.

Témoin de mise sous tension (C)

Indique que l'énergie électrique venant du rivage ou du générateur est disponible au tableau de distribution. Ce témoin doit être allumé avant d'enclencher le coupe-circuit général.

Coupe-circuit général (D)

Met toute l'installation à courant alternatif sous et hors tension. Vous permet de contrôler si la tension et la polarité sont correctes, avant d'enclencher les différents circuits.

Disjoncteurs de circuits (E)

Vous permettent de mettre chacun des circuits sous ou hors tension en basculant un interrupteur, et protègent le système alimenté en ouvrant le circuit en cas de court-circuit ou de surcharge.

ATTENTION

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 venant du rivage à celle du générateur.

Quand vous utilisez le générateur, mettez le ventilateur du compartiment moteur en marche au moins cinq minutes avant de démarrer, et laissez-le en marche continue durant le fonctionnement du générateur pour évacuer les gaz ou vapeurs dangereux.



DANGER RISQUE MAJEUR

Le fonctionnement du générateur peut être dangereux. Lisez le manuel du générateur avant de l'utiliser pour la première fois.

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT



DANGER RISQUE D'INCENDIE, D'EXPLOSION ET DE FLAMME OUVERTE!

L'essence est extrêmement dangereuse dans certaines conditions. Lors du ravitaillement en carburant, observez les consignes suivantes:

- Arrêtez tous les moteurs et les ventilateurs avant de procéder au ravitaillement.
- Ne fumez pas et évitez la présence de flammes ouvertes ou d'étincelles à proximité, dans un rayon de 15 m (50 pieds) de la zone de ravitaillement.
- Si elles sont montées, fermez toutes les portes, les fenêtres, les écrouilles et les hublots qui pourraient laisser entrer les vapeurs d'essence 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.

Risque d'électricité statiq

Une étincelle électrostatique peut allumer les vapeurs d'essence et causer des blessures graves ou endommager le matériel. Faites extrêmement attention en remplissant le circuit de carburant. En outre:

- 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 rentrez PAS dans votre véhicule 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.

Si un incendie se déclare, ne paniquez pas.

- NE retire PAS la buse du réservoir de carburant.
- Evacuez tous les passagers du véhicule et de la zone de ravitaillement et avertissez immédiatement le préposé de la station qui actionnera l'arrêt de sécurité et utilisera un extincteur.

Après le ravitaillement en carburant



⚠ DANGER ⚠

DANGER D'INCENDIE ET D'EXPLOSION!

Une fuite de carburant représente un danger d'incendie et d'explosion.

- *La première fois que vous remplissez le(s) réservoir de carburant de votre bateau et après chaque ravitaillement, vérifiez la totalité du circuit de carburant 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.*

- 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.

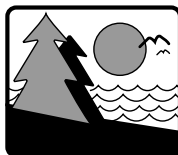
Au moment du démarrage



⚠ DANGER ⚠

RISQUE D'INCENDIE ET D'EXPLOSION!

- *Faites TOUJOURS tourner la (les) turbine(s) de ventilation de cale pendant au moins quatre minutes AVANT d'actionner des appareils 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 appareils électriques ou de démarrer le(s) moteur(s), utilisez TOUJOURS le "test du flair" pour vérifier l'absence de vapeurs de carburant dans les zones de la cale et du moteur.*
- *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.*



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 à l'eau que vous ne voudriez ni manger ni 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. N'évacuez et ne rejetez jamais du carburant ou de l'huile à l'eau, c'est interdit et vous risqueriez une amende. Voici deux exemples courants de décharge accidentelle:

- Débordement du réservoir de carburant
- Pompage d'eau de cale polluée



⚠ DANGER ⚠

RISQUE D'INCENDIE/EXPLOSION

Les vapeurs s'échappant des chiffons peuvent s'accumuler dans la cale et devenir très dangereuses. Si le nettoyage est effectué dans un espace restreint et mal aéré, portez un masque approprié pour éviter tout risque d'asphyxie. Ne gardez jamais dans le bateau les chiffons utilisés pour essuyer les flaques de carburant ou de solvant. Mettez les chiffons au rebut 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 régions interdisent la décharge des eaux usées à la mer, et même l'utilisation d'un système de vidange en ordre de marche.

BRUIT EXCESSIF

Le bruit peut être causé par le moteur, la radio ou même des hurlements. De nombreuses régions maritimes et fluviales ont adopté des limites de bruit. N'utilisez pas l'échappement à travers le tableau arrière tant que vous n'êtes pas au large. 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 pourriez avoir à répondre des dommages et blessures causés par votre sillage/remous. Avant de pénétrer dans une zone de SILLAGE INTERDIT, réduisez jusqu'à la plus faible vitesse gouvernable.

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 vendeur et le manuel du moteur pour information.

PEINTURES

Si votre bateau reste dans des eaux où la salissure marine est un problème, l'emploi d'une peinture anti-salissure peut réduire la vitesse d'encrassement. 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 les produits contenant des phosphates, du chlore, des solvants, et les produits non biodégradables ou à base de pétrole. Les détergents à base de citron sont excellents pour le nettoyage des bateaux et sont sûrs pour vous et l'environnement. Pour de plus amples informations, reportez-vous à ENTRETIEN.



ENTRETIEN

CORROSION PAR L'EAU DE MER

Le bateau entier doit être rincé à l'eau douce immédiatement après navigation en mer. Si le bateau est principalement utilisé en eau salée, nettoyez la coque chaque mois et appliquez un produit anti-corrosion sur tous les équipements.

NETTOYAGE

Un nettoyage de routine périodique maintiendra la surface de votre bateau à son plus bel aspect. Pour enlever la



KC-4000

moisissure, des produits de nettoyage spéciaux vous seront proposés par votre vendeur. 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.

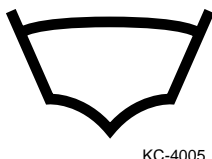
ATTENTION

Soyez prudent lorsque vous nettoyez, les lessives de savon peuvent être très glissantes. Ne cirez pas les zones anti-dérapantes ou normalement utilisées du plancher, du pont ou des plat-bords.

Pour laver votre bateau, utilisez uniquement un détergent doux dilué dans de l'eau chaude. N'UTILISEZ PAS les détergents abrasifs ou contenant des solvants, de l'ammoniaque ou du chlore, car ils endommageraient la surface en gelcoat. Dans des cas extrêmes, des détergents spéciaux doivent être utilisés pour éliminer de la coque la salissure marine comme l'écume ou les algues, contactez votre concessionnaire.

ENTRETIEN DE LA CARÈNE

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.



CAPITONNAGES

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. Évitez 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.

REMARQUE

Certains détergents automobiles, ménagers ou industriels peuvent causer des détériorations et décolorations. Les solvants et fluides de nettoyage à sec, et les produits contenant des teintures comme les encaustiques, 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

Les pompes de cale à moteur électrique peuvent tomber en panne et ne suppriment pas l'obligation d'inspecter fréquemment la cale, en particulier durant les périodes prolongées de pluie, de houle 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 vérifier que les sorties de coque sont fermées quand elles ne sont pas utilisées.



AVERTISSEMENT RISQUE D'INCENDIE/EXPLOSION

N'utilisez pas de solvants inflammables pour nettoyer la cale.

AVERTISSEMENT

Les pompes de cale et les systèmes de pompage de cale ne sont pas conçus pour le contrôle des dommages.

REMARQUE

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.

ACIER INOXYDABLE

L'acier inoxydable n'est pas totalement résistant à la corrosion. Pour maintenir le bel aspect des matériels en acier inoxydable:

- Nettoyez fréquemment les matériels 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 les matériels en acier inoxydable.

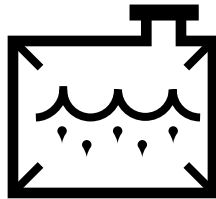
Inspectez périodiquement votre bateau et vérifiez la présence et le serrage des vis, boulons, brides et ferrures.

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.

RÉSERVOIR DE RÉTENTION

Si votre bateau est équipé d'un réservoir de rétention optionnel, divers produits chimiques existent pour contrôler les odeurs et désagréger les solides. Consultez votre fournisseur pour les produits à utiliser. Après vidange, remplissez le réservoir avec de l'eau douce et videz-le encore pour le rincer.



KC-4055

REMARQUE

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 et pendant les périodes prolongées d'inactivité. 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 navigant en mer ou dans des eaux polluées ou saumâtres doivent être équipés d'une anode en zinc fixée au tableau arrière pour empêcher la corrosion des pièces métalliques au contact de l'eau. Le zinc est, par principe même, auto-sacrifié. L'anode est lentement érodée par l'action électrolytique et exige un examen périodique de sa détérioration. Quand elle présente une érosion extrême, l'anode doit être remplacée pour maintenir la protection, sinon les autres pièces métalliques risquent d'être endommagées. Les moteurs aussi sont pour la plupart équipés d'une ou plusieurs anodes en zinc dont la détérioration doit être surveillée régulièrement.

ATTENTION

Ne recouvrez jamais de peinture ou de produit quelconque les anodes ou cathodes en zinc, sinon elles n'assureraient plus aucune protection contre la corrosion galvanique. Remplacez les anodes quand leur détérioration atteint 50% ou plus.

RÉPARATIONS, DÉMONTAGES 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.

MATÉRIAUX 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 exige 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 du bateau du à un entreposage inapproprié, faites préparer le remisage de votre bateau par votre concessionnaire.

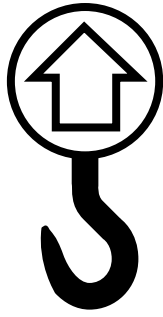
INSPECTION

Vérifier le serrage de l'accastillage et des colliers. Vérifier l'absence de fuites sur tous les tuyaux, réservoirs et passe coque. Vérifier l'absence de corrosion et de dommages sur les câbles et faisceaux, avant la mise à l'eau. Ces inspections doivent être faites avant chaque saison et ensuite 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 forts marqués anneaux de levage de l'avant et de 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.
- Vidangez les cales.



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

Les produits de nettoyage et les composants des peintures peuvent être inflammables et/ou explosifs, ou dangereux à respirer. Prévoyez une ventilation suffisante et portez un équipement de protection (gants, lunettes de sécurité, respirateur, etc).

REMARQUE

- **Renseignez-vous sur les réglementations d'environnement avant de peindre.**
- **Lisez les caractéristiques et 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.

ÍNDICE DE SECCIONES

INTRODUCCIÓN	1
INFORMACIÓN ACERCA DE LA EMBARCACIÓN	2
SEGURIDAD EN LA NAVEGACIÓN	3
INFORMACIÓN GENERAL	7
CONSIDERACIONES AMBIENTALES	17
MANTENIMIENTO	18

INTRODUCCIÓN

A pesar de que todo ha sido planificado y diseñado para la seguridad de la embarcación y de sus ocupantes, la navegación depende en gran medida de las condiciones climáticas, el estado del mar, la experiencia y la forma física de la tripulación, etc. y nunca se puede garantizar la seguridad absoluta. El propietario o usuario de la embarcación es responsable de conocer los equipos de la misma, su capacidad y el uso previsto para la embarcación.

Aunque su embarcación tenga la categoría adecuada, las condiciones del mar y del viento correspondientes a las categorías de diseño A, B y C van desde fuertes tormentas a condiciones severas, expuestas a los riesgos de una ola o racha imprevisible y éstas son, por lo tanto, condiciones peligrosas, en las que sólo puede navegar adecuadamente una tripulación cualificada, en buen estado físico y formada que navegue en una embarcación bien mantenida.

El mar y la intemperie no son el entorno natural del género humano y es necesario respetar sus leyes y su fuerza. Escuche o lea siempre las previsiones meteorológicas antes de cualquier sesión de navegación o viaje y asegúrese de que las condiciones del viento y del mar se corresponderán con la categoría de diseño de su embarcación, así como de que tanto usted como su tripulación son capaces de manejar la embarcación en tales condiciones.

Este manual del Propietario contiene la información mínima necesaria para hacer funcionar adecuadamente la embarcación, algunos temas de seguridad, funcionamiento y advertencias de mantenimiento. Léelas cuidadosamente y, por supuesto, familiarícese con la embarcación antes de utilizarla. Sin embargo, este manual del Propietario no es un curso sobre seguridad en la navegación, o cómo navegar, anclar, o atracar su embarcación. Su distribuidor, federación nacional de navegación, o su club náutico podrá aconsejarse sobre las escuelas o instructores locales.

Este manual del Propietario no es un folleto de funcionamiento, de mantenimiento, ni de resolución de problemas.

La información específica sobre el funcionamiento de los equipos o sistemas instalados en la embarcación habrá sido suministrada por el fabricante de los mismos. Lea, comprenda y conserve toda la información suministrada. Lea toda la información suministrada y familiarícese usted y todos los usuarios con la embarcación antes de usarla.

Por favor, llame siempre a un profesional formado para el mantenimiento, los arreglos, o pequeñas modificaciones. Para las modificaciones mayores, asegúrese de que no altera significativamente las características de seguridad de la embarcación y, cuando resulte pertinente, asegúrese de que cuenta con la autorización escrita del astillero, o de su representante legal.

Cualquier cambio en la posición vertical de las masas de a bordo (por ejemplo, la adición de una torre de pesca, un radar, un mástil de almacenamiento, etc.) puede afectar significativamente a la estabilidad de su embarcación. No realice estos cambios eventuales sin la autorización escrita del astillero, o de su representante legal.

En muchos países, se exige un permiso de conducción, una autorización, o formación. Por favor, asegúrese de que cuenta con estas autorizaciones legales, antes de realizar la compra, o de navegar.

Realice siempre las labores de mantenimiento adecuadamente y aún así adapte su uso a las condiciones de su embarcación, que se deteriorará con el tiempo y el uso.

La regulación internacional de IMO Colreg define reglas de rutas, luces de navegación, etc. para todo el mundo. Asegúrese de que conoce estas reglas y de que tiene a bordo un libro que las explique.

Si se trata de su primera embarcación, o si está cambiando a un tipo de embarcación con el que no está familiarizado, para su propia comodidad y seguridad, asegúrese de obtener experiencia en el manejo y funcionamiento antes de “asumir el mando” de la embarcación.

Cualquier embarcación –independientemente de lo fuerte que sea- puede resultar seriamente dañada si es manejada y tratada de manera inadecuada por personas poco cualificadas. Esto no es compatible con una navegación segura. Ajuste siempre la

velocidad de las embarcaciones motorizadas a las condiciones del mar, para evitar que se golpeen en exceso.

Todas las personas deben llevar puesto un chaleco salvavidas o flotador adecuado al hallarse en cubierta. En ciertos países es obligatorio llevar puesto en todo momento un chaleco salvavidas o flotador adecuado que cumpla con las reglamentaciones de esos países.

Si su embarcación tiene una balsa salvavidas, lea y comprenda todas las instrucciones para su manejo. Su embarcación debe llevar todos los equipos de seguridad apropiados (chalecos salvavidas, arnés, etc.) de conformidad con el tipo de embarcación, condiciones atmosféricas, etc. Estos equipos son obligatorios en ciertos países. La tripulación debe estar familiarizada con todos los equipos de seguridad y con las maniobras de emergencia para recuperar a una persona caída al mar, operaciones de remolque y otras situaciones de emergencia.

GUARDE ESTE MANUAL Y OTROS ANEXOS EN LUGAR SEGURO PARA ENTREGARLOS AL NUEVO PROPIETARIO CUANDO VENDA LA EMBARCACIÓN.

Debido a nuestra política de continua mejora de los productos, las ilustraciones en este manual podrán no corresponder exactamente con la embarcación de que se trata y sólo se incluyen como vistas representativas de referencia. Ciertos mandos, indicadores o información podrán ser opcionales y no estar incluidos esta embarcación.

INFORMACIÓN ACERCA DE LA EMBARCACIÓN

Se ha comprobado que su embarcación cumple con las diversas partes de la Directiva de Embarcaciones de Recreio 94/25/EC del Parlamento Europeo. La marca CE significa que la embarcación satisface todas las normas actuales de la International Organization for Standardization (ISO) y las directivas en vigor en la fecha de su fabricación.



KC-0455



KC-0456

DESCRIPCIÓN DE LA EMBARCACIÓN

Gran parte de esta información consta también en la placa del constructor, colocada en el casco, que debe consultarse con regularidad al operar la embarcación.

CATEGORÍA DE DISEÑO DE LA EMBARCACIÓN:

Altura de Ola Significativa – es la altura media 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.

OCEÁNICA – Categoría A

Embarcación diseñada para operar en vientos que puedan exceder 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.

ALTA MAR – Categoría B

Embarcación diseñada para operar en vientos de hasta Fuerza 8 en la Escala Beaufort y alturas de ola asociadas, y con alturas de ola significativas de hasta 4 m. Pueden darse estas condiciones en viajes de alta mar de la suficiente longitud o en la navegación costera en aguas no resguardadas del 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.

COSTERA – Categoría C

Embarcación diseñada para operar en vientos de hasta Fuerza 6 en la Escala Beaufort y alturas de ola asociadas, y con alturas de ola significativas de hasta 2 m. Pueden darse estas condiciones en aguas interiores expuestas, en estuarios y en aguas costeras en condiciones atmosféricas 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 máxima de 0,5 m de altura). Pueden darse estas condiciones en aguas interiores resguardadas y en aguas costeras con buen tiempo.

NÚMERO MÁXIMO DE PERSONAS

⚠ ADVERTENCIA

No debe excederse el número máximo recomendado de personas. Independientemente del número de personas a bordo, el peso total de todas las personas, equipos y fluidos jamás debe exceder de la carga máxima recomendada. Utilice siempre los asientos o espacios de asiento para los pasajeros.

 **ADVERTENCIA**

No exceda la carga máxima recomendada. El peso total de todas las personas, equipos y fluidos jamás debe exceder de la carga máxima.

Al cargar la embarcación, jamás exceda la carga máxima. Cargue siempre la embarcación cuidadosamente y distribuya la carga uniformemente. No coloque cargas pesadas a una altura que pueda afectar a la estabilidad de la embarcación.



SEGURIDAD EN LA NAVEGACIÓN

ALARMAS DE SEGURIDAD

Esta sección abarca la seguridad básica de navegación. En todo este manual, se incluyen precauciones y símbolos específicos que identifican la información relacionada con la seguridad.



Existen dos tipos de alarmas que pueden ser utilizadas por separado o conjuntamente para comunicar la información:

GRADOS DE PELIGRO

 **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.

Identifica información que ayudará a evitar daños en la maquinaria y/o el entorno.

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 el peligro.



Señales de Acción – Comunican una acción obligatoria que debería realizarse para evitar el peligro.



Señales de Prohibición – Comunica una acción prohibida.

EQUIPOS DE SEGURIDAD REQUERIDOS

 **ADVERTENCIA**

El propietario de la embarcación es responsable de obtener y mantener los equipos de seguridad necesarios. Para más información acerca de los equipos requeridos sírvase contactar con los organismos de navegación locales.

Los equipos de seguridad requeridos para llevar a bordo pueden variar conforme a la zona o las aguas. Por esta razón, contacte con las entidades de navegación locales para un examen de seguridad antes de partir.

EQUIPOS DE SEGURIDAD RECOMENDADOS

- Equipo salvavidas
- Equipo extintor de incendios
- 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 luz de destellos
- Binoculares
- Gafas de sol y protector solar
- Provisiones de alimentos y agua (viajes largos)
- Llaves de repuesto de la embarcación y batería de arranque auxiliar
- Fusibles y bombillas de repuesto
- Teléfono móvil



KC-0090

CHALECOS SALVAVIDAS

Como su nombre indica, un chaleco salvavidas puede salvarle la vida, pero únicamente si lo lleva puesto. Mantenga los chalecos en un sitio de fácil acceso (no en un compartimento cerrado ni guardados bajo otros mecanismos). **Deben tenerse también disponibles aros salvavidas arrojabables para uso inmediato.**



KC-0041.2

⚠ ADVERTENCIA SALVAVIDAS

Es especialmente importante que los niños, minusválidos y los no nadadores lleven puesto el chaleco salvavidas en todo momento. Los niños y los no nadadores requieren instrucción especial en el uso de chalecos salvavidas. Informe a todos los pasajeros dónde se encuentran los equipos de seguridad, los equipos de recuperación de "hombre al agua", y la ubicación y despliegue de la escala.

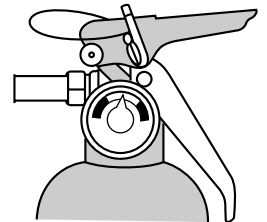
Cerciórese de que comprueba con regularidad el estado de los chalecos salvavidas. Pruebe los chalecos salvavidas antes de salir a navegar y ajústelos para que sienten bien. Lea la etiqueta en el chaleco salvavidas y siga las instrucciones al pie de la letra.

BALSAS SALVAVIDAS

Las embarcaciones más grandes que se utilizan lejos de la costa deberán contar con una balsa salvavidas. Guarde siempre la balsa salvavidas en el lugar identificado para ello, en una bolsa para protegerla de los elementos. Si no existe ningún lugar específico para el almacenamiento, póngala en un lugar accesible alejado del tránsito, para evitar daños. Siga siempre las instrucciones del fabricante para desplegarla y para su mantenimiento.

EXTINTORES DE INCENDIOS

En la mayoría de embarcaciones se requieren extintores de incendios aprobados. Compruebe con los organismos locales. Todos los pasajeros deben conocer la ubicación y el funcionamiento de cada extintor de incendios.



KC-0083.1

Los modelos equipados con un Sistema Extintor de Incendios Automático funcionan automáticamente al llegar las temperaturas a un límite prefijado. Al actuar, podrá oírse un ruido seco fuerte seguido del silbido del aire que sale. Cuando se produzca una descarga, corte inmediatamente todos los sistemas eléctricos y mecánicos y la ventilación motorizada.



⚠ ADVERTENCIA

RIESGO DE INCENDIO/EXPLOSIÓN

Si se descarga el sistema contraincendios, espere un mínimo de 15 minutos antes de abrir la escotilla del motor. El gas en el sistema contraincendios desplaza el oxígeno para “sofocar” el fuego. Si se abre demasiado pronto la escotilla podrá entrar oxígeno y reavivar el fuego.



⚠ ADVERTENCIA

RIESGO DE INCENDIO/EXPLOSION

La señalización pirotécnica puede causar lesiones y daños a la propiedad si no se maneja debidamente. Siga las instrucciones del fabricante sobre el uso correcto de la señalización pirotécnica.

LAS DROGAS Y LA NAVEGACIÓN

No maneje la embarcación bajo los efectos de las drogas o el alcohol. La combinación de ruido, vibración, sol, viento y movimiento pueden combinarse para producir fatiga al navegar. Los efectos del alcohol son más fuertes en el mar que en tierra.



⚠ ADVERTENCIA PIEZAS MÓVILES

Nunca se ponga lo bastante cerca como para entrar en contacto con las piezas móviles de una maquinaria en funcionamiento, es decir el motor, el generador, la hélice, etc. Este contacto puede tener como resultado pérdida de partes del cuerpo, estrangulación, quemaduras y/o una grave pérdida de sangre que provoque serias lesiones o muerte. Mantenga colocadas todas las protecciones de la maquinaria cuando se trabaje con la misma.

⚠ ADVERTENCIA

RIESGO DE FUNCIONES DISMINUIDAS

Las drogas y la navegación no combinan bien. El manejo de una embarcación al estar intoxicado por el alcohol u otras drogas es peligroso e ilegal. La visión o el juicio disminuido en el agua pueden rápidamente conducir al desastre.

RIESGOS DE OXIDO DE CARBONO

Aunque se trate de una embarcación de excelente diseño y construcción y se haya tenido el máximo cuidado en la inspección, manejo y mantenimiento, pueden aún producirse niveles peligrosos de CO en los camarotes en ciertas condiciones.

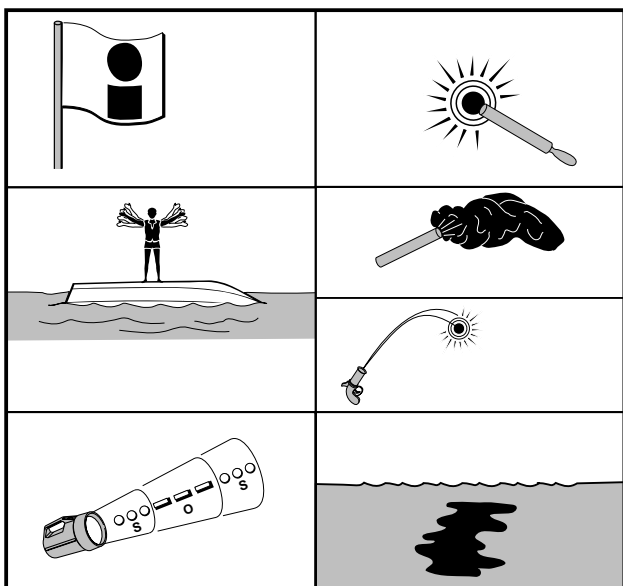


⚠ PELIGRO ⚠

NO utilice la plataforma de abordaje más que para abordar la embarcación o efectuar los preparativos para lanzarse al agua, y NO utilice nunca la plataforma de abordaje con el motor en marcha.

El envenenamiento por óxido de carbono no debe confundirse con el 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 óxido de carbono, saque inmediatamente a esa persona al aire fresco, investigue la causa y tome las medidas correctoras oportunas. Solicite atención médica en caso necesario.

SEÑALES VISUALES DE SOCORRO



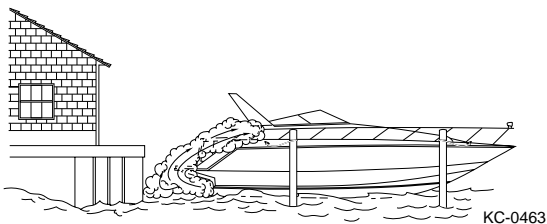
KC-0082.2

La mayoría de embarcaciones que navegan en aguas costeras requieren llevar señales visuales de socorro aprobadas. Compruebe con los organismos locales.

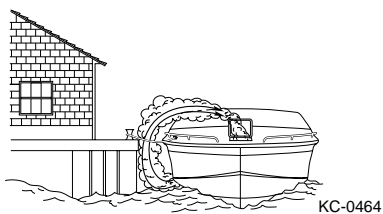
⚠ **PELIGRO** ⚠
RIESGO EXTREMADO

El óxido de carbono (CO) es incoloro, inodoro y sumamente peligroso. Todos los motores y aparatos que queman combustible producen CO formando parte de los gases de escape. La exposición directa y prolongada al CO causará DAÑOS CEREBRALES o la MUERTE. Las señales de exposición al CO incluyen náusea, desvanecimiento y somnolencia. Las fuentes de CO incluyen:

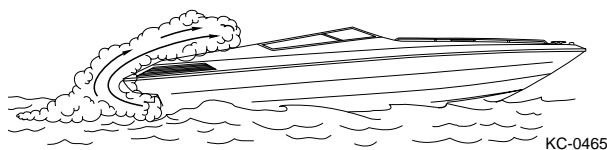
- ❶ Obstrucción de los conductos de escape de la embarcación.



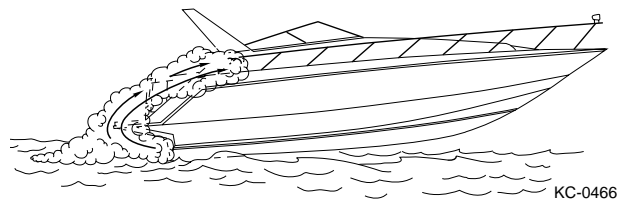
- ❷ Circulación de los gases de escape a lo largo de la obstrucción.



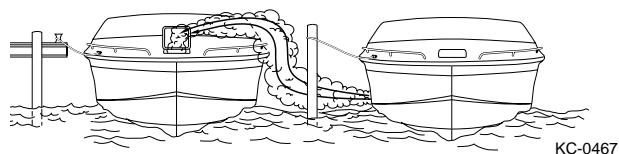
- ❸ Operando a baja velocidad o a buque parado.



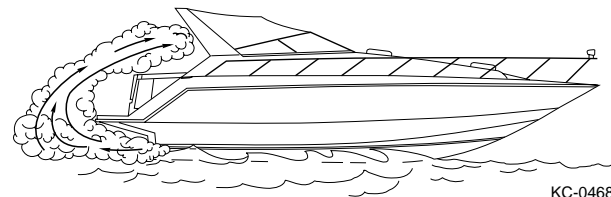
- ❹ Operando con un alto ángulo de la proa.



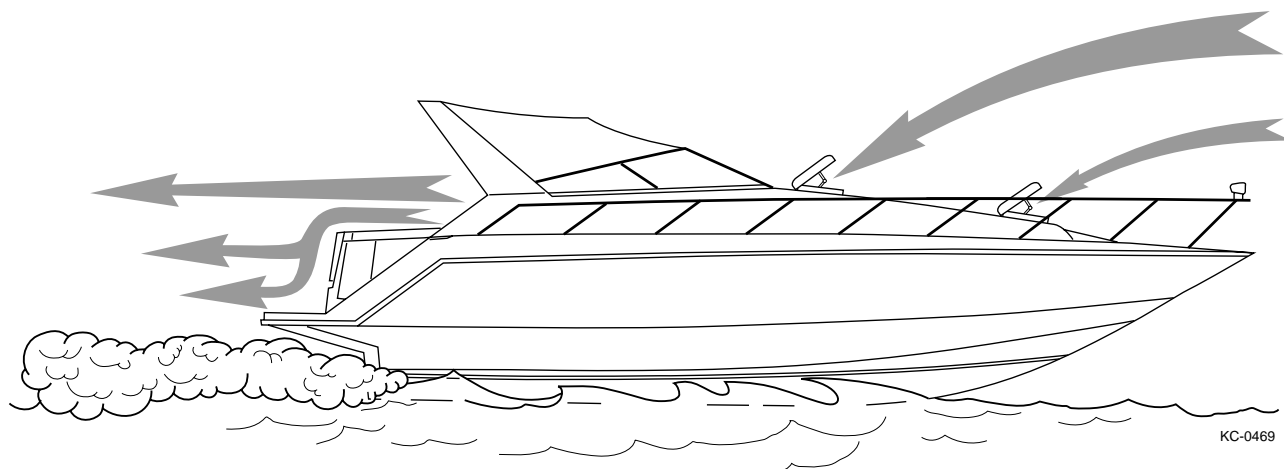
- ❺ Gases de escape de otros buques en lugares confinados.



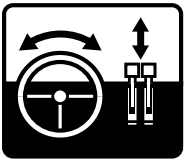
- ❻ Operando con lonas y cortinas laterales colocadas, sin ventilación.



Para reducir las acumulaciones de CO, debe ventilarse el interior de la embarcación abriendo las ventanas y/o lonas para obtener una buena ventilación. Las escotillas de cubierta pueden abrirse al navegar a baja velocidad o con la embarcación parada en el agua, pero deben cerrarse a velocidades de planeo o superiores para evitar daños y la posibilidad de lesiones personales.



CERCIÓRESE DE QUE PROVEE UNA BUENA VENTILACIÓN PARA QUE CIRCULE BIEN EL AIRE EN TODA LA EMBARCACIÓN!



INFORMACIÓN GENERAL

MANDOS

Antes de partir

Sea listo al navegar y usar los equipos.

- Conozca las condiciones de su embarcación y el medio ambiente.
- Prepare un plano de deriva e informe a otros cuándo tiene previsto regresar.
- Sujete o guarde los artículos sueltos antes de zarpar.
- Evite las maniobras repentinas a gran velocidad y reduzca la velocidad en condiciones de oleaje.

⚠ PELIGRO ⚠

NO exceda la potencia de su embarcación ni utilice un motor que supere la potencia fiscal indicada en la chapa de capacidad. El exceso de potencia puede resultar en pérdida del control y en inseguridad de la embarcación. Si su embarcación no tiene una chapa de capacidad, contacte con la casa vendedora o con el fabricante de la embarcación.

Cambio/acelerador

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.

ATENCIÓN

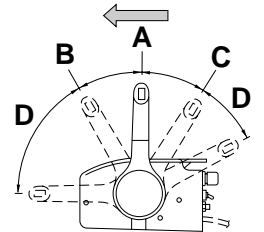
Todos los mandos del cambio/acelerador están dotados de un interruptor de seguridad que sólo permite el arranque en punto muerto.

⚠ ADVERTENCIA RIESGO DE CONTROL

Los mandos en mal estado de mantenimiento son peligrosos. Compruebe el funcionamiento de los mandos e inspeccione visualmente los cables en cuanto a tornillería y componentes flojos o que faltan antes de manejar la embarcación. El mantenimiento incorrecto puede resultar en fallo de los mandos, causando una pérdida repentina del control y resultando en lesiones graves y daños.

Palanca única - Montaje lateral

Esta palanca de mando, controlada con una mano, hace las veces de cambio de marcha y acelerador.



KC-0620.1

A. Posición de punto muerto - El interruptor de seguridad sólo permite el arranque en 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 en marcha avante o tirando de la palanca en marcha atrás 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 acelerar con la palanca en punto muerto.

Palanca única - Montaje empotrado

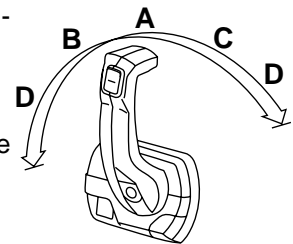
Esta palanca de mando, controlada con una mano, hace las veces de cambio de marcha y acelerador.

A. Posición de punto muerto - El interruptor de seguridad sólo permite el arranque en 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 en marcha avante o tirando de la palanca en marcha atrás aumenta la velocidad del motor.



KC-0671.1

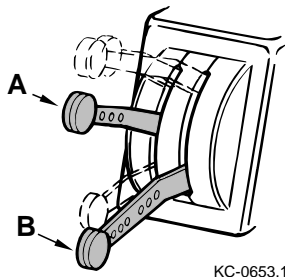
Jamás trate de cambiar con el motor parado. Para el calentamiento del motor se emplea un botón en la base de la palanca que, al oprimirlo, permite avanzar el acelerar con la transmisión en punto muerto.

Palanca doble - Un motor

Los mandos de palanca doble tienen palancas individuales para el cambio y el acelerador.

A. Palanca del cambio - El punto muerto es en la posición central. Empuje la palanca para marcha adelante 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.

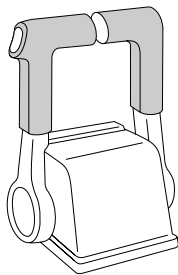


KC-0653.1

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 - Dos motores

Los mandos para dos motores permiten controlar individualmente el cambio y el acelerador de cada motor para facilitar las maniobras en lugares confinados. Cada palanca de mando actúa como cambio de marcha y acelerador para su propio motor: la palanca de la izquierda para el motor de babor y la palanca de la derecha para el motor de estribor. Las palancas tienen una muesca de retenida en la posición de punto muerto (recta) para mayor seguridad en el arranque. El cambio de marcha se obtiene moviendo la palanca a los primeros 15° de su carrera (hacia el frente para marcha adelante 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.

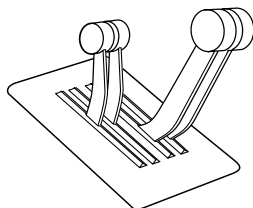


KC-0651.3

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 adelante y el otro en marcha atrás.

Palanca doble - Dos motores

Los mandos de palanca doble en las embarcaciones de dos motores tienen palancas individuales para el cambio y el acelerador de su propio motor (las palancas de la izquierda para el motor de babor y las palancas de la derecha para el motor de estribor). Los mandos para dos motores suelen tener las palancas del cambio (todas del mismo tamaño y color) agrupadas y las palancas del acelerador (todas del mismo tamaño y color, pero generalmente mayores que las palancas del cambio) también agrupadas.



KC-0654.1

Para las palancas del cambio, punto muerto es la posición de retenida en el centro de la carrera de la palanca. Empujando las palancas hacia arriba o hacia adelante cambia a la marcha adelante, mientras que tirando de las palancas hacia abajo o hacia atrás cambia 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 las palancas del cambio y avance las palancas del acelerador según se requiera. Para maniobrar a baja velocidad, convendrá a veces operar un motor en marcha adelante y el otro en marcha atrás.

GOBIERNO

Todos los sistemas de gobierno requieren un mantenimiento periódico para obtener un funcionamiento seguro y sin problemas. Las comprobaciones regulares son esenciales. Consulte con el concesionario. Si su embarcación tiene un mecanismo de gobierno de emergencia, conozca su ubicación y funcionamiento.

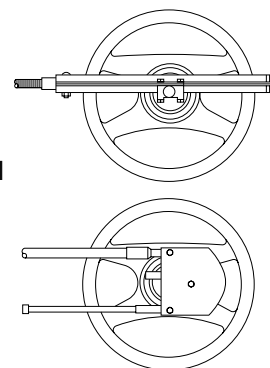


ADVERTENCIA RIESGO DE CONTROL

- *Los mandos en malas condiciones de mantenimiento son peligrosos.*
- *El sistema de gobierno de la embarcación no es autocentrable. Mantenga siempre el volante sujeto firmemente, a fin de mantener el control de la embarcación, en todo momento.*

Gobierno mecánico

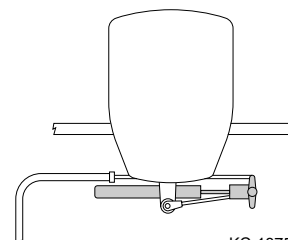
En un sistema de gobierno mecánico, cuando se gira el volante del timón la unidad del timón transfiere el movimiento rotativo del volante a movimiento lineal del cable que empuja o tira de la palanca de gobierno.



KC-1871

Gobierno servoasistido

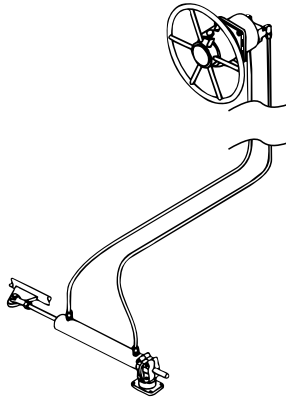
En un sistema de gobierno servoasistido, cuando se gira el volante del timón la unidad del timón transfiere el movimiento rotativo del volante a movimiento lineal del cable. Al detectarse el movimiento del cable se envía una señal a una bomba hidráulica que mueve el cilindro hidráulico acoplado a la 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.



KC-1880



ADVERTENCIA

RIESGO DE PERDIDA DE CONTROL

Los mandos en malas condiciones de mantenimiento son peligrosos. Utilice el aceite correcto para mantener el nivel de aceite en el sistema hidráulico. Consulte con el concesionario. Un mal mantenimiento puede ocasionar la pérdida de control, resultando en lesiones graves o fatales.

VÁLVULAS

Se emplean las válvulas necesarias en el sistema de combustible de la embarcación, en aparatos quemadores de combustible y en sistemas de agua y pozo de pesca, para controlar el combustible o los líquidos.



PELIGRO

La gasolina y otros combustibles son sumamente inflamables y, en ciertas condiciones, altamente explosivos. No fume ni permita las chispas o llamas desnudas en las proximidades al repostar. Cuide de no dañar los conectores y líneas de combustible, y evite el contacto del combustible con partes calientes del motor. No almacene combustible en latas o compartimentos que no estén diseñados para este fin. Limpie inmediatamente los derrames de combustible y elimine debidamente los trapos contaminados en tierra.

Conozca los peligros relacionados con el combustible y con los sistemas que queman combustible.



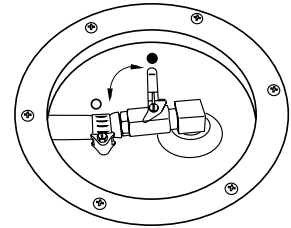
PELIGRO



Los aparatos que queman combustible o los de llama desnuda consumen el oxígeno de la cabina y desprenden gases de combustión en la embarcación. Se requiere ventilación al usar este tipo de aparatos. Cerciórese de que hay una ventilación adecuada y que el aparato funciona debidamente.

Corte de combustible

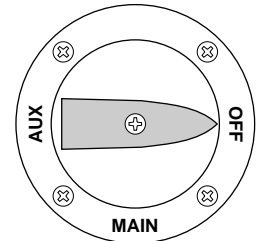
Las válvulas de corte de combustible impiden que el combustible llegue al motor. Se recomienda cerrar estas válvulas en largos períodos de inactividad o almacenamiento.



KC-1003

Selección de depósito de combustible

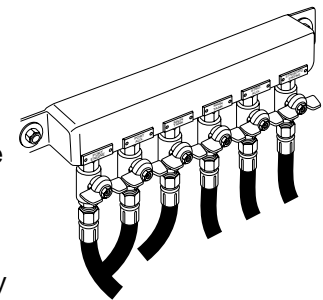
Los modelos con dos o tres depósitos de combustible tienen una válvula para seleccionar el depósito.



KC-1001.1

Colectores de combustible

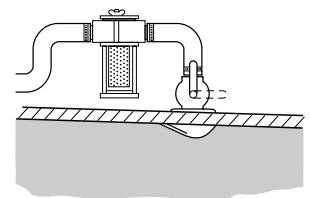
Los colectores de combustible, generalmente situados en el compartimento del motor, se emplean con múltiples depósitos de combustible y motores. Las válvulas sirven para obtener combustible de uno o más depósitos, o para cortar el suministro de combustible a uno o más motores.



KC-1004

Grifos de mar

Cualquier entrada o salida de agua por debajo de la línea de flotación está equipada con 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

Los grifos de mar deben mantenerse cerrados en los períodos de inactividad. El fallo de una manguera corriente abajo podría inundar la embarcación si se deja abierto el grifo de mar.

Ciertos grifos de mar para tomas de agua tienen filtros para retirar la suciedad del agua entrante y evitar así las obstrucciones corriente abajo. Estos filtros deben comprobarse y limpiarse a diario para asegurar un caudal de agua adecuado.

PRECAUCIÓN

Para no dañar el motor, limpie el filtro y abra el grifo de mar para el agua de enfriamiento del motor antes de arrancar el motor.

Derivador del escape

El derivador del escape, controlado por un interruptor en el timón, enruta los gases de escape (y el ruido) a los tubos de escape que atraviesan el yugo de popa o a través del cubo de la hélice.

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.

Las válvulas de drenaje del pozo de pesca, al abrirlas, 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

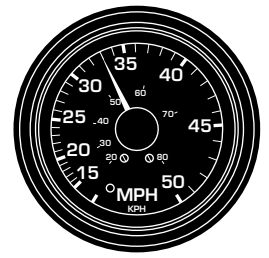
La válvula derivadora de agua permite que dos sistemas diferentes compartan una sola toma de agua y grifo de mar. Cuando se emplea una válvula derivadora, puede operarse con un sistema o el otro pero no con ambos a la vez.

INSTRUMENTOS

Si la embarcación está dotada de varios motores, habrá dos o más grupos de los instrumentos descritos en esta sección, un grupo 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

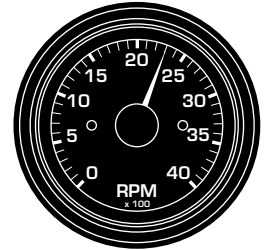
Mide la velocidad de la embarcación en kilómetros/hora, nudos o millas/hora.



KC-0710

Tacómetro

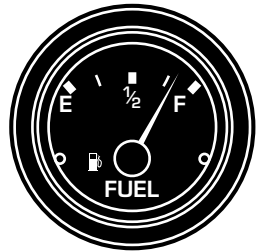
Mide la velocidad del motor en revoluciones por minuto.



KC-0700

Indicador de combustible

Indica el nivel aproximado de combustible en el depósito. Debido a que la precisión varía conforme a la posición de la embarcación (asiento y escora), conviene utilizar un tercio del combustible para salir, un tercio para regresar y un tercio como reserva.



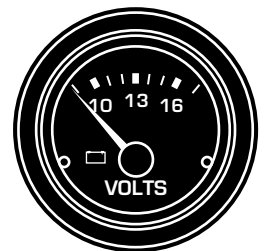
KC-0720

AVISO

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

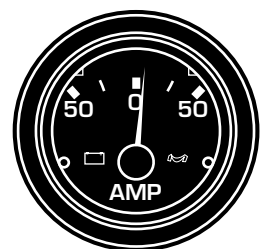
Mide el estado de la batería principal o de arranque en voltios c.c. Si da una indicación inferior a 11,5 V compruebe el estado del sistema de carga y de la batería.



KC-0750

Amperímetro

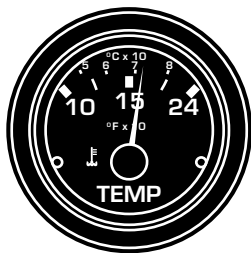
Mide la corriente de carga en el sistema eléctrico. Consulte el manual del motor para la gama de trabajo normal.



KC-0760

Indicador de temperatura del agua del motor

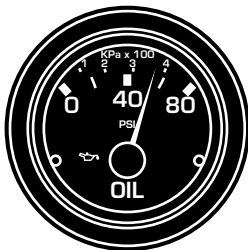
Mide la temperatura del agua del motor. Consulte el manual del motor para la gama de trabajo normal.



KC-0770

Indicador de presión de aceite del motor

Mide la presión de aceite del motor. Consulte el manual del motor para la gama de trabajo normal.



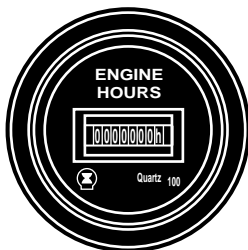
KC-0780

Indicador de temperatura de aceite del motor

Mide la temperatura de aceite del motor. Consulte el manual del motor para la gama de trabajo normal.

Cuentahoras

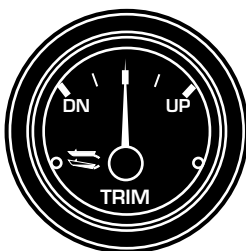
Mide el tiempo de trabajo del motor para planificar el mantenimiento.



KC-0782

Indicador de planeo

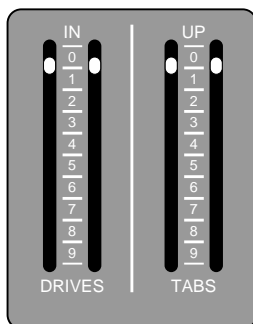
Muestra la posición de la unidad de propulsión e indica la posición relativa de la proa en el plano horizontal. Utilice este indicador para controlar el planeo de la embarcación.



KC-0740

Indicador de posición de la aleta de asiento

Indica la posición alzada o bajada de la aleta de asiento.

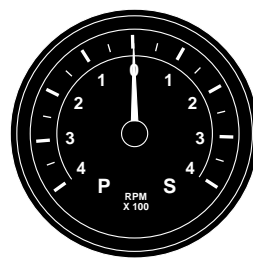


KC-0707

Sincronizador del motor

Muestra la relación entre las indicaciones en RPM de los dos motores para ayudar a sincronizar sus velocidades.

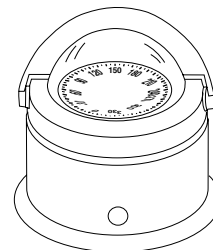
Si la aguja indica cero, los motores están sincronizados. Si la aguja está fuera del cero, ajuste la velocidad del motor hasta dejar la aguja en el cero.



KC-0708

Brújula

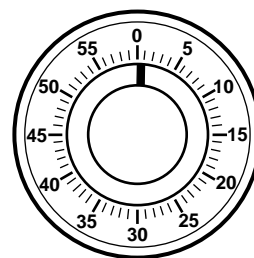
Se utiliza en la navegación para indicar la posición del NORTE magnético.



KC-0709

Sondeador de profundidad

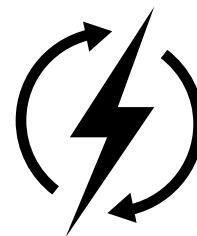
Indica la distancia entre el fondo de la embarcación y la superficie terrestre directamente bajo el transductor. Para no embarrancar en aguas poco profundas, sustraiga siempre un poco más de distancia a la indicación del medidor.



KC-0910

INTERRUPTORES E INDICADORES

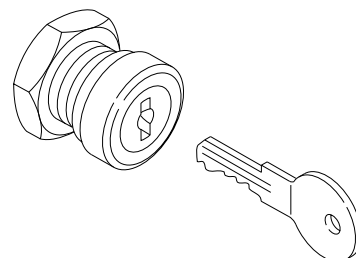
Cada circuito eléctrico de la embarcación está dotado de un interruptor de control.



KC-4090

Encendido

Girando la llave totalmente a derechas se activa el motor de arranque. Tan pronto como arranque el motor, suelte la llave para dejar que el interruptor regrese a la posición ON.

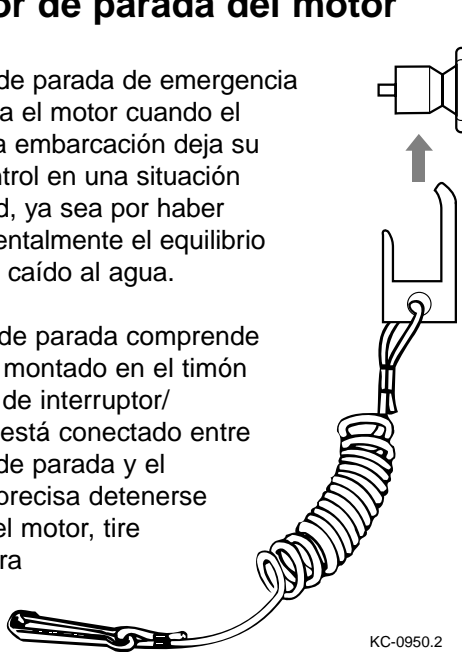


KC-0985

Interruptor de parada del motor

El interruptor de parada de emergencia del motor corta el motor cuando el operador de la embarcación deja su puesto de control en una situación de inseguridad, ya sea por haber perdido accidentalmente el equilibrio o por haberse caído al agua.

El interruptor de parada comprende un interruptor montado en el timón y una presilla de interruptor/tirafractor que está conectado entre el interruptor de parada y el operador. Si precisa detenerse rápidamente el motor, tire del cordón para soltar la presilla del interruptor que detendrá el motor.



KC-0950.2

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.

AVISO

Este interruptor de parada debe utilizarse únicamente en casos de emergencia. NO DEBE emplearse como parada normal del motor.



ADVERTENCIA

RIESGO DE PERDIDA DE CONTROL

Antes de arrancar el motor, el operador debe sujetarse el cordón tirafractor "hombre al agua" del interruptor de parada. Esto impedirá que la embarcación funcione descontrolada si el operador se cae accidentalmente al agua.

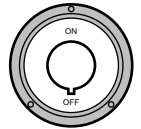
El interruptor de parada sólo puede ser eficaz si está en buenas condiciones de trabajo. Tenga en cuenta lo siguiente:

- *Jamás desmonte o modifique el interruptor de parada y/o el tirafractor "hombre al agua".*
- *El tirafractor "hombre al agua" debe estar siempre libre de obstrucciones que puedan dificultar su funcionamiento.*

UNA VEZ AL MES: *Compruebe que funciona correctamente el interruptor y cerciórese de que no está raído o dañado el tirafractor. Con el motor en marcha, tire del tirafractor "hombre al agua". Si no se detiene el motor, contacte con su concesionario para que le cambie inmediatamente el interruptor.*

Interruptor de batería

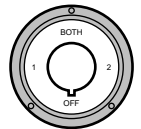
Aísle la corriente de las baterías a la embarcación, excepto a la bomba automática de sentina (o bombas) si se instala. Si se trata de un sistema de doble batería, cerciórese de que está en la posición "ON" el selector para una batería por lo menos. El interruptor de batería permite también dejar desconectada la batería para evitar que se descargue y proteger contra el uso indebido. Cuando no se usa la embarcación, gire el interruptor a la posición "OFF". Consulte el manual del fabricante para información adicional.



KC-0704.1

Interruptor selector de batería

Aísle la corriente de las baterías a la embarcación y permite seleccionar la batería "primaria", "secundaria" o ambas baterías. 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 información adicional.



KC-0705.1

AVISO

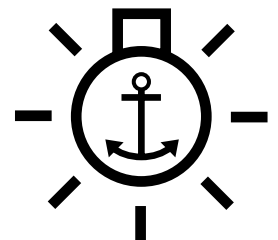
La finalidad del interruptor selector de batería es dejar una de ellas de reserva. Si se deja en la posición "ON" para las dos baterías y se emplea una batería para arrancar el motor y la otra para accesorios, se descargarán las dos baterías. Esto eliminará la capacidad de reserva y podrá dejarle varado.

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

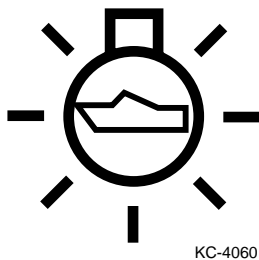
Enciende la luz blanca para fondeo nocturno.



KC-4065

Interruptor de luces de navegación

Controla las luces de navegación y de fondeo, así como la iluminación de los instrumentos para operación nocturna.

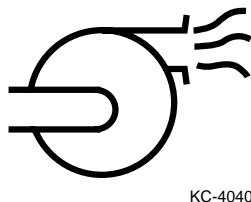


AVISO

Jamás opere 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

Activa el ventilador del compartimiento del motor para extraer los gases explosivos.



⚠ PELIGRO ⚠

RIESGO DE INCENDIO/EXPLOSION

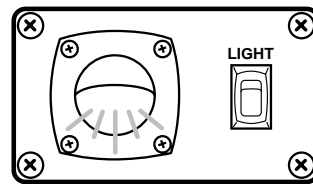
Debe ponerse en marcha el ventilador un mínimo de cinco minutos antes de arrancar el motor. Esto debe repetirse antes de cada arranque. Además, el ventilador debe tenerse funcionando continuamente al operar en ralentí o a baja velocidad. De no activar el ventilador podrá resultar en condiciones favorables para una explosión, que resultarían en graves lesiones personales o muerte.

Bomba de achique

Sirve para arrancar y parar manualmente la bomba de achique.

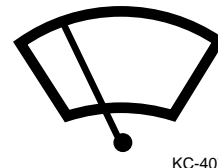
Luces de abordaje y de cortesía

Interruptores que controlan las luces de abordaje y las luces de cortesía de la cabina. Para activar el alumbrado debe ponerse primeramente en la posición ON el rruptor principal de c.c. (interruptor general).



Limpiaparabrisas

Controla el funcionamiento de los limpiaparabrisas.

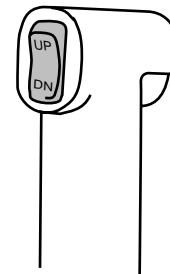


Movimiento de escotillas

Alza y baja las escotillas eléctricas del compartimiento del motor.

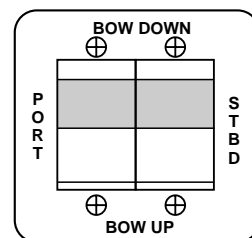
Inclinación del motor

El motor está dotado de un ángulo de inclinación mecanoaccionado. Este interruptor activa la función de asiento/inclinación. Mantenga oprimido el interruptor hasta que el motor esté al ángulo deseado. Utilice este interruptor en combinación con el indicador para maximizar las prestaciones de la embarcación en el agua. El interruptor de inclinación alza la unidad de propulsión para remolcar.



Aletas de planeo

Estos interruptores basculantes controlan las aletas de asiento situadas en el yugo de popa a babor y estribor. Ajustando las aletas de planeo mejorará la navegación y la escora debido a las condiciones variables.



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.

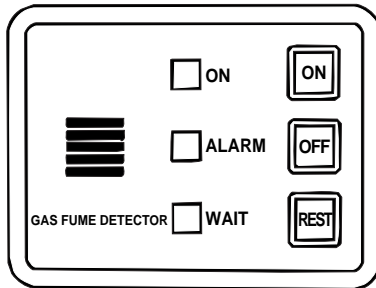
DETECTORES

Sirven para detectar los gases peligrosos que puedan acumularse en la embarcación.

Gases



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 recogen los gases. Pruebe la unidad antes de salir a navegar para comprobar su buen funcionamiento.



KC-0936

Gases de monóxido de carbono

Suena una alarma cuando se detecta óxido de carbono (CO). Saque a los pasajeros al aire fresco y ventile inmediatamente el área.

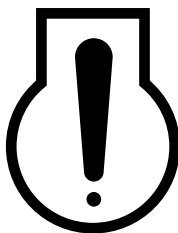


⚠ PELIGRO ⚠ **RIESGO EXTREMADO**

El óxido de carbono (CO) es incoloro, inodoro y sumamente peligroso. Todos los motores y aparatos que queman combustible producen CO formando parte de los gases de escape. La exposición directa y prolongada al CO causará DAÑOS CEREBRALES o la MUERTE. Las señales de exposición al CO incluyen náusea, desvanecimiento y somnolencia. Para más información vea SEGURIDAD EN LA NAVEGACIÓN.

Alarma

Si oye la alarma, compruebe 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.



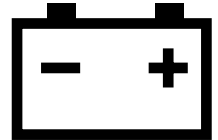
KC-5020

FUSIBLES Y RUPTORES

Todos los circuitos eléctricos están protegidos contra sobrecargas mediante fusibles o ruptores. En el caso de una sobrecarga o cortocircuito, se romperá el fusible o saltará el ruptor. Si se produce una sobrecarga continua en un circuito en las condiciones normales de trabajo, encargue al concesionario que le inspeccione la embarcación inmediatamente.

SISTEMAS ELÉCTRICOS

Ciertas embarcaciones están dotadas de dos sistemas eléctricos: un sistema de corriente continua (c.c.) con batería y un sistema de corriente alterna (c.a.) energizado por generador o desde tierra. Estos sistemas tienen un tablero central de carga que sirve como tablero de distribución principal. El sistema de c.c. suministra electricidad a todos los circuitos eléctricos de la embarcación (luces, bombas, ventiladores, encendido, etc.).



KC-4080

El sistema de c.a. provee energía para las tomas eléctricas y sistemas de c.a. (fogón eléctrico, calentador de agua, microondas, frigorífico, etc.) al estar la embarcación amarrada al muelle o varadero.

⚠ PELIGRO ⚠ **RIESGO DE INCENDIO/EXPLOSIÓN**

El uso incorrecto de los sistemas de c.a. o de c.c. puede resultar en incendio o explosiones.

⚠ PELIGRO ⚠

No trabaje en un sistema energizado. Tenga precaución al conectar o desconectar la corriente de la red eléctrica en tierra. Evite nadar cerca de la embarcación al estar conectada a la red eléctrica en tierra.

BATERÍA(S)

Las baterías deben estar bien sujetas en la embarcación y con los terminales cubiertos. Mantenga limpios los terminales y compruébelos con regularidad.



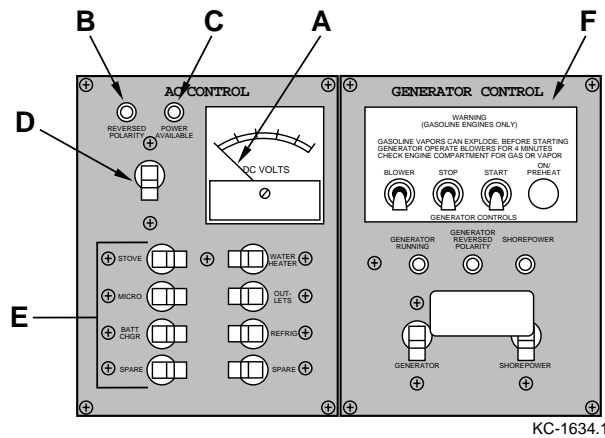
PELIGRO

RIESGO DE INCENDIO/EXPLOSIÓN

El electrolito de la batería es ácido y debe manipularse 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 cubiertas con tapas protectoras. NO cargue una batería en la embarcación ni obstruya los conductos de ventilación de la misma.

Tablero de control de c.a./ generador



Muchos tableros de control de c.a. comprenden un voltímetro o ruptor de c.a. principal, un testigo de polaridad inversa y ruptores individuales.

Voltímetro (A)

Si se instala, permite comprobar la tensión de c.a.

Testigo de polaridad inversa (B)

Indica una inversión en la polaridad de la fuente de energía en tierra, pero no indica una inversión de la polaridad de la embarcación (cableado).



ADVERTENCIA
RIESGO DE ELECTROCUCIÓN
Si está invertida la polaridad NO UTILICE la fuente de energía en tierra. Desconecte el cable de energía en tierra. La inversión de la polaridad o el uso incorrecto del sistema de c.a. son condiciones peligrosas y potencialmente letales que pueden causar electrocución o la muerte.

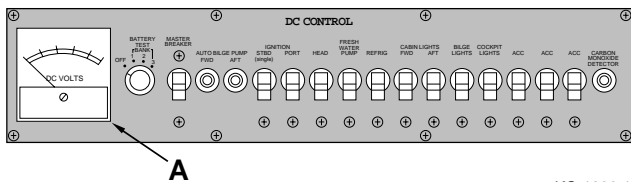
Testigo de energía disponible (C)

Indica que la energía desde tierra o desde el generador está disponible en el tablero para su distribución. Debe estar encendido este indicador antes de poner en ON el interruptor general de c.a.

Interruptor general de c.a. (D)

Enciende y apaga el sistema completo de c.a. 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.

Tablero general de c.c.



Un tablero general de c.c. típico puede constar de un voltímetro, un interruptor de prueba de baterías, una serie de ruptores reposicionables y del tipo de interruptor, y el interruptor general.

Voltímetro (A)

Este medidor permite comprobar el estado de las baterías. Con el interruptor general en la posición OFF, gire el interruptor de prueba de baterías para comprobar la tensión de las baterías.

PRECAUCIÓN
Jamás reposicione un ruptor sin antes localizar y subsanar la causa del problema.

Los ruptores del tipo de 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.

Ruptores individuales (E)

Permiten activar o desactivar los circuitos individuales, poniendo un interruptor en ON u OFF. También protegen al sistema que recibe la energía, interrumpiendo automáticamente el circuito si se produce una sobrecarga o cortocircuito.

PRECAUCIÓN

Jamás reposicione un ruptor que haya saltado 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.

Al operar el generador, ponga en marcha el ventilador del compartimiento del motor como mínimo 5 minutos antes de arrancar y continuamente mientras esté funcionando el generador, para extraer los gases peligrosos.



⚠ PELIGRO ⚠ RIESGO EXTREMADO

El funcionamiento del generador puede ser peligroso. Lea el manual del generador antes de ponerlo en marcha por primera vez.

REPOSTAJE DE COMBUSTIBLE



⚠ PELIGRO ⚠ RIESGO DE INCENDIO, EXPLOSIÓN Y LLAMAS DESNUDAS!

La gasolina es sumamente peligrosa en ciertas condiciones. Al repostar, tenga en cuenta lo siguiente:

- *Detenga todos los motores de combustión/eléctricos y los ventiladores antes de repostar.*
- *No fume ni permita las chispas o llamas desnudas en las proximidades al repostar, en un radio de 15 m (50 pies) de la zona de repostaje.*
- *Si procede, cierre todas las puertas, ventanillas, escotillas y portillas que pudieran dejar pasar los vapores de combustible a lugares confinados de la embarcación.*
- *No llene excesivamente los depósitos de combustible. Tenga en cuenta un mínimo el 2% para la expansión del combustible al repostar. Si la temperatura del combustible es de 0°C (32°F) o menos, tenga en cuenta un mínimo del 6% para la expansión del combustible.*

Riesgo de electricidad estática

Una chispa electrostática puede encender los vapores de combustible y causar graves lesiones y daños en los equipos. Tenga suma precaución al llenar el sistema de combustible. Adicionalmente:

- 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 al vehículo 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.

Si se produce un incendio, evite que cunda el pánico.

- NO extraiga la boquilla de repostar, del depósito de combustible.
- Evacue a todos los pasajeros del vehículo y de la zona de repostaje, y comuníquelo al empleado de la gasolinera para que pueda usar el corte de emergencia y el extintor.

Después de repostar



⚠ PELIGRO ⚠

RIESGO DE INCENDIO Y EXPLOSIÓN!

Las fugas de combustible constituyen un riesgo de incendio y explosión.

- *La primera vez que llena el(los) depósito(s) de combustible de su embarcación y posteriormente después de cada repostaje, compruebe todo el sistema de combustible en cuanto a fugas y componentes dañados.*
- *Las fugas y componentes dañados deben subsanarse, además de ventilar la zona para eliminar los gases explosivos.*

- Cierre bien el tapón (o tapones) de llenado.
- Limpie bien el combustible derramado. Elimine los trapos debidamente en tierra.
- 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 instala, deje funcionar el ventilador un mínimo de cuatro minutos antes de cada vez que se arranca el motor.

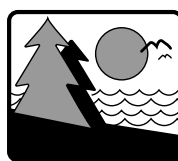
Al arrancar



⚠ PELIGRO ⚠

RIESGO DE INCENDIO Y EXPLOSIÓN!

- *Deje SIEMPRE funcionar el ventilador (o ventiladores) de la sentina un mínimo de cuatro minutos ANTES de encender equipos eléctricos o arrancar los motores.*
- *El uso del sistema de ventilación de la sentina NO GARANTIZA que se han eliminado los gases explosivos. ANTES de encender equipos eléctricos o arrancar los motores haga SIEMPRE una "prueba olfativa" para comprobar si hay vapores de combustible en las zonas de la sentina y motores.*
- *Si huele a combustible, NO enciende equipos eléctricos NI arranque los motores. Investigue inmediatamente.*



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 arroje al agua algo que usted no desearía 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 todos los plásticos, productos químicos, desechos y aceite generados en el buque.

DERRAMES DE COMBUSTIBLE Y ACEITE

Los derrames de combustible o aceite en los cursos de agua contaminan el medio ambiente y resultan peligrosos para los animales silvestres. Jamás elimine o descargue combustible o aceite al agua, ya que está prohibido y podría costarle una multa. Hay dos tipos comunes de descarga accidental:

- **Llenado excesivo del depósito de combustible**
- **Bombeo de agua contaminada de la sentina**



⚠ PELIGRO ⚠

RIESGO DE INCENDIO/EXPLOSIÓN

Los gases de los trapos sucios pueden acumularse en la sentina y ser sumamente peligrosos. Si va a limpiar en un espacio reducido y sin ventilación, utilice una mascarilla adecuada para evitar la asfixia. Jamás guarde trapos usados para limpiar los derrames de combustible o disolvente en la embarcación. Elimine los trapos 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 su eliminación correcta en tierra.

Si tiene instalado un sanitario marino (retrete marino), utilice una instalación de bombeo aprobada en su puerto deportivo. Muchas áreas prohíben la descarga de aguas negras al mar e incluso el uso de un sistema de descarga de desechos.

RUIDO EXCESIVO

Por ruido se entiende el ruido del motor, ruido de la radio e incluso los gritos. En muchas aguas se imponen límites de ruido. No utilice el escape a través del yugo de popa hasta que esté bien alejado de la costa. 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. Podrá ser usted responsable de los daños o lesiones causados por la estela/remolinos de la embarcación. Antes de entrar a una zona de NO ESTELA, reduzca la velocidad al mínimo gobernable.

EMISIONES DEL ESCAPE

Las emisiones del escape (hidrocarburos) contaminan el agua y el aire. Mantenga el motor puesto a punto y el casco de la embarcación limpio para óptimas prestaciones. Para más información, consulte con el concesionario y el manual del motor.

PINTURAS

Si su embarcación está en aguas en que la vegetación marina supone un problema, el uso de una pintura antivegetativa patentada podrá reducir el índice de crecimiento. Tenga en cuenta las reglamentaciones ambientales que puedan afectar a su elección de la pintura. Contacte con los organismos de navegación locales para información.

PRODUCTOS DE LIMPIEZA

Los productos de limpieza domésticos deben usarse con parquedad y no descargarse al agua. Jamás mezcle productos de limpieza y cerciúrese de que provee buena ventilación en lugares cerrados. NO UTILICE productos que contienen fosfatos, cloro, disolventes, productos no biodegradables o aquellos basados en el petróleo. Los productos de limpieza a base de cítricos son excelentes para la limpieza marina, siendo seguros para usted y el medio ambiente. Vea MANTENIMIENTO para más información.



MANTENIMIENTO

CORROSIÓN POR EL AGUA SALADA

La embarcación debe limpiarse con agua dulce inmediatamente después de usarla en agua salada. Si la embarcación se emplea primordialmente en agua salada, encere mensualmente el casco y aplique un inhibidor de corrosión a todas las partes metálicas.

LIMPIEZA

La limpieza rutinaria con regularidad 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 productos químicos en el aire.



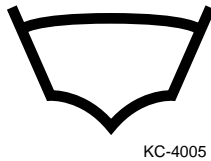
PRECAUCIÓN

Tenga cuidado al limpiar para no patinar con la espuma del jabón. No encere las partes texturadas o normalmente usadas del piso, cubierta o trancaniles.

Al lavar la embarcación, hágalo con una solución de agua templada y detergente suave. NO UTILICE productos de limpieza abrasivos, disolventes, amoníaco o cloro, ya que podrán dañar la superficie gelificada. En condiciones extremas, pueden usarse productos de limpieza especiales para retirar del casco la vegetación marina tal como espuma flotante y algas. Consulte con el concesionario.

MANTENIMIENTO DE LOS FONDOS

La acumulación de vegetación marina e incrustaciones produce resistencia al avance y afecta a las prestaciones y rendimiento de la embarcación. Jamás utilice cepillos de alambre o sustancias corrosivas en los fondos de su embarcación. Las pequeñas rayaduras pueden facilitar la acumulación de suciedad y espumas.



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 evitar la vesiculación es minimizando 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 limpiarlos para evitar el enmohecimiento. Coloque los cojines verticales para facilitar la circulación del aire y rocíelos con un repelente del moho.

ATENCIÓN

Ciertos productos de limpieza domésticos, industriales y del automóvil pueden causar daños y decoloración. Los disolventes, los productos de limpieza en seco y los que contienen tintes tales como ceras deben usarse con precaución.

ALFOMBRADO

Los derrames y manchas deben tratarse inmediatamente. Cuanto más tiempo se dejen, más difícil resultará limpiarlos.

SENTINA

Las bombas eléctricas de sentina podrán tener problemas y no son un sustituto para la inspección frecuente de la sentina, especialmente en condiciones de lluvia prolongada, mar embravecido o tormentas. También es importante mantener limpia la sentina como precaución de seguridad.

Compruebe con regularidad la(s) bomba(s) de sentina para cerciorarse de que los tamices de entrada están libres de restos que pudiera atorar el tamiz o enredar 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 que están cerrados los grifos de mar cuando no se utilizan.



ADVERTENCIA RIESGO DE INCENDIO/EXPLOSION

No utilice disolventes inflamables para limpiar la sentina.



ADVERTENCIA
Las bombas de sentina y los sistemas de bombeo de la sentina no están diseñados para limitar los daños.

ATENCIÓN

No descargue el aceite o los productos de limpieza al agua. Vea CONSIDERACIONES AMBIENTALES.

PLEXIGLÁS

El plexiglás es propenso a las rayaduras. Al limpiarlo, hágalo siempre con agua templada limpia y frote con un trapo suave que no deje residuos.

ACERO INOXIDABLE

El acero inoxidable no es totalmente resistente a la corrosión. Para mantener las partes de acero inoxidable en óptimas condiciones:

- Limpie frecuentemente todas las partes de acero inoxidable con agua y jabón. 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.

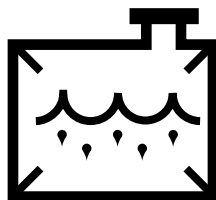
Inspeccione periódicamente la embarcación para comprobar el apriete y colocación de tornillos, pernos, abrazaderas y fijaciones.

RETRETE MARINO

Consulte el manual del fabricante para 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 su embarcación tiene instalado un tanque de retención de desechos opcional, hay varios productos disponibles para controlar los malos olores y ayudar a descomponer los sólidos. El concesionario marino le asesorará sobre lo que puede usar. Después de vaciar el tanque de retención, llénelo con agua dulce y vuelva a vaciarlo para enjuagarlo.



KC-4055

ATENCIÓN

Los productos químicos utilizados para limpiar y desodorizar durante el almacenamiento deben ser compatibles con el sistema de tanques de retención. Los tanques deben vaciarse durante el almacenamiento y en largos períodos de inactividad de la embarcación. La descarga de desechos 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 navegan en aguas saladas, contaminadas o salobres deben equiparse con un ánodo de cinc montado en el yugo de popa para evitar que se dañen las partes metálicas en contacto con el agua. El cinc es, por diseño, sacrificial. El ánodo se erosiona lentamente por la acción electrolítica y requiere inspeccionarse 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 DESMONTAJE Y MONTAJE

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 duro ambiente marino y ha sido totalmente probada y certificada en cuanto al cumplimiento con las normas de seguridad aplicables. Debido a la posibilidad de interferencia 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 en garantía.

ALMACENAMIENTO EN INVIERNO

El almacenamiento o retirada en invierno requiere unos preparativos especiales para no dañar la embarcación. 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 el almacenamiento incorrecto no están amparados por la garantía, se recomienda encargar al concesionario que le prepare la embarcación para tenerla almacenada.

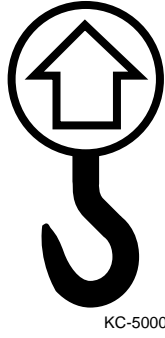
INSPECCIÓN

Realice una inspección visual del apriete de toda la tornillería, abrazaderas y sujeciones; compruebe que no existan fugas en todas las mangueras, depósitos y pasacascos; vea que no haya corrosión en los cables ni otros daños antes de echar al agua la embarcación. Las inspecciones deberán ser realizadas al comienzo de cada temporada de navegación y de forma periódica durante la misma. Su agente le aconsejara como hacerlo.

ESLINGADO/IZADA

Si va a sacar la embarcación del agua sin un remolque, siga las instrucciones a continuación:

- Jamás sujete cables de izada a mordazas, argollas de remolcar o barandillas. Sujete los cables solamente a los puntos fuertes de izada marcados 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 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 componentes 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 esa zona. Muchos factores locales pueden afectar a la selección de la pintura.



ADVERTENCIA **RIESGO DE INCENDIO Y EXPLOSIÓN**

Los ingredientes de las pinturas y productos de limpieza pueden ser inflamables y/o explosivos, siendo peligrosos si se inhalan. Cerciórese de que usa una buena ventilación y ropa de seguridad apropiada (guantes, gafas de seguridad, careta, etc.).

AVISO

- **Consulte las reglamentaciones locales antes de pintar.**
- **Vea 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.

INHALTSVERZEICHNIS

EINLEITUNG	1
IHR BOOT	2
SICHERHEIT BEIM BOOTFAHREN	3
ALLGEMEINES	7
ÜBERLEGUNGEN ZUM UMWELTSCHUTZ	16
WARTUNG	17

EINLEITUNG

Auch wenn alles zur Sicherheit des Bootes und dessen Nutzer bedacht und konstruiert wurde, ist das Bootfahren stark von den Witterungsbedingungen, dem Zustand der See und den Erfahrungen und den physischen Kräften der Crew etc. abhängig, was die Gewährleistung 100-prozentiger Sicherheit unmöglich macht. Sie als Besitzer oder Nutzer sind dafür verantwortlich, die Ausstattung, die Fähigkeiten und den Verwendungszweck des Bootes zu kennen.

Selbst wenn Ihr Boot dafür kategorisiert ist, so reichen die auf die See- und Windbedingungen bezogenen Konstruktionskategorien A, B und C von starkem Sturm bis zu extremen Bedingungen mit möglichen Flutwellen und Sturmböen. Das sind gefährliche Bedingungen, welche nur eine erfahrene, geschulte Crew in Topform auf einem gut gewarteten Boot beherrschen kann.

Die See oder extreme Wetterbedingungen sind nicht der natürliche Lebensraum des Menschen. Ihre Gesetze und Kräfte sind zu respektieren. Hören oder lesen Sie immer vor Antritt einer Seefahrt den Wetterbericht oder die Wettervorhersage und stellen Sie sicher, daß die Wind- und Seebedingungen der Konstruktionskategorie Ihres Bootes entsprechen und daß Sie und Ihre Crew in der Lage sind, mit diesen Bedingungen fertig zu werden.

Dieses Besitzerhandbuch enthält den minimalen Informationsumfang, der zum korrekten Betreiben des Bootes nötig ist, einige Sicherheitsaspekte sowie Betriebs- und Wartungshinweise. Lesen Sie das Handbuch aufmerksam durch und machen Sie sich vor der Benutzung mit dem Boot vertraut. Dieses Handbuch ist jedoch kein Schulungskurs für Bootfahrtsicherheit oder 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.

Dieses Besitzerhandbuch ist kein Betriebshandbuch und kein Handbuch zur Wartung oder Störungsbeseitigung.

Die spezifischen Informationen zur Bedienung von Ausstattung und Systemen, mit denen Ihr Boot ausgerüstet ist, werden vom jeweiligen Hersteller bereitgestellt. Sämtliche bereitgestellten Informationen müssen gelesen, verstanden und aufbewahrt werden. Lesen Sie alle Informationen gründlich durch und machen Sie sich und andere Nutzer mit dem Boot vertraut, bevor es in Betrieb genommen wird.

Bitte beauftragen Sie immer geschulte Fachkräfte für Wartungsarbeiten, Reparaturen oder geringe Modifikationen. Bei Modifikationen größeren Umfangs ist sicherzustellen, daß die Sicherheitscharakteristika des Bootes nicht beeinträchtigt werden und falls erforderlich, daß eine schriftliche Genehmigung des Bootherstellers oder seiner autorisierten Vertretung eingeholt wird.

Jegliche vertikale Massenschwerpunktänderungen (z. B. der Anbau eines Angelturmaufbaus, Radars oder Lademastes etc.) kann die Stabilität des Bootes stark beeinflussen. Nehmen Sie keine dieser eventuellen Änderungen ohne schriftliche Genehmigung des Bootherstellers oder seiner autorisierten Vertretung vor.

In vielen Ländern ist ein Bootsführerschein, eine Zulassung oder eine Schulung erforderlich. Stellen Sie bitte vor dem Kauf oder dem Segeln sicher, daß Sie im Besitz der entsprechenden gesetzlich vorgeschriebenen Dokumente sind.

Warten Sie Ihr Boot stets ordnungsgemäß und passen Sie Ihr Nutzungsverhalten dem Zustand des Bootes an, das mit der Zeit und je nach Gebrauchsintensität verschleißt.

In den internationalen IMO-Bestimmungen und im COLREG-Übereinkommen sind die Schifffahrtsvorschriften, Navigationslichter etc. mit weltweiter Gültigkeit definiert. Stellen Sie sicher, daß Sie diese kennen und eine Broschüre mit deren Erklärungen an Bord haben.

Wenn dies Ihr erstes Boot ist oder Sie zu einem anderen, nicht vertrauten Bootstyp wechseln, dann gewährleisten Sie bitte zu Ihrer eigenen Sicherheit, daß Sie ausreichend Erfahrung im Umgang und Führen des Bootes erwerben, bevor Sie „das Bootskommando“ übernehmen.

Jedes Boot, ganz gleich wie robust es ist, kann durch unsachgemäßen Umgang unerfahrener Personen schwer beschädigt werden. Das entspricht nicht dem sicheren Bootfahren. Stets die Geschwindigkeit von Motorbooten den Seebedingungen anpassen, um starke Seeschläge zu vermeiden.

Alle Personen sollten eine geeignete Schwimmweste/Schwimmhilfe tragen. In einigen Ländern ist das Tragen einer Schwimmweste/Schwimmhilfe, die jederzeit den Vorgaben dieser Länder entspricht, gesetzlich vorgeschrieben.

Wenn Ihr Boot mit einem Lebensfloss gepaßt ist, lesen Sie, wissen Sie und verstehen Sie alle Bedienungsanleitungen. Ihr Boot sollte mit allen passenden Sicherheitsausrüstungen (Lebensjacken, Geschirr, usw.) gemäß der Art Boot, Witterungsverhältnissen usw. ausgerüstet werden. Diese Ausrüstungen ist erforderlich in einigen Ländern. Die Mannschaft soll vertraut mit allen Sicherheitsausrüstungen und Notfällenmanövern für Mann über Bord Rückgewinnung sein, schleppend und andere Notfällelagen.

BITTE BEWAHREN SIE DIESES HANDBUCH UND ANDERE BEILAGEN AN EINEM SICHEREN ORT AUF UND ÜBERGEBEN SIE ES DEM NEUEN BESITZER, WENN DAS BOOT VERKAUFT WIRD.

Da wir uns um die ständige Verbesserung unserer Produkte bemühen, gleichen die Abbildungen in der vorliegenden Anleitung ggf. nicht Ihrem Boot und sind nur als typische Darstellungen zu betrachten. Gewisse Bedienungselemente, Anzeiger und Angaben können zur Sonderausstattung gehören und bei Ihren Boot nicht vorhanden sein.

IHR BOOT

Ihr Boot entspricht laut Bewertung den einschlägigen Teilen der Richtlinie 94/25/EC des Europäischen Parlaments für Freizeitfahrzeuge. 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

BESCHREIBUNG DES BOOTES

Ein Großteil der untenstehenden Angaben sind auch dem am Bootskörper angebrachten Firmenschild zu entnehmen, das bei der Bedienung des Bootes regelmäßig zu Rate zu ziehen ist.

KONSTRUKTIONSKATEGORIE:

Signifikante Wellenhöhe – ist die Durchschnittshöhe derjenigen Wellen, die zum größten Drittel aller Wellen gehören. Dies 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 einbegriffen. Solche Bedingungen können auf langen Seefahrten über die Ozeane angetroffen werden oder in küstennahen Gewässern ohne Schutz vor Wind und Wellen mehrere hundert Seemeilen von der Küste entfernt.

AUSSERHALB VON KÜSTENGEWÄSSERN –

Kategorie B

Ausgelegt für Fahrten außerhalb von Küstengewässern, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 8 (Beaufort-Skala) und signifikanten Wellenhöhen bis einschließlich 4 m auftreten können. Solche Bedingungen können auf ausgedehnten Seefahrten außerhalb von Küstengewässern angetroffen werden, oder in Küstengewässern ohne Schutz vor Wind und Wellen mehrere Dutzend Seemeilen von der Küste entfernt. Diese Bedingungen können auch auf Binnenmeeren angetroffen werden, die groß genug sind, um solche Wellenhöhen hervorzurufen.

KÜSTENNAHE GEWÄSSER – Kategorie C

Ausgelegt für Fahrten, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 6 (Beaufort-Skala) und signifikanten Wellenhöhen bis einschließlich 2 m auftreten können. Solche Bedingungen können in Seen und Flüssen, großen Buchten, Flussmündungen und in küstennahen Gewässern bei moderaten Wetterverhältnissen angetroffen werden.

GESCHÜTZTE GEWÄSSER – Kategorie D

Ausgelegt für Fahrten, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 4 (Beaufort-Skala) und signifikanten Wellenhöhen bis einschließlich 0,5 m auftreten können. Solche Bedingungen sind auf kleinen Seen, schmalen Flüssen und Kanälen sowie Küstengewässern bei Schönwetterverhältnissen anzutreffen.

MAXIMALE PERSONENZAHL

⚠️ WARNUNG

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 Maximalbelastung nicht überschreiten. Für Passagiere sind immer die Sitze oder Sitzgelegenheiten zu nutzen.

BELADUNG

⚠️ WARNUNG

Die empfohlene Maximalbelastung darf nicht überschritten werden. Das Gesamtgewicht aller Personen, der Ausrüstung und der Flüssigkeitsmengen darf nicht größer als die Maximalbelastung sein.

Beim Beladen des Bootes immer darauf achten, dass die Maximalbelastung nicht überschritten wird. Das Boot immer sorgfältig und gleichmäßig verteilt beladen. Schwere Lasten immer tieflegend anordnen, damit die Stabilität des Bootes nicht beeinträchtigt wird.



SICHERHEIT BEIM BOOTFAHREN

SICHERHEITSVERWEISE

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.

GEFAHRENKLASSEN



GEFAHR

Weist auf immanente extreme Gefahren hin, die bei Nichtbeachtung der nötigen Vorsichtsmaßnahmen mit großer Wahrscheinlichkeit tödliche Unfälle oder bleibende Körperverletzungen zur Folge haben.



WARNUNG

Weist auf Gefahren hin, die bei Nichtbeachtung der nötigen Vorsichtsmaßnahmen Körperverletzungen oder tödliche Unfälle zur Folge haben können.

ACHTUNG

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.

HINWEIS

Verweist auf Informationen, die zur Vermeidung von Sach- und/oder Umweltschäden dienen.

BILDZEICHEN

Die untenstehenden Bildzeichen dienen nur zu Referenzzwecken. Die wirklichen Symbole variieren je nach Themengebiet.



Warnschilder - Zeigen die Gefahr an.



Gebotsschilder - Verweisen auf eine vorgeschriebene Handlung zur Gefahrenvermeidung.



Verbotsschilder - Verweisen auf eine verbotene Handlung.

ERFORDERLICHE SICHERHEITSAUSRÜSTUNG



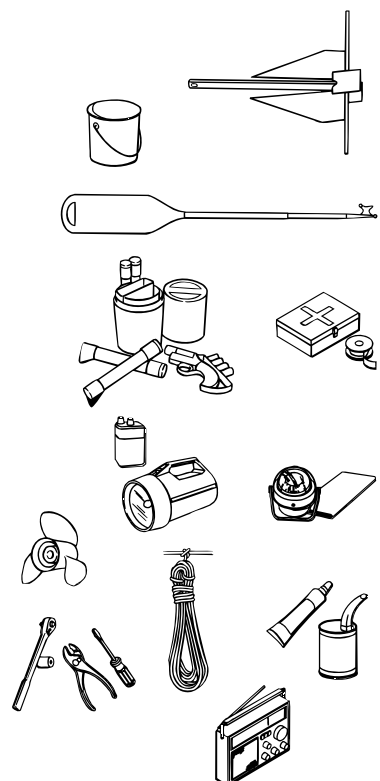
WARNUNG

Als Besitzer des Bootes sind Sie für den Kauf und die Instandhaltung der nötigen Sicherheitsausrüstung zuständig. Weitere Angaben zur nötigen Ausrüstung können von der örtlichen Behörde bezogen werden.

Die nötige Sicherheitsausrüstung, die Sie an Bord haben müssen, kann von der Region und vom Gewässer abhängen. Aus diesem Grund sollten Sie vor der Abfahrt die Sicherheit des Bootes von der örtlichen Behörde untersuchen lassen.

EMPFOHLENE SICHERHEITSAUSRÜSTUNG

- Erforderliche Rettungsausrüstung
- Erforderliche Löschapparate
- Notfunkboje
- Handschöpfgerät (Eimer, Handpumpe etc.)
- Seeanker mit genug Leine Anker mit Ausreichend leine
- Radarreflektor
- Festmacher und Fender
- Ersatztaschenlampe und -Batterien
- Fernglas
- Sonnenbrillen und Sonnenschutzcreme
- Lebensmittel- und Wasservorräte (längere Kreuzfahrt)
- Ersatzschlüssel für das Boot und 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-0041.2

WARNUNG **LEBENSGEFAHR**

Es ist besonders wichtig, daß Kinder, Behinderte und Nichtschwimmer immer Schwimmwesten tragen. Kinder und Nichtschwimmer müssen in der Benutzung der Schwimmwesten unterrichtet 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.

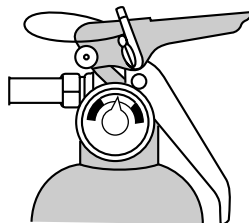
Der Zustand der Schwimmwesten muß unbedingt regelmäßig kontrolliert werden. Probieren Sie die Schwimmwesten vor der Abfahrt an und stellen Sie sie so ein, daß sie bequem sitzen. Lesen Sie das Schild an der Schwimmweste und befolgen Sie seine Anweisungen genau.

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 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.

LÖSCHAPPARATE

Auf den meisten Booten sind zugelassene Löscharparate erforderlich; lassen Sie sich von den örtlichen Behörde beraten. Alle Passagiere müssen den Standort und die Bedienung aller Löscharparate kennen.



KC-0083.1

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

Warten Sie nach Entladung des Löschesystems mindestens 15 Minuten, bevor Sie die Motorluke öffnen. Das Gas des Löschesystems verdrängt den Sauerstoff zum "Ersticken" der Flammen, und wenn die Luke zu früh geöffnet wird, kann das Feuer mit Sauerstoff versorgt werden und Flammenrückschlag auftreten.

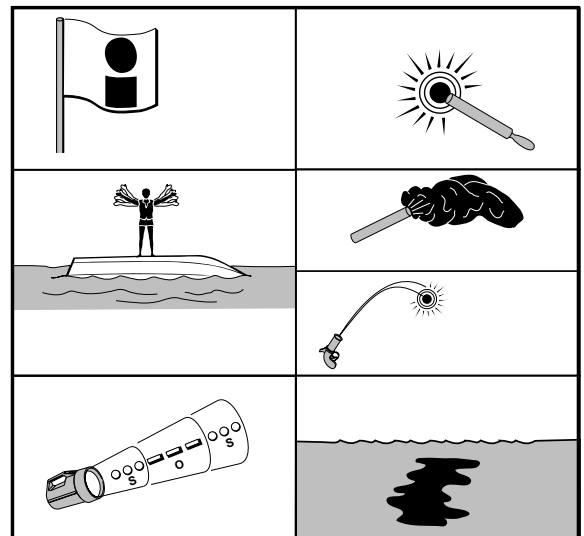


WARNUNG

BEWEGLICHE TEILE

Niemals in Kontaktnähe mit beweglichen Maschinenteilen kommen, z. B. Motor, Generator, Schiffsschraube etc. 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



KC-0082.2

Die meisten in Küstengewässern fahrenden Boote müssen zugelassene optische Seenotsignale tragen; lassen Sie sich von örtlichen Behörden beraten.



WARNUNG

FEUER-/EXPLOSIONSGEFAHR

Pyrotechnische Signalgeräte können bei unsachgemäßer Handhabung 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.



WARNUNG

BEEINTRÄCHTIGUNGSGEFAHR

Rauschgift verträgt sich nicht mit dem Bootfahren. Die Bedienung eines Bootes im berauschten Zustand oder unter dem Einfluß anderer Drogen ist sowohl gefährlich als auch gesetzwidrig. Beeinträchtigt Sehvermögen oder beeinträchtigte Urteilskraft kann auf dem Wasser schnell zur Katastrophe führen.

KOHLENMONOXIDGEFAHREN

Auch bei optimaler Konstruktion und optimaler Konstruktion und Bau des Bootes sowie bei äußerst sorgfältiger Kontrolle, Bedienung und Wartung können unter gewissen Umständen in den Aufenthaltsräumen gefährliche CO-Konzentrationen auftreten.



GEFAHR



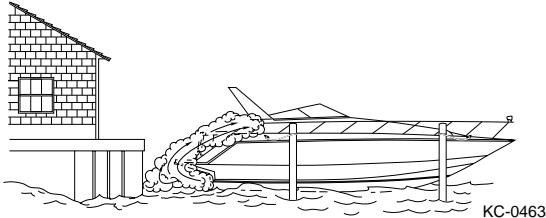
Die Gangway NICHT für andere Zwecke als zum Ein- und Aussteigen der Passagiere oder zur Vorbereitung des Wassergangs verwenden, und die Gangway NICHT bei laufendem Motor benutzen.

Kohlenmonoxidvergiftung darf nicht mit Seekrankheit, Lebensmittelvergiftung, 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 Personen sofort an die frische Luft, untersuchen Sie die Ursache und treffen Sie die notwendigen Abhilfemaßnahmen. Gegebenenfalls einen Arzt hinzuziehen.

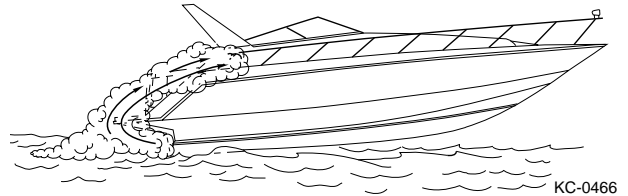
⚠ **GEFAHR** ⚠
LEBENSGEFAHR

Kohlenmonoxidgas (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 der CO-Einwirkung gehören Übelkeit, Schwindelgefühle und Schläfrigkeit. CO-Quellen:

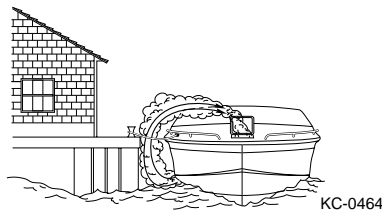
- ❶ Blockierung der Bootsabgase durch Hindernisse.



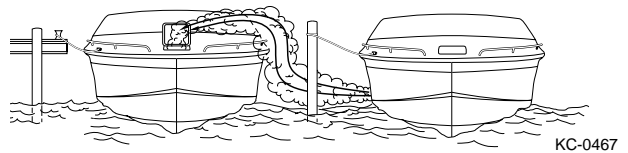
- ❷ Fahrt mit hohem Bugwinkel.



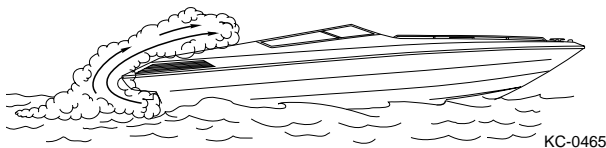
- ❸ Vorbeistreichen der Abgase an Hindernissen.



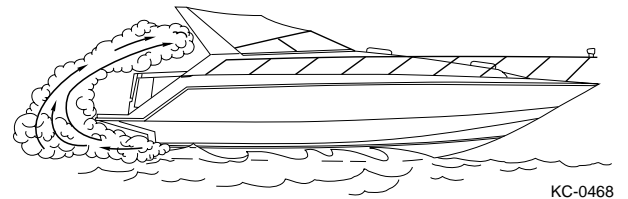
- ❹ Abgase anderer Fahrzeuge im beschränkten Raum.



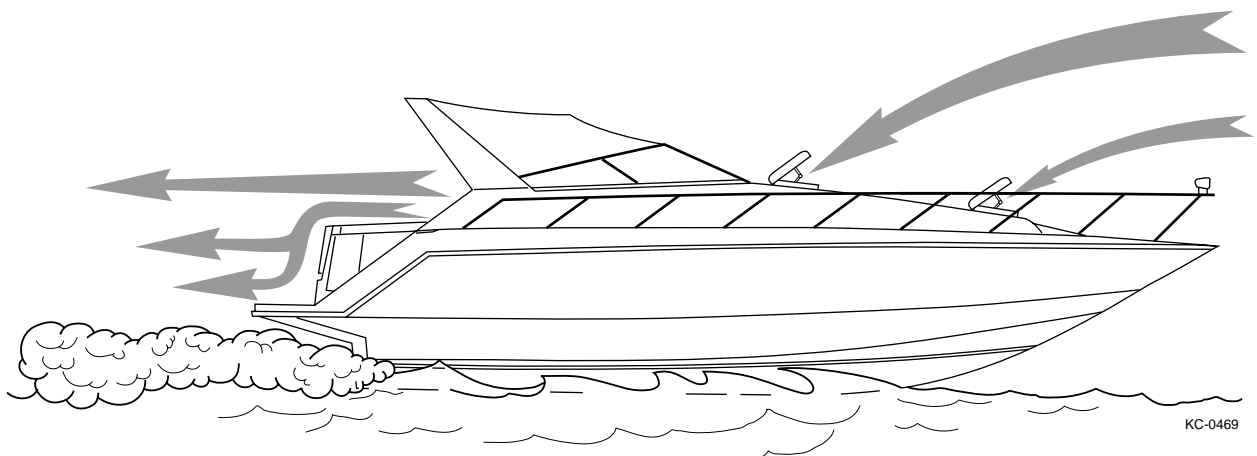
- ❺ Langsame Fahrt oder Bewegungslosigkeit.



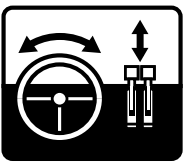
- ❻ Fahrt unter Segeltuch oder mit Seitenvorhängen ohne Lüftung.



Belüften Sie zur Verringerung von CO-Ansammlungen den Innenraum des Bootes; öffnen Sie zur ausreichenden Lüftung Fenster und/oder das Segeltuchverdeck. Deckluken können bei Langsamfahrt oder völligem Stillstand geöffnet werden, müssen jedoch zur Vermeidung von Sachschäden und möglichen Körperverletzungen bei Gleit- oder höheren Geschwindigkeiten geschlossen werden.



**SORGEN SIE IM INTERESSE DER LUFTSTRÖMUNG
DURCH DAS OFFNEN DER BOOTSTÜR FÜR AUSREICHENDE LÜFTUNG!**



ALLGEMEINES

BEDIENUNGSELEMENTE

Vor Beginn

Seien Sie klug beim Bootfahren und Verwenden Ihrer Ausrüstung.

- Machen Sie sich mit dem Zustand Ihres Bootes 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 Bootsahrt.
- Vermeiden Sie bei höheren Geschwindigkeiten plötzliche Manöver und reduzieren Sie die Geschwindigkeit bei Wellengang.

⚠ GEFAHR ⚠

Überschreiten Sie **NICHT** die Leistung ihres Bootes und verwenden Sie **KEINEN** Motor, der die am Typenschild angegebene Leistung überschreitet. Bei Leistungsüberschreitung eines Bootes kann die Kontrolle über das Boot verloren gehen und das Boot unsicher werden. Wenden Sie sich an den Händler oder den Bootshersteller, falls das Boot kein Typenschild aufweist.

Schalt-/Gashebel

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 - Sie sich vom Händler beraten.

HINWEIS

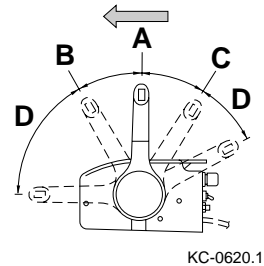
Alle Schalt-/Gashebel sind mit einem Sicherheitsschalter ausgestattet, der "Anlassen nur im Leerlauf" gestattet.

⚠ WARNUNG BEDIENUNGSGEFAHR

Bedienungselemente, die nicht gut instandgehalten werden, sind gefährlich. Kontrollieren Sie vor der Fahrt ihre Funktion und untersuchen Sie Kabel und Seilzüge auf Knicke und gelockerte oder fehlende Teile. Unsachgemäße Wartung kann zum Ausfall von Bedienungselementen führen; der darauffolgende plötzliche Verlust der Kontrolle kann schwere Körperverletzungen und Schäden zur Folge haben.

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 Ziehen wird bei Vorwärts- oder 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 Ziehen wird bei Vorwärts- oder Rückwärtsfahrt die Motordrehzahl erhöht.

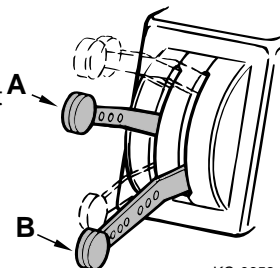
Versuchen Sie niemals, bei Stillstand des Motors zu schalten. Für den Warmlauf des Motors ist ein Knopf am Sockel des Hebels vorgesehen, mit dem die Drosselklappe in Leerlaufstellung des Getriebes verstellt werden kann.

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.

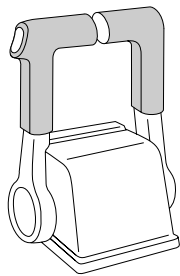
B. Gashebel - Vollgas ist ganz oben, Leerlauf ganz unten.



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.



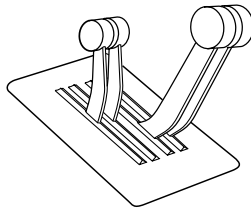
KC-0651.3

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

Bei dieser Anordnung sind bei zweimotorigen Booten 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.



KC-0654.1

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 langsamen Manövrieren empfiehlt es sich gelegentlich, einen Motor im Vorwärts- und den anderen im Rückwärtsgang zu betreiben.

STEUERN

Alle Steuersysteme müssen regelmäßig gewartet werden, wenn sie störungsfrei und sicher funktionieren sollen. Regelmäßige Kontrollen sind unerlässlich - sie sich vom Händler beraten. Falls Ihr Boot mit einer Notlenkeinrichtung ausgestattet ist, müssen Sie deren Position kennen und mit der Bedienung vertraut sein.

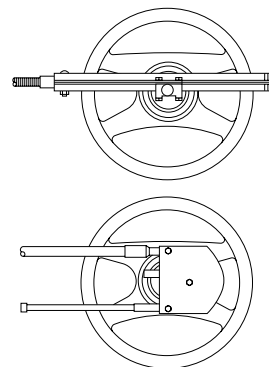
⚠️ WARNUNG

BEDIENUNGSGEFAHR

- *Bedienungselemente, die nicht gut instandgehalten werden, sind gefährlich.*
- *Das Steuersystem des Bootes ist nicht selbstrückstellend. Bitte achten Sie stets auf einen festen Griff am Lenkrad, damit Sie immer volle Kontrolle über Ihr Boot behalten.*

Mechanisches Steuersystem

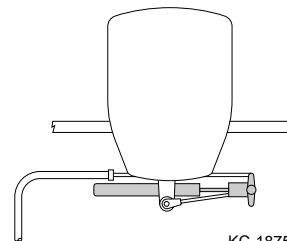
Wenn das Steuerrad eines mechanischen Steuersystems gedreht wird, setzt die Rudereinheit die Drehbewegung des Steuerrades in eine Linearbewegung in dem Seilzug um, wodurch der Steuerhebel geschoben bzw. gezogen wird.



KC-1871

Servosteuersystem

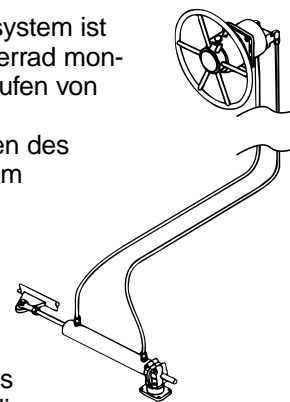
Wenn das Steuerrad eines Servosteuersystems gedreht wird, setzt die Rudereinheit die Drehbewegung des Steuerrades in eine Linearbewegung in dem Seilzug um, wodurch der Steuerhebel geschoben bzw. gezogen wird. Die Bewegung des Seilzugs wird abgetastet und löst ein Signal an die Hydraulikpumpe aus, die 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. Bei Drehen des Steuerrades wird der mit dem Steuerhebel verbundene Hydraulikzylinder verschoben. Ein entweder separater oder mit der Pumpe integrierter Behälter enthält zusätzliches Hydrauliköl, das das Eindringen von Luft in die Anlage verhindert.



KC-1880

⚠️ WARNUNG

BEDIENUNGSGEFAHR

Bedienungselemente, die nicht gut instandgehalten werden, sind gefährlich. Sorgen Sie immer für den richtigen Hydraulikölstand - sie sich vom Händler beraten. Unsachgemäße Wartung kann zum Verlust der Kontrolle führen, was schwere Körperverletzungen oder tödliche Unfälle zur Folge haben kann.

VENTILE

In der Kraftstoffanlage, den Kraftstoffverbrennungseinrichtungen, den Wasser- und Livewell-Systemen kommen Ventile zur Strömungsregelung der Kraftstoffe und Flüssigkeiten zum Einsatz.

⚠️ GEFAHR ⚠️

Benzin und andere Kraftstoffe sind hoch entzündbar und unter bestimmten Umständen hochexplosiv. Beim Betanken nicht rauchen und offene Flammen oder Funken fernhalten. Stets darauf achten, dass Kraftstoffleitungen und -anschlüsse nicht beschädigt werden und das kein Kraftstoff mit heißen Motorteilen in Berührung kommt. Keinen Kraftstoff in Behältern lagern, die nicht speziell für Kraftstoff bestimmt sind. Verschütteten Kraftstoff sofort aufwischen und die Lappen an Land ordnungsgemäß entsorgen.

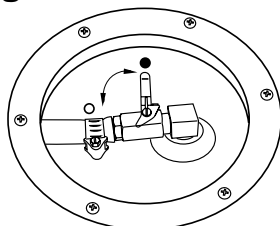
Sein Sie sich über die Gefahren mit Kraftstoff und anderen Kraftstoffverbrennungssystemen bewusst.

⚠️ GEFAHR ⚠️

Kraftstoffverbrennungsgeräte oder andere Geräte mit offener Flamme verbrauchen Kabinensauerstoff und setzen Verbrennungsgase im Boot frei. Beim Betrieb solcher Geräte ist ausreichende Belüftung erforderlich. Sorgen Sie für adäquate Belüftung und für die ordnungsgemäße Funktion des Geräts.

Kraftstoffabspernung

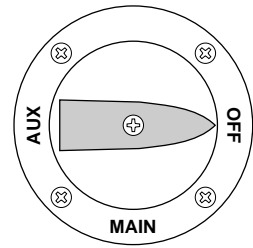
Kraftstoffabsperrentile lassen keinen Kraftstoff zum Motor fließen. Bei längerem Stillstand oder Einlagerung ist das Schließen dieser Ventile zu empfehlen.



KC-1003

Kraftstofftankwahl

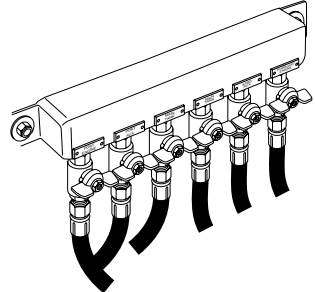
Modelle mit doppeltem oder dreifachem Kraftstofftank sind mit einem Ventil zur Wahl des gewünschten Tanks ausgestattet.



KC-1001.1

Kraftstoffverteiler

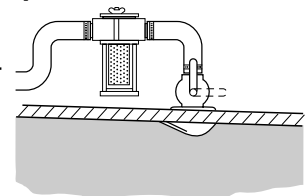
Die gewöhnlich im Motorraum untergebrachten Kraftstoffverteiler kommen bei Booten mit mehreren Tanks und Motoren zur Anwendung. Die Ventile dienen zum Ansaugen des Kraftstoffs aus einem Tank oder mehreren Tanks bzw. zum Absperren der Kraftversorgung eines Motors oder mehrerer Motoren.



KC-1004

Wasser (Seeventile)

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

ÜBERSCHWEMMUNGSGEFAHR

Halten Sie die Seeventile bei Stillstand geschlossen. Wenn das Seeventil offengelassen wird, kann das Boot bei Ausfall eines nachgeschalteten Schlauchs überschwemmt werden.

Gewisse 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.

ACHTUNG

Zum Schutz des Motors gegen Schäden muß vor dem Anlassen das Sieb gereinigt und das Motorkühlventil geöffnet werden.

Abgas Ableitventil

Das mit einem Schalter am Ruder geschaltete Abgasableitventil leitet die Abgase (und Geräusche) entweder zu den Spiegelabgasrohren oder durch die Schraubennabe.

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.

Wasserableitventil

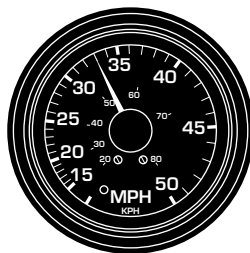
Bei Vorhandensein eines Wasserableitventils können sich zwei Anlagen einen gemeinsamen Wassereinlaß und ein gemeinsames Seeventil teilen. Wenn ein Ableitventil im Einsatz ist, funktioniert entweder eine Anlage oder die andere, aber beide Anlagen können nicht gleichzeitig im Betrieb sein.

INSTRUMENTENSATZ

Bei Booten mit mehreren Motoren können die in diesem Abschnitt aufgeführten Instrumente in zwei- oder mehrfacher Ausführung vorhanden sein - jeder Motor hat seinen eigenen. Gelegentliche Meßwertschwankungen sind nicht abnormal. Die normalen Bereiche sind der Bedienungsanleitung für den Motor zu entnehmen.

Tachometer

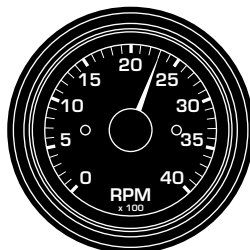
Zur Messung der Geschwindigkeit des Bootes in Kilometern, Knoten oder Meilen pro Stunde.



KC-0710

Drehzahlmesser

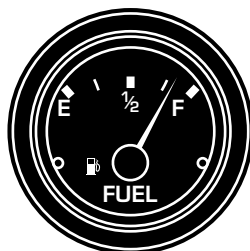
Zur Messung der Motordrehzahl in Umdrehungen pro Minute.



KC-0700

Kraftstoff

Zur Messung des ungefähren Kraftstoffstandes im Tank. Da die Genauigkeit von der Lage des Bootes (Trimm und Schlagseite) abhängt, ist ein Drittel des Kraftstoffs für die Ausfahrt, ein Drittel für die Rückfahrt und ein Drittel als Reserve zu benutzen.



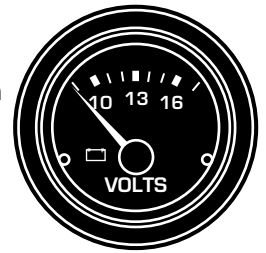
KC-0720

HINWEIS

Es kann sein, dass aufgrund des Trimmings oder der Beladung des Bootes nicht die gesamte Tankkapazität nutzbar ist. Halten Sie immer 20% der Tankkapazität als Reserve, um sicher zu gehen.

Voltmeter

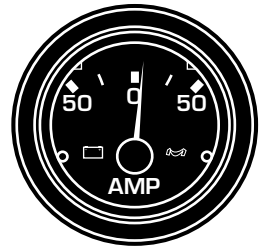
Zur Messung des Zustandes der Haupt- oder Anlaßbatterie in Volt Gleichspannung. Bei Meßwerten unter 11,5 müssen Ladesystem und Batteriezustand kontrolliert werden.



KC-0750

Amperemeter

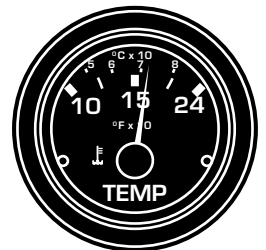
Zur Messung des Ladestroms im Bordnetz. Der normale Betriebsbereich ist der Bedienungsanleitung für den Motor zu entnehmen.



KC-0760

Motorwassertemperatur

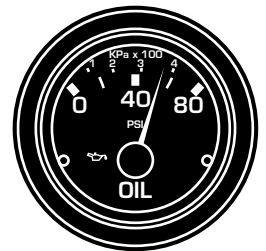
Zur Messung der Kühlmitteltemperatur. Der normale Betriebsbereich ist der Bedienungsanleitung für den Motor zu entnehmen.



KC-0770

Motoröldruck

Zur Messung des Motoröldrucks. Der normale Betriebsbereich ist der Bedienungsanleitung für den Motor zu entnehmen.



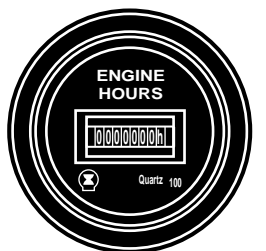
KC-0780

Motoröltemperatur

Zur Messung der Motoröltemperatur. Der normale Betriebsbereich ist der Bedienungsanleitung für den Motor zu entnehmen.

Betriebsstundenzähler

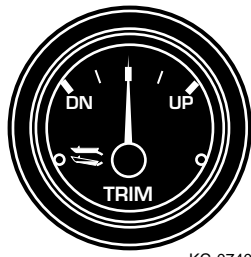
Zur Überwachung der Betriebsstunden des Motors für die planmäßige Wartung.



KC-0782

Trimm

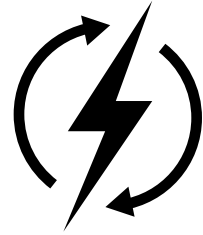
Zur Anzeige der Lage des Außenantriebs und der Relativlage des Bugs im Verhältnis zur Horizontalen. Dieses Gerät wird zur Überwachung des Boottrimms benutzt.



KC-0740

SCHALTER UND ANZEIGER

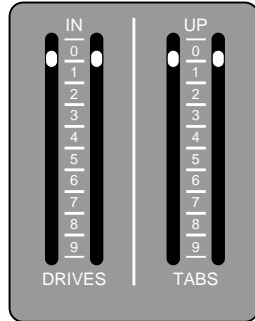
Jeder Stromkreis des Bootes ist mit seinem eigenen Schalter ausgestattet.



KC-4090

Lageanzeiger für Trimmklappe

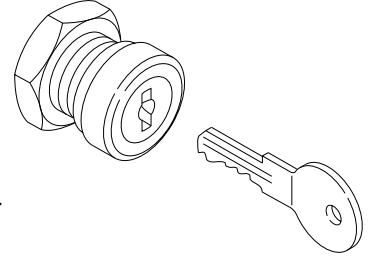
Zur Anzeige der Höhenlage der Trimmklappe.



KC-0707

Zündschalter

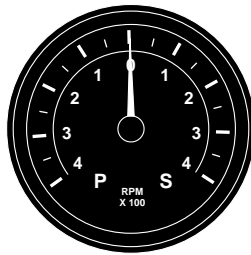
Wenn der Schlüssel ganz nach rechts gedreht wird, rückt der Anlaßmotor ein. Sobald der Motor anspringt, wird der Schlüssel losgelassen, so daß der Schalter in Einschaltstellung geht.



KC-0985

Motorsynchronisierereinrichtung

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.

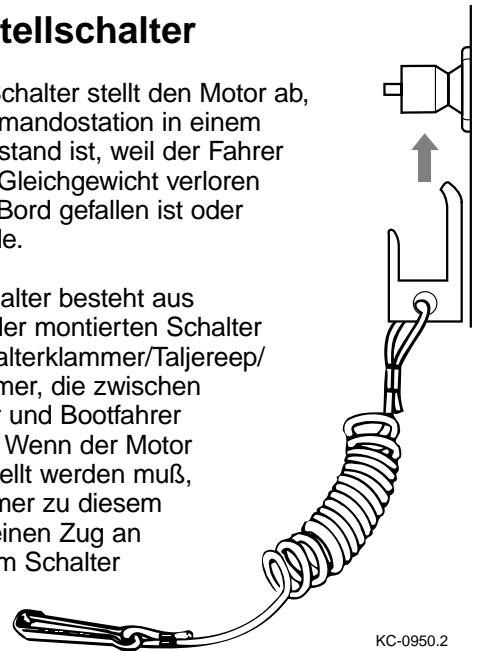


KC-0708

Motorabstellschalter

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.

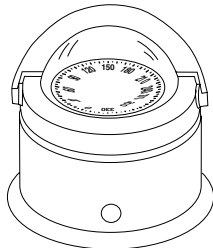
Der Abstellschalter besteht aus einem am Ruder montierten Schalter und einer Schalterklammer/Taljereep/Taljereepklammer, die zwischen Abstellschalter und Bootfahrer geschaltet ist. Wenn der Motor schnell abgestellt werden muß, wird die Klammer zu diesem Zweck durch einen Zug an der Schnur vom Schalter gelöst.



KC-0950.2

Kompaß

Navigationshilfe zur Anzeige des magnetischen NORDPOLS.

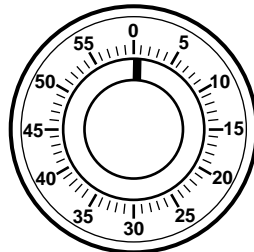


KC-0709

Zur Rückstellung nach Auslösung wird die Schalterklammer wieder angebracht. Damit der Motor betrieben werden kann, muss die Klammer am Abstellschalter befestigt sein.

Echolot

Zur Anzeige des Abstandes zwischen dem Boden des Bootes 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

HINWEIS

Dieser Abstellschalter darf nur im Notfall benutzt werden, NICHT als normaler Motorabstellschalter.

**⚠️ WARNUNG
BEDIENUNGSGEFAHR**

Befestigen Sie das Taljereep des Motorabstellschalters vor dem Anlassen am Fahrer. Auf diese Weise geht Ihnen das Boot nicht durch, wenn Sie zufällig herausgeschleudert werden.

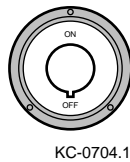
Der Abstellschalter funktioniert nur, wenn er in Ordnung ist. Beachten Sie folgendes:

- *Der Abstellschalter und/oder das Taljereep dürfen niemals entfernt oder geändert werden.*
- *Das Taljereep darf keine Hindernisse aufweisen, die seine Funktion beeinträchtigen könnten.*

EINMAL MONATLICH: Funktion des Schalters 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 Schalter sofort vom Händler ersetzt werden.

Batterieschalter

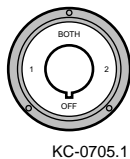
Trennt die Batteriestromversorgung zum Boot mit Ausnahme der automatischen Bilgenpumpe(n), falls eingebaut. Wenn ein Zwillingsbatteriesystem installiert ist, muss sichergestellt werden, dass der Batteriewahlschalter für mindestens eine Batterie auf EIN geschaltet ist. Der Batterieschalter bietet außerdem 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. Für weitere Informationen lesen Sie bitte im Herstellerhandbuch nach.



KC-0704.1

Batteriewahlschalter

Trennt das Boot von den Batterien und schaltet auf die "Primär"- oder "Sekundär"-Batterie 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. Für weitere Informationen lesen Sie bitte im Herstellerhandbuch nach.



KC-0705.1

HINWEIS

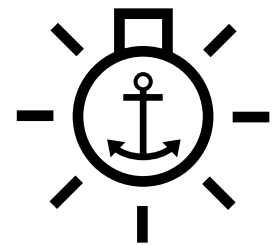
Der Batterieschalter dient dazu, eine Batterie in Reserve zu halten. Wenn beide Batterien EINGeschaltet sind und eine Batterie zum Anlassen des Motors und die andere für die Zubehörausstattung verwendet wird, dann werden beide Batterien entladen. Damit entfällt die Reserve, was bedeuten kann, dass Sie in Not geraten.

Batterietrennsystem

Ermöglicht das Aufladen mehrerer Batterien, indem erfaßt wird, wieviel Ladung jede Batterie erfordert. Es verhindert eine Überladung und schließt aus, dass eine Batterie in eine andere entladen wird. Weitere Details entnehmen Sie bitte dem Herstellerhandbuch des Trennsystems.

Ankerlichtschalter

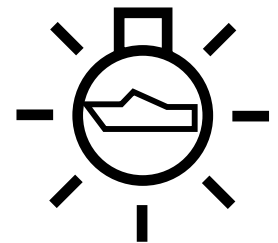
Zum Einschalten des weißen Rundumlichtes allein beim Ankern über Nacht.



KC-4065

Positionslichtschalter

Zum Ein- und Ausschalten der Anker- und Positionslaternen und der Gerätebeleuchtung bei der Nachtfahrt.



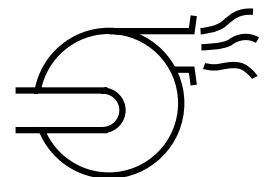
KC-4060

HINWEIS

Fahren Sie zwischen Sonnenunter- und -aufgang niemals ohne Positionslaternen. Die Positionslaternen zeigen in der Nacht die Fahrtrichtung und das Vorfahrtsrecht an.

Gebälaseschalter

Zum Einschalten des Entlüftungsgebälases für den Motorraum zum Ableiten von explosionsgefährlichen Rauchgasen aus diesem Bereich.



KC-4040



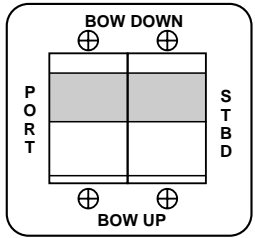
GEFAHR

FEUER-/EXPLOSIONSGEFAHR

Das Gebläse muß vor Anlassen des Motors mindestens fünf Minuten laufen. Dieser Vorgang muß vor jedem Start wiederholt werden. Bei Leerlauf oder Langsamfahrt muß das Gebläse ebenfalls im Dauerbetrieb stehen. Wenn das Gebläse nicht läuft, können sich Umstände ergeben, die eine Explosion begünstigen, was schwere Körperverletzungen oder tödliche Unfälle zur Folge haben kann.

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.

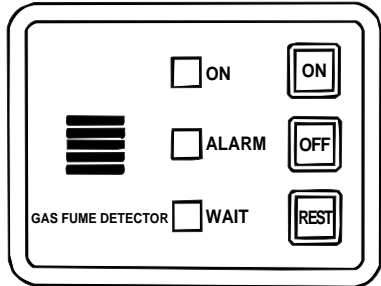
DETEKTOREN

Detektoren überwachen gefährliche Gase, die sich im Boot ansammeln können.

Gasdämpfe



Bei Feststellung von Benzindämpfen wird eine akustische Warnung ausgelöst. Bilgengebläse zum Absaugen der Dämpfe einschalten.



KC-0936

Der Sensor des Detektors ist im Bilgenbereich angeordnet, wo sich die Dämpfe ansammeln. Funktion der Einheit vor jeder Kreuzfahrt kontrollieren.

Kohlenmonoxid dämpfe

Bei Feststellung von Kohlenmonoxidgas (CO) wird eine akustische Warnung ausgelöst. Passagiere ins Freie bringen und den betreffenden Raum sofort entlüften.



GEFAHR
LEBENSGEFAHR

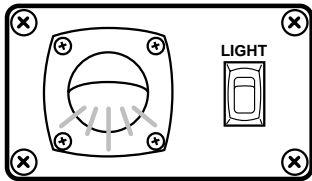
Kohlenmonoxidgas (CO) ist farblos, geruchlos und äußerst gefährlich. Alle Motoren und Brenngeräte geben in ihren Abgasen CO ab. Direkte und längere CO-Einwirkung hat GEHIRNSCHÄDEN oder TOD zur Folge. Zu den Anzeichen der CO-Einwirkung gehören Übelkeit, Schwindelgefühle und Schläfrigkeit. Weitere Angaben siehe SICHERHEIT BEIM BOOTFAHREN.

Bilgenpumpenschalter

Zum manuellen Ein- und Ausschalten der Bilgenpumpe.

Besteig- und Innenleichtscharter

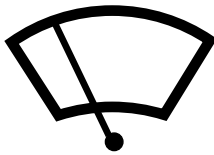
Wahlschalter zum Ein- und Ausschalten der Treppen- und Cockpitbeleuchtung. Zum Einschalten der Beleuchtung muß der Gleichstrom-Hauptschalter (Hauptstromschalter) in Stellung EIN sein.



KC-0935.1

Scheibenwischerschalter

Zum Ein- und Ausschalten der Scheibenwischer.



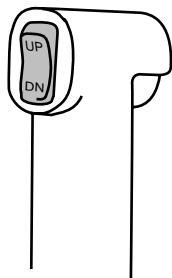
KC-4070

Lukenheberschalter

Zum Heben und Herunterlassen der elektrisch betätigten Motorraumluken.

Motortrimmschalter

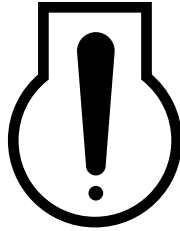
Die Trimm- und Kippfunktion des Motors erfolgt unter Kraftantrieb und wird mit diesem Schalter aktiviert. Schalter drücken und halten, bis der Motor die gewünschte Winkellage hat. In Verbindung mit dem Trimmanzeiger dient dieser Schalter zur Maximierung der Leistung des Bootes im Wasser. Der Kippschalter dient zum Anheben der Antriebseinheit beim Verladen auf Anhänger.



KC-0931.2

Akustischer Alarm

Wenn ein akustischer Alarm zu hören ist, Instrumente kontrollieren und Motor abstellen. Der Alarm deutet Heißlauf des Motors und/oder Ölmenge an. Gewisse Modelle haben eine Alarmprüfeinrichtung, die beim Starten zu hören ist.



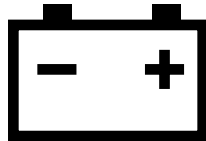
KC-5020

SICHERUNGEN UND AUSSCHALTER

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.

BORDNETZE

Einige Boote haben zwei Bordnetze: ein batteriegespeistes Gleichstromnetz (DC) und ein generator- oder küstengespeistes Wechselstromnetz (AC). Diese Netze verfügen über eine Lastschwerpunkttafel, die die Hauptverteilttafel bildet. Das Gleichstromnetz speist alle Stromkreise des Bootes (Beleuchtung, Pumpen, Gebläse, Zündung etc.).



KC-4080

Das Wechselstromnetz speist die Steckdosen und Wechselstromgeräte (Elektroherd, Warmwasserbereiter, Mikrowellenofen, Kühlschrank etc.), wenn das Boot am Kai oder Liegeplatz vertäut ist.

⚠️ GEFAHR ⚠️ BRAND-/EXPLOSIONSGEFAHR

Die unsachgemäße Nutzung der Wechselstrom- und Gleichstromnetze kann zu Bränden oder Explosionen führen.

⚠️ GEFAHR ⚠️

Nicht an Bordnetzen arbeiten, die unter Spannung stehen. Beim Anschließen oder Trennen der Landstromversorgung vorsichtig vorgehen. Nicht in Nähe des Bootes schwimmen, wenn das Boot an die Küstenstromversorgung angeschlossen ist.

BATTERIE(N)

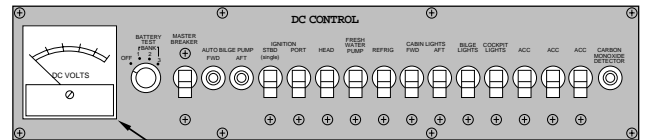
Die Batterien müssen im Boot fest installiert und die Anschlüsse abgedeckt sein. Die Anschlüsse sauber halten und regelmäßig kontrollieren.

⚠️ GEFAHR ⚠️ BRAND-/EXPLOSIONSGEFAHR

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.

DC-Hauptschalttafel



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)

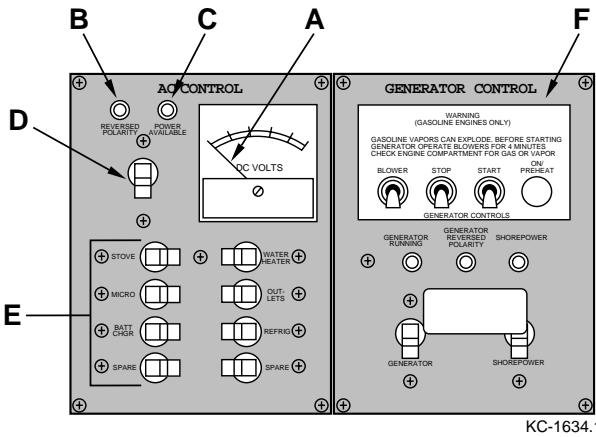
mit diesem Instrument können Sie den Zustand der Batterien kontrollieren. In Ausschaltstellung des Hauptschalters wird der Batterieprüfschalter zur Kontrolle der Batteriespannung gedreht.

ACHTUNG

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



Viele Wechselstromtafeln bestehen aus einem Voltmeter oder AC-Hauptschalter, einer Umpolungsanzeigelampe und Einzelausschaltern.

Voltmeter (A)

dient, falls vorhanden, zur Überwachung der Wechselspannung.

Umpolungslampe (B)

zeigt Umpolung der Küstenstromquelle, nicht jedoch Umpolung der Bootsverdrahtung, an.



⚠️ WARNUNG ELEKTROSCHOCKGEFAHR

Bei Umpolung darf die Küstenstromquelle NICHT benutzt werden. Schalten Sie den Strom sofort aus und ziehen Sie das Küstenkabel ab. Falsche Polung oder unsachgemäße Verwendung des Wechselstromnetzes ist ein gefährlicher Zustand und kann Elektroschock oder tödliche elektrische Schläge verursachen.

Stromanzeigelampe (C)

zeigt an, daß die Tafel Strom von der Küste oder vom Generator zur Verteilung erhalten kann. Diese Anzeigelampe muß vor Einschalten des AC-Hauptschalters leuchten.

AC-Hauptschalter (D)

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.

Einzelausschalter (E)

urch Schalterbetätigung werden einzelne Stromkreise ein- bzw. ausgeschaltet. Die Schalter schützen auch das gespeiste System durch automatische Unterbrechung des betreffenden Stromkreises bei Kurzschluß oder Überlast.

ACHTUNG

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 5 Minuten laufen, und während des Generatorbetriebs muß es zum Ableiten gefährlicher Gase oder Dämpfe im Dauerbetrieb stehen.



⚠️ GEFAHR ⚠️ LEBENSGEFAHR

Der Generatorbetrieb kan gefährlich sein. Lesen Sie vor der erstmaligen Inbetriebstellung die Generatoranleitung.

TANKEN



⚠️ GEFAHR ⚠️ BRAND-, EXPLOSIONSGEFAHR UND GEFAHR MIT OFFENEN FLAMMEN!

Benzin ist unter bestimmten Umständen äußerst gefährlich. Beim Tanken ist auf Folgendes zu achten:

- Alle Verbrennungsmotoren, Elektromotoren und Lüfter vor dem Tanken ausschalten.
- Im Umkreis von 15 m der Tankstelle nicht rauchen und offene Flammen oder Funkenschlag unterbinden.
- Alle Türen, Fenster und 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.

Gefahr statischer Aufladung

Ein durch statische Aufladung hervorgerufener Funke kann Kraftstoffdämpfe entzünden und schwere Verletzungen oder Sachschäden verursachen. Gehen Sie beim Betanken des Kraftstoffsystems äußerst vorsichtig vor und:

- Tanken Sie nur an eigens vorgesehenen und zugelassenen Tankstellen, z. B. Marinetankdocks oder Kraftfahrzeugtankstellen. An zugelassene 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 Fahrzeug 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 Fahrzeug und dem Tankstellenbereich und informieren Sie sofort den Tankwart, damit er die Notfallabspernung aktivieren und Feuerlöscher einsetzen kann.

Nach dem Tanken



GEFAHR

BRAND- UND EXPLOSIONSGEFAHR!

Auslaufender Kraftstoff ist eine Brand- und Explosionsgefahr.

- Wenn Sie den(die) Kraftstofftank(s) Ihres Bootes 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.

- Die Füllkappe(n) sicher verschließen.
- Verschütteten Kraftstoff vollständig aufwischen. Die Lappen ordnungsgemäß an Land entsorgen.
- Alle Türen, Fenster und 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.

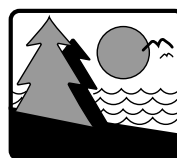
Vor dem Anlassen



GEFAHR

BRAND- UND EXPLOSIONSGEFAHR!

- *IMMER* das(die) Bilgengebläse mindestens 4 Minuten laufen lassen, *BEVOR* ein elektrisches Gerät eingeschaltet oder der Motor angelassen wird.
- Die Aktivierung des Bilgengebläsesystems *IST KEINE GARANTIE* für das Entfernen explosiver Dämpfe. *VOR* dem Einschalten eines elektrischen Gerätes oder dem Anlassen des Motors *IMMER* den "Riechtest" machen, um den Motor- und Bilgenraum auf Kraftstoffdämpfe zu prüfen.
- *KEIN* elektrisches Gerät einschalten und *NICHT* den Motor anlassen, wenn Sie Kraftstoff riechen. Untersuchen Sie sofort die Ursache.



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



GEFAHR

FEUER-/EXPLOSIONSGEFAHR

Dämpfe von Wischtüchern können sich im Kielraum ansammeln und sehr gefährlich sein. Wenn Reinigungsarbeiten in einem abgeschlossenen Bereich ohne Durchlüftung durchgeführt werden, ist eine geeignete Atemmaske zu tragen, um eine Erstickung zu verhindern. Bewahren Sie Tücher, mit denen Sie Kraftstoff oder Lösungsmittel aufgewischt haben, niemals im Boot auf, sondern beseitigen Sie sie ordnungsgemäß an Land.

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 Schreien. Auf vielen Gewässern stehen Lärmgrenzen in Kraft. 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 Bootes 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

MEERWASSERKORROSION

Nach der Seefahrt ist das ganze Boot sofort mit Süßwasser abzuspülen. Wenn das Boot hauptsächlich für die Seefahrt 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.



KC-4000

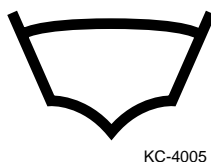
ACHTUNG

Bei der Reinigung ist Vorsicht geboten, denn Seifenschaum kann sehr schlüpfrig sein. Tragen Sie kein Wachs auf strukturierte oder begangene Boden-, Deck- oder Dollbordflächen auf.

Benutzen Sie ein mildes Detergens und warmes Wasser zum Waschen des Bootes. Benutzen Sie KEINE Scheuer- oder Lösungsmittel, keinen Ammoniak und kein Chlor, da diese Mittel die Gelschicht beschädigen. 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.

BODENWARTUNG

Aus dem Wasser herrührender Bewuchs erzeugt Widerstand und beeinträchtigt die Leistung und Wirtschaftlichkeit des Bootes. Reinigen Sie den Boden des Bootes 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.

POLSTERUNG

Zur Erhaltung des guten Zustands der Vinylpolsterung genügt regelmäßiges Waschen mit mildem Detergens, 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.

HINWEIS

Gewisse Auto-, Haushalts- und Industriereinigungsmittel können Schäden und Verfärbung verursachen. Lösungs- und chemische Reinigungsmittel und farbstoffhaltige Produkte wie z.B. Wachs sind mit Vorsicht zu gebrauchen.

TEPPICHE

Spillagen und Flecken müssen sofort behandelt werden. Je länger der Fleck auf dem Teppich bleibt, desto schwerer läßt er sich entfernen.

BILGE

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 in 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.



⚠️ WARNUNG EXPLOSIONS-/FEUERGEFAHR

Benutzen Sie zur Reinigung der Bilge keine brennbaren Lösungsmittel.

⚠️ WARNUNG

Bilgenpumpen und Bilgenpumpensysteme sind nicht auf Schadenskontrolle ausgelegt.

HINWEIS

Lassen Sie kein Öl und keine Reinigungsmittel in das Wasser ab - 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.

ROSTFREIER STAHL

Rostfreier Stahl 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 rostfreien Stahl niemals mit Scheuermitteln wie z.B. Stahlwolle, oder mit Säuren oder Bleiche.
- Entfernen Sie Rostflecken baldmöglichst mit einem Poliermittel für Chrom oder Messing, da sich sonst auf den rostfreien Stahlflächen bleibender Lochfraß entwickeln kann..
- Schützen Sie rostfreie Stahlteile mit einem guten Autowachs.

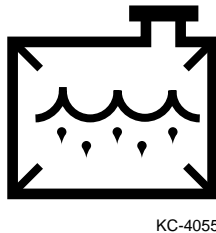
Der Sitz aller Schrauben, Bolzen, Klemmen und Armaturen des Bootes muß regelmäßig kontrolliert werden.

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 werden.

SPEICHER

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 wieder ausgepumpt wird.



HINWEIS

Die während der Lagerung zur Geruchsbekämpfung und Reinigung verwendeten Chemikalien müssen mit dem Abwasserspeichersystem kompatibel sein. Während der Lagerung und bei längerem Nichtgebrauch 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 dürfen niemals angestrichen werden, da sie in diesem Zustand nicht mehr gegen galvanische Korrosion schützen. Anoden, die einen 50%igen Qualitätsverlust erlitten haben, müssen erneuert werden.

REPARATUREN, AUS- UND EINBAUEN

Führen Sie nur dann Reparaturen aus, wenn Sie die nötige Bescheinigung und die zugelassene Reparaturanleitung haben, und benutzen Sie die richtigen Ersatzteile.

WERTSTOFFE 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 Bootes 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 Bootes nicht beeinträchtigen.

WINTERFESTMACHEN

Die Einlagerung oder das Auflegen für den Winter setzt besondere Vorbereitungsarbeiten zum Schutz des Bootes gegen Schäden voraus. Ohne ordnungsgemäße Vorbereitung können Metallteile verrostet 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.

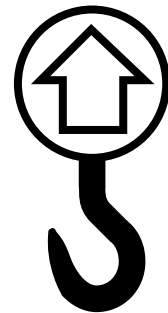
INSPEKTION

Prüfen Sie stets alle Anbauteile auf festen Sitz (Klampen, Einfüllstutzen); ebenso alle Schläuche, Tanks und Rumpfdurchführungen auf Dichtigkeit und die Kabel auf Korrosion oder sonstige Beschädigungen 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 Querleisten, 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 Bootes 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 Bootes gegen Druck mit Spreizen auseinanderhalten.
- Bug zum Schutz des Motors gegen Schäden etwas höher liegen lassen als das Heck.

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

EXPLOSIONS-/FEUERGEFAHR

Reinigungsmittel und Lackbestandteile können feuer- und/oder explosionsgefährlich oder ein Atemgift sein. Sorgen Sie für ausreichende Lüftung und tragen Sie die nötige Schutzausrüstung (Handschuhe, Schutzbrillen, Atemschutzgeräte etc.).

HINWEIS

- **Vergewissern Sie sich vor dem Lackieren über die Umweltschutzvorschriften.**
- **Beachten Sie die Produktspezifikationen und Gebrauchsanweisungen.**

Lassen Sie sich vor dem Lackieren des Bootskörpers von der Ortsbehörde über die in Kraft stehenden Umweltschutzvorschriften beraten. Befolgen Sie die Gebrauchsanweisung des Lackherstellers genau.

INDICE GENERALE

INTRODUZIONE	1
NOZIONI SULL'IMBARCAZIONE	2
NORME DI SICUREZZA PER LA NAVIGAZIONE	3
NOZIONI GENERALI	7
CONSIDERAZIONI DI CARATTERE AMBIENTALE	17
MANUTENZIONE	18

INTRODUZIONE

Sebbene ogni particolare sia stato studiato e progettato tenendo presente la sicurezza dell'imbarcazione e dei suoi occupanti, non si può mai contare sulla sicurezza assoluta della navigazione da diporto data l'influenza di fattori quali le condizioni del tempo e del mare, l'esperienza e la forma fisica dell'equipaggio, ecc. Spetta al proprietario o all'utente dell'imbarcazione prendere conoscenza delle dotazioni, delle capacità e dell'utilizzo previsto del natante.

Anche se l'imbarcazione è certificata idonea ad affrontare situazioni di mare e di vento corrispondenti alle categorie di progetto A, B e C, queste condizioni vanno dal vento forte a perturbazioni violente con rischio di onde o di raffiche di vento anomale; sono quindi condizioni pericolose in cui può navigare con sicurezza solo un equipaggio esperto, in buona forma e addestrato, a bordo di una barca perfettamente a punto.

Il mare o le intemperie non sono l'ambiente naturale per l'uomo il quale non può che rispettare le loro leggi e la loro forza. Prima di un'uscita in mare o di un viaggio informarsi sempre sulle previsioni del tempo e accertarsi che l'imbarcazione sia di una categoria idonea alle condizioni meteorologiche previste e che l'equipaggio sia in grado di governarla in quelle condizioni.

Questo 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. Si consiglia di leggerlo con cura per familiarizzarsi con l'imbarcazione prima di usarla.

Questo libretto non è tuttavia un corso sulla sicurezza della navigazione da diporto o su come governare, ancorare o attraccare l'imbarcazione. Informazioni e consigli su scuole o istruttori locali potranno essere forniti dal rivenditore della barca, dal circolo nautico locale o dalla federazione nautica nazionale.

Tenere ancora presente che questo libretto non è un manuale operativo né un manuale per la manutenzione o la ricerca guasti nel senso stretto del termine.

Le informazioni specifiche relative al funzionamento delle dotazioni e dei sistemi forniti o montati sull'imbarcazione, devono essere fornite dal rispettivo costruttore. Leggere, assimilare e conservare tutte le informazioni fornite. Prima di utilizzare l'imbarcazione, leggere le informazioni fornite e fare sì che tutti coloro

che utilizzeranno l'imbarcazione ne acquisiscano un'adeguata padronanza.

Per la manutenzione, la messa a punto o eventuali piccole modifiche rivolgersi sempre a un professionista specializzato. In caso di modifiche di un certo rilievo, accertarsi che non alterino in modo significativo le caratteristiche di sicurezza dell'imbarcazione e, se del caso, che siano autorizzate per iscritto dal costruttore o dal suo rappresentante legale.

Ogni modifica della posizione verticale delle masse a bordo (per esempio l'aggiunta di una torretta per la pesca, di un radar, di un albero di stivaggio, ecc.) può pregiudicare notevolmente la stabilità dell'imbarcazione. Non apportare modifiche di questo genere senza la preventiva autorizzazione scritta del costruttore dell'imbarcazione o del suo rappresentante legale.

Molti paesi richiedono una licenza, un'autorizzazione o un corso di formazione per la condotta dell'imbarcazione. Prima dell'acquisto, e comunque prima di prendere il mare, accertarsi di essere in possesso di queste autorizzazioni legali.

Eeguire sempre un'accurata manutenzione dell'imbarcazione; non dimenticare comunque che anche la massima cura non può impedire l'usura dovuta al tempo e all'uso e che è quindi necessario adeguare il suo impiego alle sue condizioni reali.

Il regolamento internazionale dell'IMO contiene le norme relative alla navigazione, ai fanali di via, ecc. valide in tutto il mondo. Essere certi di conoscerle e non dimenticare di tenere a bordo un libretto che le illustri.

Se si tratta della prima imbarcazione o se si è passati a 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.

Qualsiasi imbarcazione, per quanto robusta possa essere, può danneggiarsi gravemente se condotta e trattata in modo inadeguata da persone non esperte. Ciò non è compatibile con una navigazione da diporto in condizioni di sicurezza. Adeguare sempre la velocità delle motobarce alle condizioni del mare per evitare uno slamming eccessivo.

Tutte le persone presenti sul ponte devono indossare un adeguato giubbotto di salvataggio/dispositivo di

galleggiamento personale. In alcuni paesi, è obbligatorio indossare in ogni momento un giubbotto di salvataggio/dispositivo di galleggiamento personale conforme ai regolamenti locali.

Se l'imbarcazione è provvista di zattera di salvataggio, leggere e acquisire le relative istruzioni operative. L'imbarcazione deve essere dotata di tutte le necessarie dotazioni di sicurezza (giubbotto di salvataggio, imbracature, ecc.), in funzione del tipo di scafo, delle condizioni meteorologiche, ecc. Queste dotazioni sono obbligatorie in alcuni paesi. L'equipaggio deve conoscere tutte le dotazioni di sicurezza e le manovre di emergenza per il recupero di un uomo in mare, il traino del natante e altre situazioni critiche.

CONSERVARE IL PRESENTE MANUALE E I RELATIVI ALLEGATI IN UN LUOGO SICURO E CONSEGNARLI AL NUOVO PROPRIETARIO IN CASO DI VENDITA DELL'IMBARCAZIONE.

Poiché la Società è impegnata nel miglioramento continuo dei suoi prodotti, le illustrazioni che appaiono nel manuale possono non rispecchiare esattamente i particolari del natante acquistato dal cliente. Le figure riportate sono da considerarsi a titolo indicativo. Taluni comandi, strumenti e dati sono opzionali e quindi non necessariamente compresi in tutti gli allestimenti.

NOZIONI SULL'IMBARCAZIONE

Questa imbarcazione è stata certificata conforme alle pertinenti sezioni della direttiva 94/25/CE del Parlamento europeo sulle imbarcazioni da diporto. La marcatura CE attesta che l'imbarcazione soddisfa a tutte le norme e le direttive ISO (Organizzazione Internazionale di Normalizzazione) in vigore al momento della sua costruzione.



KC-0455



KC-0456

DESCRIZIONE DELL'IMBARCAZIONE

La targa del costruttore affissa sullo scafo, cui è importante fare riferimento con regolarità durante l'utilizzo dell'imbarcazione, riporta gran parte delle seguenti informazioni.

CATEGORIA DI PROGETTO IMBARCAZIONE

Altezza significativa delle onde – Si tratta dell'altezza media del terzo delle onde più alte, corrispondente all'incirca all'altezza delle onde stimata da un osservatore esperto. Alcune onde possono superare del doppio questa altezza.

OCEANICA – 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 superiore 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.

D'ALTURA – Categoria B

Imbarcazione progettata per navigare con venti massimi di forza 8 sulla scala di Beaufort e con le relative altezze d'onda (altezza significativa delle onde fino a 4 m). Tali condizioni possono presentarsi nel corso di navigazioni d'altura sufficientemente lunghe oppure in acque costiere, in assenza di ripari dal vento e dalle onde per parecchie decine di miglia nautiche. Tali condizioni possono verificarsi anche su acque interne di dimensioni tali da permettere la formazione di onde alte.

COSTIERA – Categoria C

Imbarcazione progettata per navigare con venti massimi di forza 6 sulla scala di Beaufort e con le relative altezze d'onda (altezza significativa delle onde fino a 2 m). Tali condizioni possono presentarsi in acque interne esposte, negli estuari e nelle acque costiere, con condizioni meteorologiche mediocri.

ACQUE INTERNE – 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). Tali condizioni possono presentarsi in acque interne riparate e sulle acque costiere, con condizioni meteorologiche favorevoli.

NUMERO MASSIMO DI PERSONE

⚠ AVVERTENZA

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.

CARICO

AVVERTENZA

Non superare il carico massimo ammesso. Il peso complessivo dei passeggeri, delle attrezzature e dei rifornimenti non deve mai superare il peso massimo ammesso.

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. Evitare di collocare carichi pesanti in altezza, per non compromettere la stabilità dell'imbarcazione.



NORME DI SICUREZZA PER LA NAVIGAZIONE

RICHIAMI SULLA SICUREZZA

La presente sezione riguarda le principali norme di sicurezza da adottare durante la navigazione. Nelle varie parti di questo libretto avvertenze e simboli specifici mettono in risalto le informazioni relative alla sicurezza.

Esistono due tipi di richiami che possono essere usati separatamente o insieme per trasmettere le informazioni:

CLASSIFICAZIONE GRAVITA' DEL PERICOLO

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.

ATTENZIONE

Segnala un potenziale pericolo. L'eventuale mancata adozione di opportune precauzioni può provocare lesioni gravi o anche mortali.

PRUDENZA

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

Identifica le informazioni utili per evitare danni ai macchinari e/o all'ambiente.

PITTOGRAMMI

I seguenti pittogrammi sono riportati a puro titolo di riferimento. Quelli reali variano a seconda dell'argomento.



Segnali di pericolo – Identificano il pericolo.



Segnali operativi – Indicano un'azione obbligatoria da compiere per evitare il pericolo.



Segnali di divieto – Indicano un'azione vietata.

ATTREZZATURE DI SICUREZZA PRESCRITTE

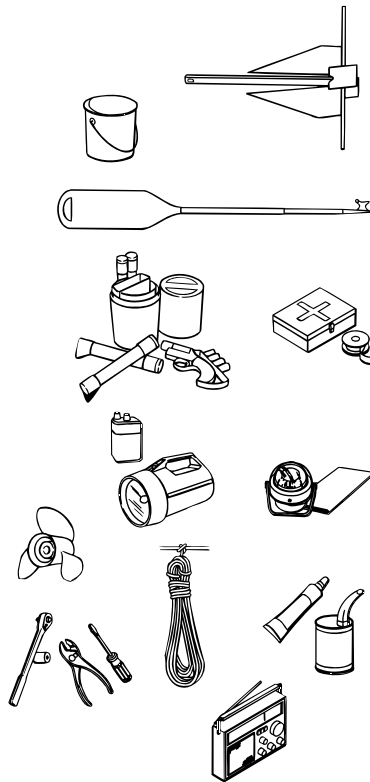
ATTENZIONE

E' precisa responsabilità del proprietario dell'imbarcazione procurare ed avere cura delle necessarie attrezzature di sicurezza. Per ulteriori informazioni relative alle attrezzature prescritte, rivolgersi alle autorità competenti locali.

Le attrezzature di sicurezza da tenere a bordo possono variare a seconda della regione e del tipo di navigazione. Si consiglia, pertanto, prima di intraprendere un viaggio di verificare quanto necessario con le autorità competenti.

ATTREZZATURE DI SICUREZZA CONSIGLIATE

- Attrezzature di salvataggio
- Attrezzature antincendio
- Radiofaro di emergenza per segnalazione posizione
- Dispositivi manuali di aggotamento (cucchiaio, pompa a mano ...)
- 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 antisoie
- 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 serve solo se 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-0041.2

⚠ ATTENZIONE PERICOLO PER LA VITA UMANA

E' di fondamentale importanza che i bambini, le persone portatrici di handicap e coloro che non sanno nuotare indossino sempre il giubbotto di salvataggio. I bambini ed i non nuotatori necessitano di informazioni aggiuntive per l'impiego dei giubbotti. Mettere al corrente tutti i passeggeri dell'ubicazione delle dotazioni di sicurezza, delle attrezzature di recupero uomo fuoribordo e della scaletta, illustrandone il funzionamento.

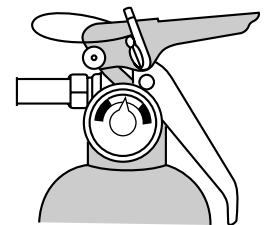
Controllare con regolarità la condizione dei giubbotti di salvataggio. Provare i giubbotti prima di intraprendere la navigazione ed effettuare le regolazioni per garantire la massima confortevolezza. Leggere ed attenersi scrupolosamente alle istruzioni riportate sull'etichetta apposta sul giubbotto di salvataggio.

ZATTERA DI SALVATAGGIO

Per le imbarcazioni più grandi usate per la navigazione off-shore può essere prescritta una zattera di salvataggio. Custodire sempre la zattera di salvataggio nel luogo ad essa adibito e adeguatamente identificato, stivandola in un contenitore o una valigia 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.

ESTINTORI

A bordo della maggior parte delle imbarcazioni devono essere previsti estintori di tipo omologato. Rivolgersi in proposito alle autorità competenti. Tutti i passeggeri devono essere a conoscenza dell'ubicazione e delle modalità di impiego degli estintori.



KC-0083.1

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.



⚠ ATTENZIONE PERICOLO DI INCENDIO/ESPLOSIONE

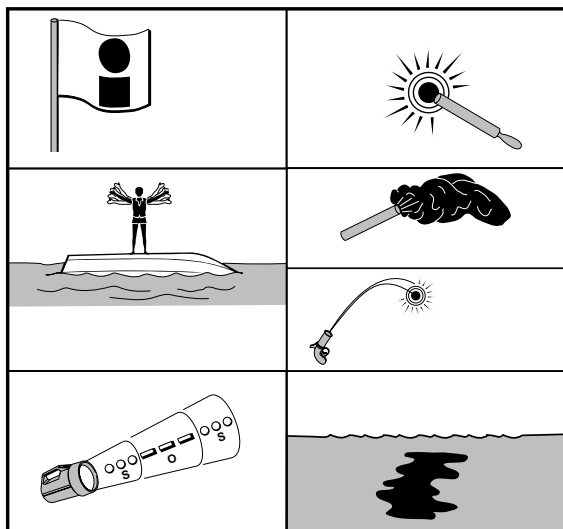
In caso di inserimento dell'impianto antincendio, attendere almeno 15 minuti prima di aprire il vano motore. Il gas dell'impianto antincendio sostituisce l'ossigeno soffocando così il fuoco. L'apertura intempestiva del vano provoca l'ingresso di nuovo ossigeno ad alimentare le fiamme.



**⚠ ATTENZIONE
PARTI IN MOVIMENTO**

Non avvicinarsi mai eccessivamente a organi in movimento di macchinari in funzione, quali motori, alternatori, 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)



KC-0082.2

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.



**⚠ ATTENZIONE
PERICOLO DI INCENDIO/ESPLOSIONE**

Dispositivi di segnalazione pirotecnici possono provocare, se maneggiati in modo inesperto, lesioni e danni all'imbarcazione. Per l'impiego corretto di tali dispositivi attenersi scrupolosamente alle direttive del costruttore.

NAVIGAZIONE E DROGHE

Non governare l'imbarcazione in caso di assunzione 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.



**⚠ ATTENZIONE
PERICOLO DI GOVERNO INADEGUATO
DELL'IMBARCAZIONE**

Durante la navigazione è tassativamente proibito fare uso di droghe. Governare un'imbarcazione sotto l'effetto dell'alcool ovvero di droghe di altra natura è tanto pericoloso.

OSSIDO DI CARBONIO

In determinate condizioni, negli alloggiamenti possono essere rilevati pericolosi livelli di CO, anche su imbarcazioni di progetto e costruzione di alto livello e nonostante l'accurata effettuazione dei controlli, delle manovre e della manutenzione.



⚠ PERICOLO ⚠

NON utilizzare la pedana di accesso se non per salire a bordo dell'imbarcazione o per prepararsi ad entrare in acqua. NON utilizzare la pedana di accesso mentre il motore è in funzione.

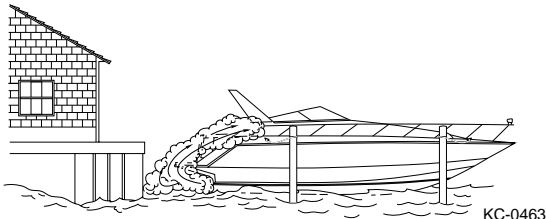
L'avvelenamento da monossido di carbonio non deve essere confuso con il mal di mare, un'intossicazione o un'insolazione. Se una persona accusa irritazione oculare, mal di testa, nausea, debolezza o vertigini, oppure se si sospetta un avvelenamento da monossido di carbonio, trasportare immediatamente la vittima all'aria aperta, individuare la causa del problema e adottare le necessarie misure correttive. All'occorrenza, consultare un medico.

⚠ **PERICOLO** ⚠

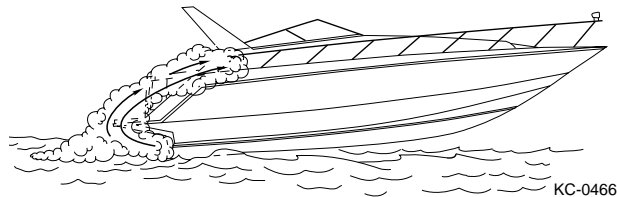
SITUAZIONI DI ESTREMO PERICOLO

L'ossido di carbonio (CO) è incolore, inodore ed estremamente pericoloso. Tutti i motori e le apparecchiature a combustibile producono CO. L'esposizione diretta e prolungata al CO provoca **DANNI CEREBRALI** o **IL DECESSO**. I sintomi da esposizione a CO comprendono: nausea, vertigini e sonnolenza. L'accumulo di CO può verificarsi per:

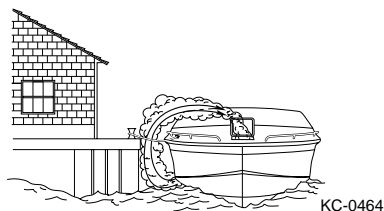
- ❶ Ostruzione degli scarichi imbarcazione.



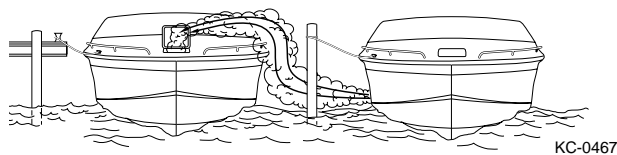
- ❷ Natante in moto con angolo di prua elevato.



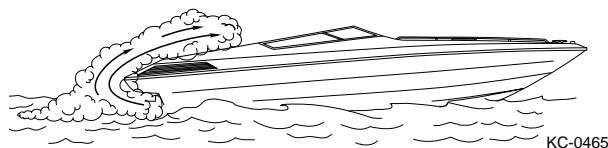
- ❸ Esalazioni di scarico convogliate dall'ostruzione.



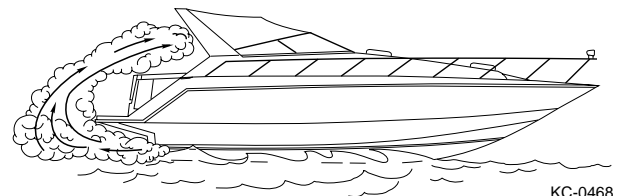
- ❹ Scarichi da altre navi in zone ristrette.



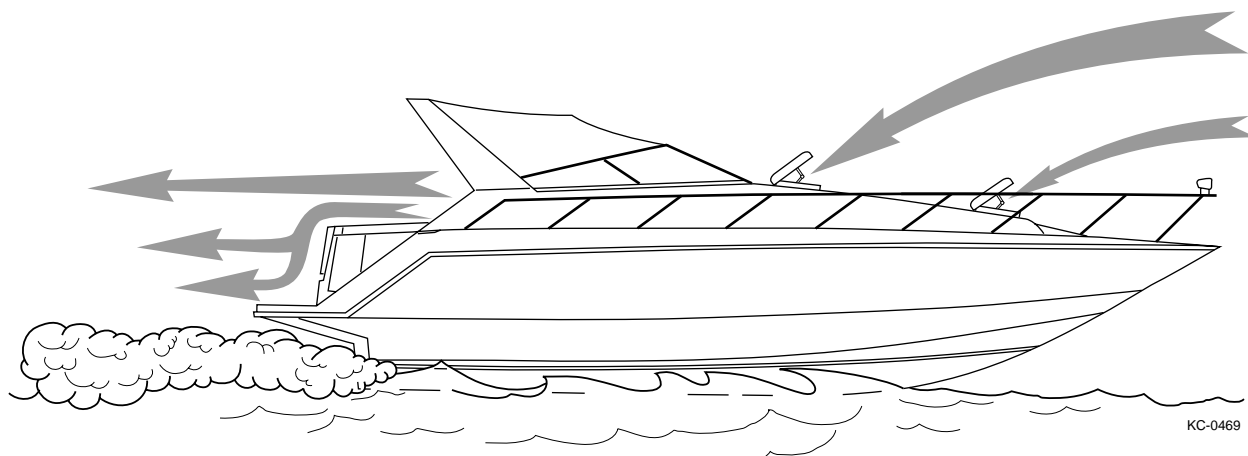
- ❺ Natante in moto a bassa velocità o fermo in acqua.



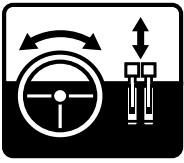
- ❻ Natante in moto con teli superiori e tende laterali spiegati in assenza di ventilazione.



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 possono essere aperti a bassa velocità o con l'imbarcazione ferma, ma devono essere richiusi non appena si aumenta la velocità per evitare possibili danni o lesioni personali.



PER UNA CORRETTA CIRCOLAZIONE DELL'ARIA NELLA BARCA GARANTIRE UN'ADEGUATA VENTILAZIONE.



NOZIONI GENERALI

COMANDI

Prima di salpare

Dare prova di buon senso durante la navigazione e l'utilizzo delle attrezzature.

- Verificare le condizioni dell'imbarcazione e ambientali.
- Dotarsi di un piano di navigazione e informare altre persone della prevista data/ora di ritorno.
- Prima di salpare, fissare o stivare tutti gli oggetti sciolti.
- Evitare le manovre brusche ad alta velocità e ridurre la velocità in presenza di onde.

PERICOLO

NON dotare l'imbarcazione di un potenza eccessiva né utilizzare un motore di potenza superiore a quella riportata sulla targa identificativa. Un potenza eccessiva può determinare la perdita di controllo dell'imbarcazione e compromettere la sicurezza. Se l'imbarcazione è sprovvista di targa identificativa, rivolgersi al proprio concessionario o direttamente al costruttore.

Comandi cambio/acceleratore

I comandi cambio/acceleratore differiscono leggermente a secondo 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 periodici; per ulteriori informazioni in proposito rivolgersi al concessionario.

NOTA

Tutti i comandi cambio/acceleratore sono dotati di interruttore di sicurezza per il consenso avviamento solo in posizione di folle.

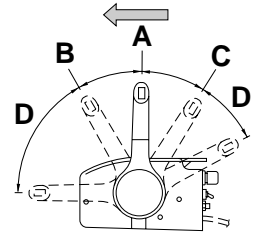
ATTENZIONE

CONTROLLO E MANUTENZIONE COMANDI

La manutenzione inadeguata dei comandi ne compromette l'efficienza e l'affidabilità. Prima di utilizzare l'imbarcazione verificare l'efficienza dei comandi ed effettuare il controllo visivo del cavo onde appurare l'eventuale presenza di piegature e l'allentamento/mancaza degli accessori previsti. Interventi di manutenzione inadeguati possono provocare l'avaria dei comandi con conseguente perdita del controllo e lesioni personali o danni all'imbarcazione.

Leva singola - Attacco a vista

Leva di comando singola azionata con una sola mano avente funzione sia di leva selettoria che di acceleratore.



KC-0620.1

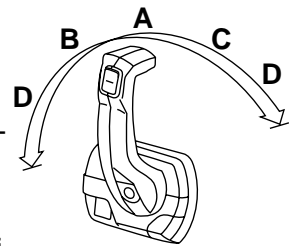
- A.** Posizione di folle - L'interruttore di sicurezza consente l'avviamento soltanto in questa posizione.
- B.** Posizione di marcia avanti - Agire sul pulsante di rilascio ubicato inferiormente alla leva per consentire il passaggio alla posizione di marcia avanti (o retromarcia).
- C.** Posizione 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 si tentino passaggi da una posizione all'altra a motore spento. Per il riscaldamento del motore si utilizza una leva separata presente sul comando per aumentare il regime motore in posizione di folle.

Leva singola - Attacco a scomparsa

Leva di comando singola azionata con una sola mano avente funzione sia di leva selettoria che di acceleratore.

- 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).



KC-0671.1

Non si tentino passaggi da una posizione all'altra a motore spento. Per il riscaldamento del motore si utilizza 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.

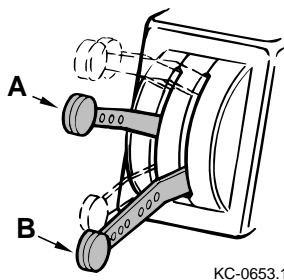
Leva doppia - Motore singolo

I comandi a doppia leva sono dotati di leve singole per il comando 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.

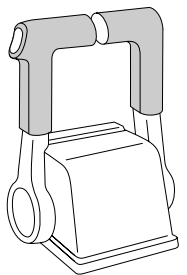
B. Leva comando acceleratore - Regime massimo: leva in posizione di fine corsa verso l'alto; regime minimo: leva in posizione di fine corsa verso il basso.



Per il riscaldamento motore, portare la leva cambio in posizione di folle ed agire sulla leva comando acceleratore secondo necessità.

Leva singola - Bimotore

I comandi bimotore consentono di effettuare il comando indipendente del cambio e dell'acceleratore per ciascun motore garantendo così una migliore manovrabilità dell'imbarcazione 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.

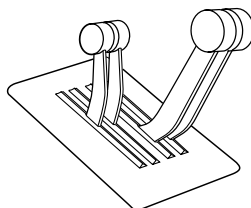


Per ragioni di sicurezza, all'avviamento le leve sono trattenute in posizione di folle (posizione verticale). La selezione del senso di marcia si effettua eseguendo lo spostamento della leva entro i primi 15° della sua corsa; portare la leva in avanti per la marcia avanti, ed arretrare la leva per la retromarcia. Superati i 15° della corsa leva, si passa dalla gamma di selezione senso di marcia alla gamma di selezione regime motore.

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 effettuare manovre a bassa velocità, talvolta è opportuno azionare un motore in marcia avanti e l'altro in retromarcia.

Leva doppia - Bimotore

Le imbarcazioni bimotore con comandi a leva doppia sono dotate di leve singole di comando cambio ed acceleratore per ciascun motore; le leve di sinistra comandano il motore di sinistra e le leve di destra comandano il motore di destra. Solitamente su questo tipo di imbarcazioni le leve di comando cambio (degli stessi colore e dimensioni) e le leve di comando acceleratore (degli stessi colore e dimensioni, ma generalmente più larghe delle prime) sono raggruppate.



La posizione di folle delle leve di comando cambio è centrale rispetto alla corsa della leva stessa ed è dotata di dispositivo di ritegno. 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 effettuare manovre a bassa velocità, talvolta è opportuno azionare un motore in marcia avanti e l'altro in retromarcia.

TIMONE

Tutti i dispositivi del timone necessitano di manutenzione periodica per garantire il funzionamento in condizioni di massima efficienza e sicurezza. E' pertanto necessario effettuare controlli regolari; per ulteriori informazioni in proposito rivolgersi al concessionario. Se l'imbarcazione è provvista di timone di emergenza, è necessario essere al corrente della sua ubicazione e delle sue modalità di funzionamento.

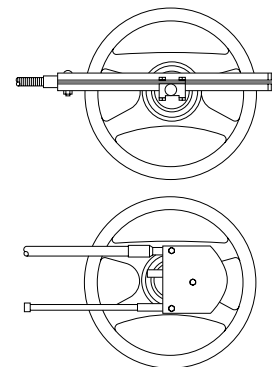


ATTENZIONE CONTROLLO E MANUTENZIONE COMANDI

- *La manutenzione inadeguata dei comandi ne compromette l'efficienza e l'affidabilità.*
- *Il timone dell'imbarcazione non è del tipo autocentrante. Tenere il volante con fermezza per ottenere un buon controllo della barca.*

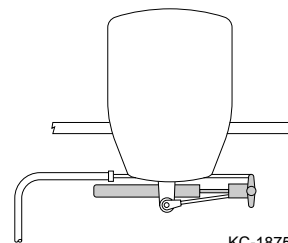
Timone manuale

In questo tipo di impianto, agendo sulla ruota di comando il movimento di rotazione attua il cavo collegato al braccio timone che viene spinto o trazioneato longitudinalmente.



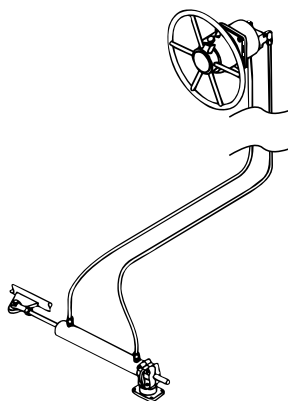
Servotimone

In questo tipo di impianto, agendo sulla ruota di comando il movimento di rotazione attua il cavo che viene spinto o trazioneato longitudinalmente. Il sensore rileva il movimento del cavo ed invia un segnale alla pompa idraulica che aziona il cilindro idraulico solidale al braccio timone.



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.



KC-1880



ATTENZIONE CONTROLLO E MANUTENZIONE COMANDI

La manutenzione inadeguata dei comandi ne compromette l'efficienza e l'affidabilità. Mantenere il livello dell'olio nell'impianto idraulico entro i limiti prescritti rabboccando eventualmente con liquido del tipo adatto, per ulteriori informazioni in proposito rivolgersi al concessionario. Interventi di manutenzione inadeguati possono provocare l'avaria dei comandi con conseguente perdita del controllo e lesioni personali o danni all'imbarcazione.

VALVOLE

Le valvole sono utilizzate nell'impianto del carburante, nelle apparecchiature a combustione, nell'impianto dell'acqua e nel pozzo di conservazione del pescato, per controllare i combustibili o i fluidi.



PERICOLO

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. Badare a non danneggiare le tubazioni del carburante e i relativi connettori; evitare qualunque contatto del carburante con le parti calde del motore. Non stivare il carburante in contenitori o alloggiamenti che non siano espressamente destinati a tale scopo. Asciugare immediatamente qualunque spruzzo di carburante e, una volta a terra, smaltire correttamente gli stracci utilizzati a tale scopo.

È necessario essere al corrente dei pericoli legati ai combustibili e agli impianti a combustione.



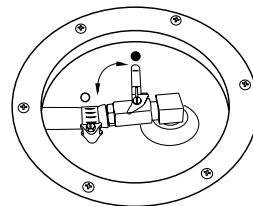
PERICOLO



La apparecchiature a combustione o a fiamma libera consumano l'ossigeno presente in cabina e rilasciano sostanze nell'atmosfera. Quando si utilizzano queste apparecchiature, occorre accertarsi del loro corretto funzionamento e assicurare un'adeguata ventilazione.

Valvole di intercettazione combustibile

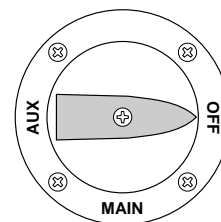
Le valvole di intercettazione combustibile impediscono al combustibile di raggiungere il motore. Si raccomanda di tenere queste valvole in posizione di chiusura in caso di inattività prolungata o di immagazzinamento.



KC-1003

Valvole di selezione serbatoio combustibile

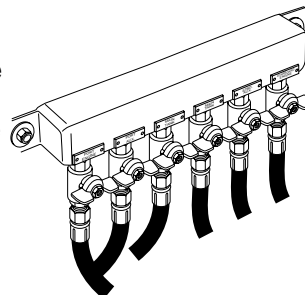
I modelli con due o tre serbatoi combustibile sono dotati di valvola di selezione serbatoio.



KC-1001.1

Collettore combustibile

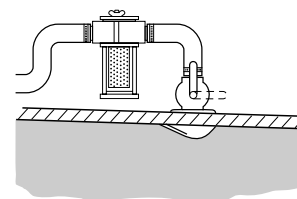
Si utilizzano collettori combustibile, generalmente ubicati nel vano motore, con serbatoi combustibile e motori multipli. La funzione delle valvole è quella di prelevare il combustibile da uno o più serbatoi, ovvero di intercettare la mandata di combustibile a uno o più motori.



KC-1004

Acqua (Valvole di presa acqua di mare)

Ciascuna presa a mare o bocca di uscita al di sotto della linea di galleggiamento è dotata di apposita valvola di presa acqua. Queste valvole, facenti parte degli accessori passanti su scafo, devono essere tenute chiuse in caso di inattività prolungata e aperte solo quando necessario.



KC-2165.1



AVVERTENZA! RISCHIO DI ALLAGAMENTO

Durante i periodi di inattività dell'imbarcazione le valvole presa acqua di mare devono rimanere chiuse; in caso contrario l'eventuale rottura di un tubo flessibile a valle della valvola potrebbe causare l'allagamento dell'imbarcazione.

Talune valvole delle prese a mare sono provviste di filtri che impediscono l'ingresso di corpi estranei ed il conseguente intasamento dei dispositivi a valle. Controllare e pulire i filtri quotidianamente onde garantire la portata di acqua prescritta.

PRUDENZA

Prima di avviare il motore pulire il filtro ed aprire la valvola di presa acqua di mare raffreddamento motore onde evitare di danneggiare il motore.

Scarico Deviatore

Il deviatore di scarico, comandato da relativo interruttore sul timone, dirige i gas di scarico (ed il rumore) alle tubazioni di scarico che attraversano lo specchio di poppa, ovvero al mozzo dell'elica.

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, se aperte, consentono lo scarico dell'acqua fuori dalla linea di galleggiamento. Per il completo scarico del serbatoio, aggettare la restante acqua a mano oppure togliere l'imbarcazione dall'acqua.

Deviatore acqua

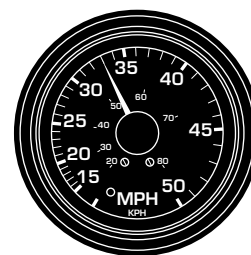
Il deviatore acqua consente l'utilizzo di una singola presa d'acqua e della relativa valvola da parte di due impianti diversi. Il deviatore consente il funzionamento solo di un impianto per volta.

STRUMENTAZIONE

Se l'imbarcazione è dotata di più motori, possono essere presenti due o più gruppi degli strumenti descritti in questa sezione: un gruppo 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

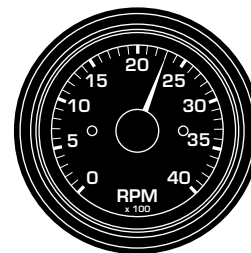
Indica la velocità dell'imbarcazione in chilometri, nodi o miglia / ora.



KC-0710

Contagiri

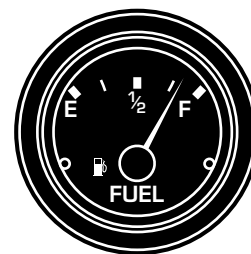
Indica il regime motore in giri/minuto.



KC-0700

Combustibile

Indica il livello approssimativo del combustibile presente nel serbatoio. Poiché la precisione dell'indicazione dipende dall'assetto e dallo sbandamento della barca, utilizzare un terzo del combustibile per l'uscita in mare, un terzo per il ritorno ed un terzo di riserva.



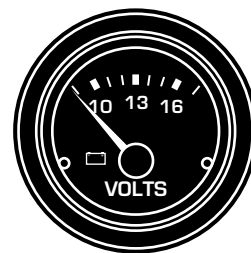
KC-0720

NOTA

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

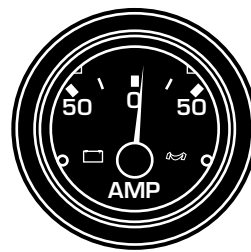
Rileva la condizione della batteria principale o di avviamento in V c.c. Se il valore rilevato dallo strumento è inferiore a 11,5, controllare l'impianto di ricarica e la condizione della batteria.



KC-0750

Amperometro

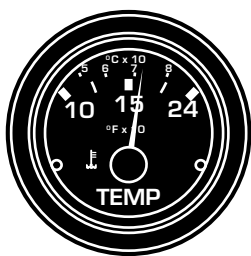
Rileva la corrente di carica nell'impianto elettrico. Per la gamma dei normali valori di funzionamento vedere il manuale di uso e manutenzione motore.



KC-0760

Temperatura liquido di raffreddamento motore

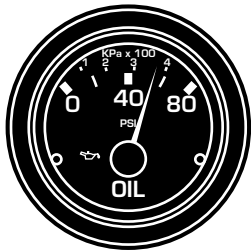
Rileva la temperatura del liquido di raffreddamento motore. Per la gamma dei normali valori di funzionamento vedere il manuale di uso e manutenzione motore.



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.



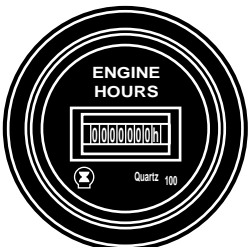
KC-0780

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

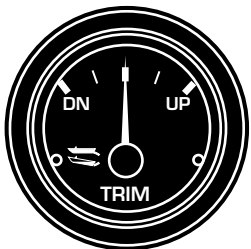
Controlla il tempo di funzionamento del motore per gli interventi di manutenzione programmata.



KC-0782

Assetto

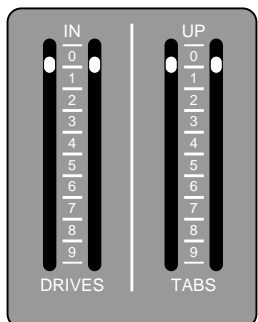
Indica la posizione del gruppo poppiere e la relativa posizione della prua rispetto al piano orizzontale. Questo strumento si utilizza per il controllo dell'assetto dell'imbarcazione.



KC-0740

Indicatore di posizione aletta correttiva di assetto (flaps)

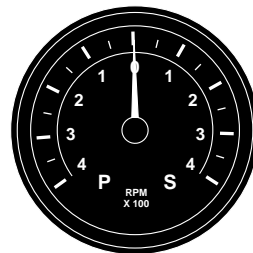
Indica la posizione dell'aletta correttiva di assetto (superiore / inferiore).



KC-0707

Sincronizzatore motore

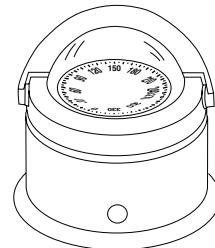
Indica la relazione tra le letture del numero di giri al minuto dei bimotore per la sincronizzazione dei regimi motore. Se l'indicatore è a zero, significa che i motori sono sincronizzati. Se, al contrario, l'indicatore è in una posizione diversa dallo zero, regolare il regime motore fino all'azzeramento dello strumento.



KC-0708

Bussola

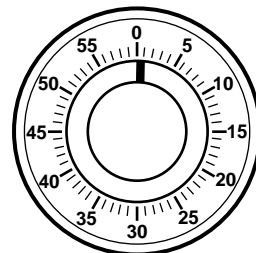
Si utilizza in navigazione e serve per indicare la posizione del NORD magnetico.



KC-0709

Ecoscandaglio

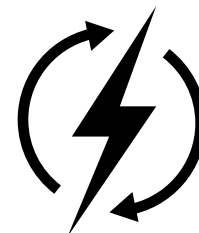
Indica la distanza tra la carena e il fondo marino direttamente sotto il trasduttore. Per evitare il rischio di arenamento in acque poco profonde, sottrarre sempre una certa distanza dal valore indicato dallo strumento.



KC-0910

INTERRUTTORI ED INDICATORI

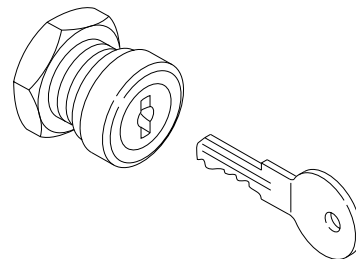
Ciascun circuito elettrico dell'imbarcazione è dotato di interruttore di comando.



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. (Dopo aver ventilato il vano motore.)



KC-0985

Interruttore arresto motore

L'interruttore di arresto di emergenza motore provoca lo spegnimento del motore se il conducente dell'imbarcazione abbandona il posto di comando in seguito ad una situazione di pericolo, oppure per l'eventuale perdita di equilibrio, caduta o per essere stato gettato fuoribordo.

L'interruttore di arresto è costituito da un interruttore su timone con molletta di fermo e cordino collegato a chi governa mediante apposita molletta. In caso di arresto di emergenza un rapido strattone al cordino provoca il disinnesto della molletta dall'interruttore con conseguente immediato arresto del propulsore.

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.

NOTA

Utilizzare l'interruttore di arresto soltanto in situazioni di emergenza. E' tassativamente VIETATO utilizzare questo interruttore per il normale arresto del motore.



ATTENZIONE PERICOLO DI PERDITA DI CONTROLLO COMANDI

Prima di avviare il motore vincolare la corda di comando interruttore di arresto motore all'operatore. In tal modo si impedisce la perdita di controllo dell'imbarcazione nel caso in cui il conducente sia scagliato fuori bordo.

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 alla corda di comando.
- La corda di comando non deve presentare ostruzioni che possano comprometterne l'efficienza.

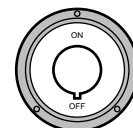
UNA VOLTA AL MESE: Controllare l'efficienza dell'interruttore e verificare che la corda di comando non sia sfilacciata né danneggiata. A motore in funzione, tirare la corda di comando. Se il motore non si arresta, contattare tempestivamente il concessionario per la sostituzione dell'interruttore.



KC-0950.2

Interruttore batterie

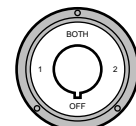
Isola l'alimentazione batterie dall'imbarcazione, ad eccezione della/e pompa/e di sentina automatica/che (se prevista/e). Se si dispone di un sistema a doppia batteria, accertarsi che il selettore di almeno una di esse sia in posizione ON. L'interruttore batterie assicura anche il disinserimento effettivo della batteria per impedire le manomissioni e l'esaurimento. Quando l'imbarcazione è inutilizzata, riportare l'interruttore su OFF. Per maggiori informazioni, fare riferimento al manuale del costruttore.



KC-0704.1

Selettore batterie

Isola l'imbarcazione dalle batterie e commuta tra le batterie "principale" e "secondaria", oppure le attiva entrambe. In condizioni normali, il selettore deve essere in posizione ON per una anziché per entrambe le batterie. 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'imbarcazione è isolata dalle batterie, ad eccezione della/e pompa/e di sentina automatica/che (se prevista/e). 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-0705.1

NOTA

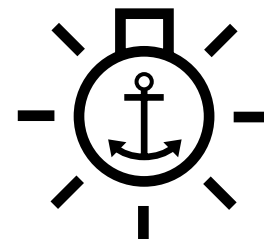
Lo scopo del selettore batterie è quello di mantenere una batteria di scorta. Se entrambe le batterie sono inserite e una di esse è utilizzata per avviare il motore, mentre l'altra è riservata agli organi ausiliari, si scaricheranno entrambe. Di conseguenza, l'imbarcazione non disporrebbe più della batteria di scorta e potrebbe ritrovarsi bloccata.

Sezionatore batterie

Durante la carica di batterie in parallelo rilevare 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 libretto del costruttore del sezionatore.

Interruttore fanale di fonda

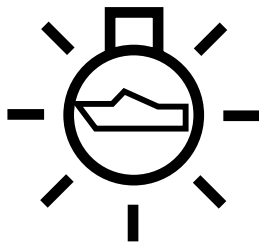
Inserisce solo la luce bianca generica per l'ormeggio notturno.



KC-4065

Interruttore luci di navigazione

Comanda le luci di navigazione e di fonda e l'illuminazione della strumentazione durante le manovre notturne.



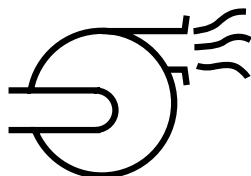
KC-4060

NOTA

Non utilizzare l'imbarcazione all'alba e al tramonto con le luci di navigazione spente. Queste luci sono indispensabili per indicare nottetempo la direzione e il diritto di precedenza.

Interruttore ventilatore

Inserisce il ventilatore vano motore per l'evacuazione delle esalazioni esplosive.



KC-4040



⚠ PERICOLO ⚠

RISCHIO DI INCENDIO/ESPLOSIONE

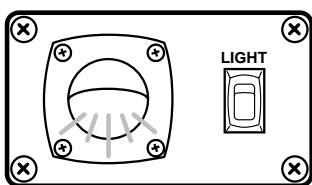
Prima di avviare il motore, azionare il ventilatore per almeno cinque minuti. Ripetere questa operazione prima di ogni avviamento. Inoltre, lasciare inserito il ventilatore in modo continuativo durante la navigazione a regime minimo o a bassa velocità. L'inosservanza di tale norma può essere causa di esplosioni con conseguente rischio di lesioni gravi anche mortali.

Interruttore pompa di sentina

Serve per l'inserimento ed il disinserimento manuale della pompa di sentina.

Interruttore 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 portare dapprima l'interruttore principale c.c. (interruttore generale) in posizione ON.



KC-0935.1

Interruttore tergicristallo

Comanda l'inserimento/disinserimento dei tergicristallo.



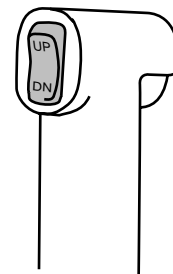
KC-4070

Interruttore comando sollevamento boccaporto

Serve per il sollevamento / abbassamento dei boccaporti vano motore a comando elettrico.

Assetto motore

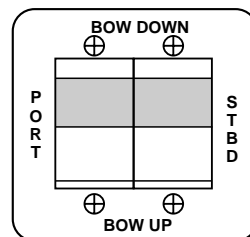
Il motore è dotato di interruttore di comando assetto e inclinazione. Premere senza rilasciare l'interruttore finché il motore non raggiunga l'angolazione desiderata. Utilizzare l'interruttore unitamente all'indicatore di assetto per ottimizzare le prestazioni dell'imbarcazione. L'interruttore di inclinazione serve per sollevare il gruppo di comando per il rimorchio.



KC-0931.2

Interruttori alette correttive di assetto (flaps)

Questi interruttori basculanti comandano le alette correttive di assetto ubicate sullo specchio di poppa di sinistra e di dritta. Regolare opportunamente le alette per rendere più confortevole la navigazione e correggere l'inclinazione a seguito della variazione del vento o della carica.



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.

DISPOSITIVI RIVELATORI

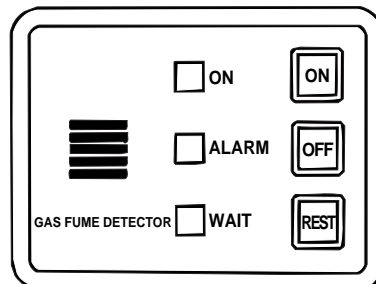
I dispositivi rivelatori tengono sotto controllo i gas nocivi che possono eventualmente formarsi sull'imbarcazione.

Esalazioni di benzina



Il rilevamento di esalazioni di gas venefici provoca l'inserimento di una segnalazione acustica di allarme. Inserire il ventilatore

di sentina per l'evacuazione delle esalazioni nocive. Il sensore del rivelatore di vapori è ubicato nella zona di sentina dove avviene il maggior accumulo di esalazioni.



KC-0936

Prima di prendere il mare verificare sempre l'efficienza del gruppo.

Esalazioni di monossido di carbonio

Il rilevamento di esalazioni di ossido di carbonio (CO) provoca l'attivazione di una segnalazione acustica di allarme. Portare tempestivamente i passeggeri all'aperto e aerare la zona interessata.



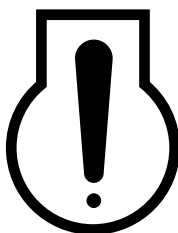
⚠ PERICOLO ⚠

SITUAZIONI DI ESTREMO PERICOLO

L'ossido di carbonio (CO) è incolore, inodore ed estremamente pericoloso. Tutti i motori e le apparecchiature a combustibile producono CO. L'esposizione diretta e prolungata al CO provoca **DANNI CEREBRALI** o **IL DECESSO**. I sintomi da esposizione a CO comprendono: nausea, vertigini e sonnolenza. Per ulteriori informazioni in proposito vedere il capitolo **NORME DI SICUREZZA PER LA NAVIGAZIONE**.

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 dispositivo di prova allarme che si inserisce all'avviamento.



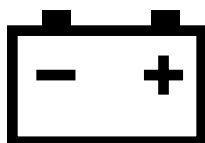
KC-5020

FUSIBILI E INTERRUTTORI AUTOMATICI

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.

IMPIANTI ELETTRICI

Talune imbarcazioni sono provviste di due impianti elettrici; un impianto alimentato a batteria in c.c. ed un impianto alimentato tramite generatore a c.a. (o a riva). 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, ventilatore, accensione, ecc.)



KC-4080

L'impianto a c.a. alimenta tutte le prese di corrente e gli impianti alimentati a c.a. (fornelli elettrici, riscaldatori acqua, microonde, frigorifero, ecc.) quando la barca è ormeggiata.

⚠ PERICOLO ⚠

PERICOLO DI INCENDIO/ESPLOSIONE

L'utilizzo inadeguato degli impianti a c.a./c.c. può provocare incendi o esplosioni.

⚠ PERICOLO ⚠

Non intervenire su un impianto in tensione. Usare estrema prudenza nel collegare/scollegare l'alimentazione da riva. Evitare di nuotare nei pressi dell'imbarcazione quando questa è collegata alla potenza da riva.

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.

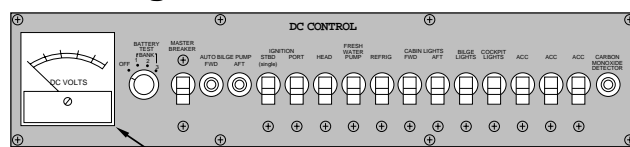
⚠ PERICOLO ⚠

PERICOLO DI INCENDIO/ESPLOSIONE

L'elettrolito della batterie è un acido che deve essere manipolato 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 la batteria a bordo né ostruire i suoi condotti di ventilazione.

Quadro generale c.c.



A

KC-1633.1

Un quadro generale c.c. tipico è costituito da voltmetro, interruttore di prova batterie, una serie di interruttori automatici del tipo "a ripristino" e dall'interruttore generale.

Voltmetro (A)

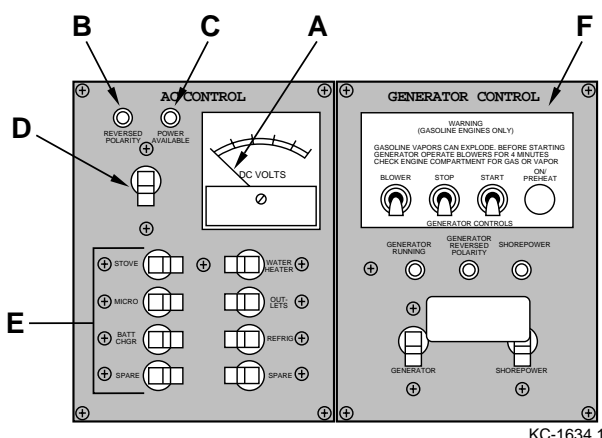
Consente il controllo dello stato di carica delle batterie. Con interruttore automatico generale disinserito, inserire l'interruttore di prova batterie per controllare il valore di tensione.

PRUDENZA

Prima di ripristinare l'interruttore automatico, se intervenuto, individuare ed eliminare la causa che ne ha provocato l'intervento.

Gli interruttori automatici hanno due funzioni: la prima è quella di consentire l'abilitazione ovvero 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 corto circuito.

Quadro di comando generatore a c.a.



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 presente, consente di controllare la tensione c.a.

Indicatore di polarità inversa (B)

Indica l'inversione di polarità dell'alimentatore a riva, ma non indica l'inversione di polarità dei cablaggi imbarcazione.



ATTENZIONE PERICOLO DI FULMINAZIONE

In caso di inversione di polarità, non utilizzare l'alimentatore a riva. Disinserire tempestivamente l'alimentatore e scollegare il cavo di collegamento a riva. L'inversione di polarità o l'utilizzo inadeguato dell'impianto a c.a. rappresentano condizioni pericolose e potenzialmente letali, in grado di provocare scariche elettriche, fulminazione o addirittura la morte.

Indicatore di disponibilità di potenza (C)

Indica la disponibilità di potenza da riva o dal generatore per l'alimentazione del quadro di distribuzione. Prima dell'inserimento dell'interruttore automatico generale a c.a. verificare che l'indicatore sia illuminato.

Interruttore automatico generale c.a. (D)

Serve per l'inserimento ed il disinserimento dell'intero impianto a c.a., consentendo in tal modo di verificare che la tensione e la polarità siano quelli prescritti subito dopo aver effettuato il collegamento all'alimentatore a riva e prima dell'attivazione dei singoli circuiti.

Interruttori automatici individuali (E)

Consentono l'inserimento o il disinserimento di un circuito mediante la commutazione del relativo interruttore. Proteggono, inoltre, l'impianto mediante interruzione automatica del circuito in caso di corto circuito o sovraccarico.

PRUDENZA

Prima di ripristinare l'interruttore automatico, se intervenuto, 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.

Prima dell'avviamento del generatore, inserire per almeno 5 minuti il ventilatore ubicato nel vano motore e lasciarlo inserito in modo continuativo durante il funzionamento del generatore al fine di evacuare i gas o le esalazioni nocive.



PERICOLO ESTREMO PERICOLO

Il funzionamento del generatore può comportare gravi rischi. Se si utilizza il generatore per la prima volta, prendere attenta visione del relativo manuale di uso e manutenzione.

RIFORNIMENTO



 **PERICOLO** 

PERICOLO DI INCENDIO, ESPLOSIONE E FIAMME LIBERE!

In determinate condizioni, la benzina è estremamente pericolosa. Durante le operazioni di rifornimento, osservare le seguenti prescrizioni:

- Spegner tutti i motori e i ventilatori prima di procedere al rifornimento.
- Non fumare né produrre fiamme libere o scintille in un raggio di 15 m (50 ft.) dalla zona di rifornimento.
- Chiudere tutte le porte, i finestrini, i boccaporti e i portelloni che potrebbero consentire l'ingresso di vapori di combustibile negli ambienti chiusi dell'imbarcazione.
- 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%.

Rischi legati all'elettricità statica

Una scintilla elettrostatica può incendiare i vapori di combustibile, provocando gravi danni personali e materiali. Usare la massima prudenza durante le operazioni di rifornimento. Inoltre:

- Procedere al rifornimento solo nei luoghi autorizzati (banchine di rifornimento o stazioni di servizio automobilistiche), dotati di dispositivi di sicurezza che minimizzano l'elettricità statica.
- Leggere e rispettare TUTTE le avvertenze riportate sulla pompa di rifornimento o nelle sue immediate vicinanze.
- Mantenere sempre il contatto tra il bocchettone di riempimento e la pompa di rifornimento, per impedire la formazione di scintille elettrostatiche.
- NON risalire a bordo del veicolo durante il rifornimento. Queste manovre ripetute potrebbero dare luogo ad una carica statica in grado di incendiare i fumi in corrispondenza della pompa di rifornimento.

In caso di incendio, non lasciarsi cogliere dal panico.

- NON togliere l'ugello dal serbatoio combustibile.
- Evacuare tutti i passeggeri dal veicolo e dalla zona di rifornimento e informare immediatamente il personale della stazione, affinché possa attuare le manovre di emergenza ed intervenire con un estintore.

Al termine del rifornimento



 **PERICOLO** 

PERICOLO DI INCENDIO/ESPLOSIONE!

Le perdite di combustibile rappresentano un pericolo di incendio e di esplosione.

- In occasione del primo riempimento del serbatoio combustibile dell'imbarcazione e durante i successivi rifornimenti, verificare l'assenza di perdite e/o di componenti danneggiati nell'intero impianto combustibile.
- Riparare le perdite e/o i componenti danneggiati; ventilare l'ambiente per disperdere i fumi esplosivi.

- Chiudere saldamente i tappi dei bocchettoni di rifornimento.
- Asciugare completamente l'eventuale combustibile fuoriuscito. Una volta 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.

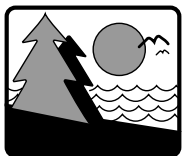
Avviamento



 **PERICOLO** 

PERICOLO DI INCENDIO/ESPLOSIONE!

- Azionare **SEMPRE** 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, utilizzare **SEMPRE** lo "sniff test" per verificare l'assenza di vapori di combustibile nella zona del motore e nella sentina.
- Se si sente odore di combustibile, **NON** inserire nessun dispositivo elettrico e **NON** avviare il/i motore/i. Ricercare immediatamente la causa del problema.



CONSIDERAZIONI DI CARATTERE AMBIENTALE

Gli amatori della navigazione sono persone che già apprezzano la bellezza e la pace dei grandi spazi. E' loro responsabilità quindi proteggere l'ambiente naturale e mantenere pulite le idrovie.

Non gettare in acqua alcun avanzo di cibo o bevande.

È necessario conoscere e rispettare le leggi locali in materia di scarico dei serbatoi per la raccolta 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 nelle idrovie contamina l'ambiente ed è nocivo per la natura. Non scaricare o smaltire combustibile o olio in acqua, tale pratica è infatti proibita e passibile di multa. Esistono due tipi comuni di scarico accidentale:

- **Eccessivo riempimento del serbatoio combustibile**
- **Pompaggio di acqua di sentina contaminata**



⚠ PERICOLO ⚠

RISCHIO DI INCENDIO/ESPLOSIONE

Le esalazioni emanate dagli stracci possono concentrarsi nella sentina e diventare estremamente pericolose. Se l'operazione di pulitura è eseguita in un ambiente chiuso e non ventilato, indossare una maschera idonea per evitare il rischio di asfissia. Non conservare mai a bordo stracci usati per la pulitura di perdite accidentali di carburante o di solventi. 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, scarichi W.C. e, in certe acque, anche parti di pesce: in breve, quasi tutto. Si raccomanda di non abbandonare e di smaltire a riva ogni eventuale genere di rifiuto.

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 vige il divieto di gettare fuori bordo gli scarichi neri o anche i rifiuti.

LIVELLI DI RUMOROSITA'

Su molti specchi d'acqua sono in vigore limiti dei livelli di rumorosità (rumore del motore, della radio ed anche grida). Utilizzare lo scarico sullo specchio di poppa solo a considerevole distanza dalla riva. 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 appropinquarsi con particolare attenzione. Chi governa l'imbarcazione è responsabile di ogni danno o lesione causata dalla scia o dalla risacca da lui provocata. Prima di accedere a zone con divieto di SCIA portarsi alla minima velocità di governo possibile.

EMISSIONI DI SCARICO

Emissioni di scarico (idrocarburo) 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 l'imbarcazione resta per lungo tempo immersa in acque con forte crescita di vegetazione marina, l'utilizzo di apposita vernice anticrostazioni può ridurre la crescita di tali organismi. 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 nelle idrovie. Non mischiare i detersivi ed accertarsi di aerare abbondantemente gli ambienti chiusi. NON utilizzare prodotti che contengano fosfati, cloro, solventi, prodotti non biodegradabili o a base di petrolio. Detersivi a base di limone sono eccellenti per la pulizia e sono sicuri per chi li usa e per l'ambiente. Per ulteriori informazioni in proposito vedere il capitolo MANUTENZIONE.



MANUTENZIONE

CORROSIONE PROVOCATA DALL'ACQUA DI MARE

Lavare con acqua dolce l'intera imbarcazione subito dopo il suo utilizzo in acqua salata. Se l'imbarcazione è prevista principalmente per l'utilizzo in acqua di mare, con cadenza mensile pulire lo scafo e stendere un velo di anticorrosivo su tutti gli accessori.

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.



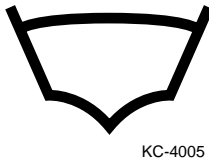
PRUDENZA

Prestare particolare attenzione durante la pulizia con acqua saponata poiché scivolosa. Non applicare cera su parti di pavimento trattate o esposte al calpestio, in coperta o sulle frisate.

Per il lavaggio dell'imbarcazione utilizzare una soluzione di sapone neutro e acqua calda. NON utilizzare detersivi abrasivi, solventi, ammoniaca o cloro onde evitare di danneggiare la superficie rivestita di gel coat. In condizioni particolarmente severe, è ammesso l'utilizzo di detersivi specifici per asportare dallo scafo la vegetazione marina, quale scorie o alghe; per ulteriori informazioni in proposito 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 scori.



La vescicatura del rivestimento colloidale (vescicatura osmotica) è un fenomeno del tutto naturale che può interessare qualsiasi superficie rivestita di gel coat ed esposta all'acqua per periodi prolungati.

Il modo migliore per evitare la comparsa di tali rigonfiamenti consiste nel ridurre al minimo il tempo di permanenza in acqua dell'imbarcazione.

RIVESTIMENTI INTERNI

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.

NOTA

Taluni detersivi per autovetture, domestici e industriali possono causare danni e scolorimento. Utilizzare con cautela solventi, liquidi di pulitura a secco o prodotti che contengano coloranti (per es. cere).

TAPPETI

Asportare tempestivamente dai tappeti tracce di versamenti e macchie, poiché in caso contrario la loro rimozione risulterà alquanto difficoltosa.

SENTINA

Le pompe di sentina ad azionamento elettrico sono soggette ad avaria e comunque non devono essere sostituite a controlli frequenti della sentina specialmente durante piogge persistenti, mareggiate e tempeste. Per precauzione tenere sempre sgombra 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.



ATTENZIONE

PERICOLO DI ESPLOSIONE/INCENDIO

Non utilizzare solventi infiammabili per la pulizia della sentina.



ATTENZIONE

Le pompe e i sistemi di pompaggio di sentina non sono progettati per il controllo dei danni.

NOTA

Non scaricare olii detersivi 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 INOX

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. Non utilizzare sostanze abrasive quali lana con fibre contenenti sostanze minerali, 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.

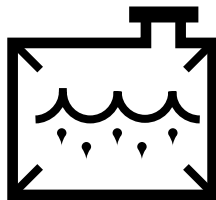
Esaminare con regolarità l'imbarcazione onde controllare il serraggio e l'eventuale mancanza di viti, bulloni, morsetti e raccordi.

W.C. A CIRCUITO CHIUSO (TIPO MARINA)

Per le informazioni relative alla manutenzione ed al funzionamento vedere il relativo manuale del costruttore. E' vietato gettare nel W.C. stracci, assorbenti igienici o oggetti solidi.

SERBATOIO

Se l'imbarcazione è dotata di serbatoio per la raccolta rifiuti (opzionale), sono disponibili prodotti chimici di diverso tipo per la neutralizzazione degli odori e per la disgregazione dei corpi solidi. Per il tipo di prodotto da utilizzare rivolgersi al concessionario. Dopo averlo svuotato, lavare il serbatoio riempiendolo con acqua dolce e poi scaricandolo mediante pompa.



KC-4055

NOTA

I prodotti chimici impiegati per pulire e deodorizzare devono essere compatibili con il sistema del serbatoio per la raccolta rifiuti. I serbatoi devono essere vuoti durante lo stivaggio e i periodi prolungati di non-utilizzo. 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

Dotare le imbarcazioni utilizzate in acque salate, inquinate ovvero salmastre di apposito anodo di zinco ubicato sullo specchio di poppa onde evitare il danneggiamento delle parti metalliche a 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.

PRUDENZA

Non verniciare o rivestire in alcun modo gli anodi o i catodi di zinco. Il rivestimento, infatti, impedisce loro di svolgere la protezione per cui sono previsti 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 severe di ambiente marino, 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 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.

PRECAUZIONI PER LA STAGIONE INVERNALE

Per il deposito a magazzino 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 deposito a magazzino eseguito in modo improprio non sono coperti da garanzia, rivolgersi per tale operazione al concessionario.

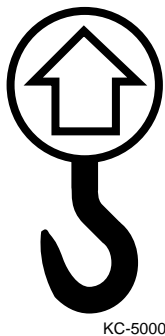
ISPEZIONE

Controllare che gli elementi di montaggio, le fascette stringitubo e i raccordi siano ben serrati. Controllare che non ci siano perdite sui tubi, serbatoi e gli scarichi attraverso lo scafo. Controllare che i cavi non siano corrosi, ne consumati dallo sfregamento, ne danneggiati, prima di mettere la barca in acqua. Queste ispezioni devono essere fatte prima di ogni stagione e durante la stagione. Il vostro concessionario può aiutarvi.

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.
- 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, per es. 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.
- Svuotare tutta l'acqua rimanente nei vani.



VERNICIATURA

Prima di scegliere la vernice per la carena, sondate le esperienze degli altri proprietari di barche della vostra zona e rivolgetevi al concessionario. Spesso condizioni specifiche della zona influenzano in modo determinante la scelta del tipo di vernice da utilizzare.



ATTENZIONE

RISCHIO DI ESPLOSIONE/INCENDIO

I detergenti e le sostanze presenti nelle vernici possono essere infiammabili e/o esplosivi o ancora tossici da inalare. Garantire quindi sempre un'adeguata ventilazione della zona dove si opera ed indossare un abbigliamento idoneo al lavoro da eseguire (guanti, occhiali di protezione, mascherina, ecc.).

NOTA

- Prima di procedere all'operazione di verniciatura informarsi sulle normative di carattere ambientale vigenti.
- Per l'utilizzo del prodotto scelto tener conto delle caratteristiche specifiche ed attenersi strettamente alle direttive indicate.

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.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	1
ACERCA DA SUA EMBARCAÇÃO	2
SEGURANÇA A BORDO	3
INFORMAÇÕES GERAIS	7
CONSIDERAÇÕES AMBIENTAIS	18
MANUTENÇÃO	19

INTRODUÇÃO

Ainda que tudo tenha sido planeado e concebido considerando a segurança do barco e dos seus utilizadores, a navegação está extremamente dependente das condições meteorológicas, do estado do mar, da experiência e das condições físicas da tripulação, etc., pelo que nunca é possível garantir uma segurança total. É da sua responsabilidade como proprietário ou como utilizador, conhecer o equipamento da embarcação, as suas capacidades e a sua utilização prevista.

Mesmo que o seu barco esteja qualificado para tal, o mar e as condições do vento correspondentes às categorias de design A, B e C variam desde vento tempestuoso a condições adversas, aberto aos perigos de uma onda gigante ou de uma rajada e, conseqüentemente, a condições perigosas, onde apenas uma tripulação hábil, adequada e treinada num barco com boa manutenção pode velejar satisfatoriamente.

O mar ou as condições meteorológicas não são os ambientes naturais do Homem, pelo que podemos apenas respeitar as suas leis e a sua força. Ouça ou leia sempre as previsões meteorológicas antes de iniciar quaisquer sessões de vela ou de viagem e certifique-se de que as condições do vento e do mar corresponderão à categoria de design do seu barco e de que você e a sua tripulação são capazes de manobrar o barco nestas condições.

Este manual do Proprietário contém as informações mínimas necessárias para manobrar correctamente o barco, alguns tópicos acerca de segurança e sugestões de funcionamento e de manutenção. Leia-o cuidadosamente e familiarize-se com a embarcação antes de a utilizar. Todavia, este manual do Proprietário não é um curso sobre segurança de navegação nem sobre como navegar, ancorar ou entrar numa doca. O seu concessionário, a federação nacional de vela ou o seu iate clube estarão aptos a aconselhá-lo relativamente a escolas ou instrutores locais.

Este manual do Proprietário não é um livro sobre o funcionamento, a manutenção ou a resolução de problemas.

A informação específica sobre o funcionamento do equipamento e dos sistemas com que a sua embarcação está equipada deverá ser prestada pelo construtor. Leia, compreenda e mantenha toda a informação fornecida. Leia toda a informação prestada e familiarize-se, a si e a todos os utilizadores, com a embarcação antes de a colocar em utilização.

Por favor, utilize sempre pessoal treinado para as tarefas de manutenção, de reparação ou para pequenas modificações. Para modificações maiores, certifique-se de que não modificam significativamente as características de segurança da embarcação e, onde for relevante, certifique-se de que tem autorização por escrito do construtor do barco ou do seu representante legal.

Qualquer alteração na posição vertical das massas a bordo (por exemplo, o acréscimo de uma torre de pesca, de um radar, de um mastro, etc.) podem afectar significativamente a estabilidade do barco. Não proceda a estas eventuais alterações sem uma autorização por escrito do construtor do barco ou do seu representante legal.

Em muitos países é necessário possuir uma licença de condução, uma autorização ou uma formação. É favor certificar-se de que possui estas autorizações legais antes de adquirir ou de navegar.

Faça sempre uma boa manutenção do seu barco e, ainda assim, adapte a utilização às condições do seu barco, que se desgastam com o tempo e com a utilização.

A regulamentação Colreg IMO internacional define regras de via, luzes de navegação, etc., no mundo inteiro. Certifique-se de que tem conhecimento destas regras e de que tem a bordo um livro com a explicação das mesmas.

Se esta for a sua primeira embarcação ou se tiver mudado para um tipo diferente de embarcação com que não esteja familiarizado, para seu próprio conforto e segurança, por favor certifique-se de que adquire experiência de manuseamento e de funcionamento antes de "assumir o comando" da embarcação.

Qualquer barco – independentemente da sua robustez – pode ficar gravemente danificado se for manuseado e tratado incorrectamente por pessoas sem preparação. Isto é incompatível com a navegação segura. Ajuste sempre a velocidade dos barcos a motor às condições do mar para evitar um batimento excessivo.

Todas as pessoas deverão utilizar um colete salva-vidas/flutuador pessoal adequado quando estiverem no deck. Em alguns países é um requisito legal usar sempre um colete salva-vidas/flutuador pessoal que cumpra com os requisitos legais desses mesmos países.

Se a sua embarcação estiver equipada com um bote salva-vidas, leia, conheça e compreenda todas as suas instruções de operação. A sua embarcação deverá estar equipada com todo o equipamento de segurança (coletes salva-vidas, ganchos, etc.) de acordo com o tipo de embarcação, condições atmosféricas, etc. O equipamento é obrigatório em alguns países. A tripulação deve estar familiarizada com todo o equipamento de segurança e manobras de emergência para recolha de homem ao mar, rebocagem e qualquer outra situação de emergência.

POR FAVOR, MANTENHA ESTE MANUAL E QUALQUER OUTRO ANEXO EM LOCAL SEGURO E ENTREGUE-O AO NOVO PROPRIETÁRIO QUANDO VENDER A EMBARCAÇÃO.

Devido à nossa política de melhoramento contínuo de produto, as ilustrações utilizadas neste manual podem não ser as mesmas que as da sua embarcação e destinam-se a ser pontos de referência representativos. Alguns controlos, indicadores ou informações podem ser opcionais e não estar incluídos na sua embarcação.

ACERCA DA SUA EMBARCAÇÃO

A sua embarcação foi avaliada para estar em conformidade com as partes relevantes da Directiva de Embarcações de Recreio 94/25/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.



KC-0455



KC-0456

DESCRIÇÃO DA EMBARCAÇÃO

A placa do construtor, afixada no casco, duplica muita desta informação; consulte-a regularmente quando estiver a operar a embarcação.

CATEGORIA DE DESIGN DA EMBARCAÇÃO:

Altura de Ondulação Significativa – é a altura média do terço mais alto da ondulação, que corresponde aproximadamente à altura da ondulação estimada por um observador experimentado. Algumas ondas dobrarão esta 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 náuticas.

AO LARGO – Categoria B

Embarcação concebida para operar com ventos que possam exceder a velocidade de força Beaufort 8 e com altura de ondulação significativa associada até 4 metros. Tais condições podem ser encontradas em viagens ao largo de duração suficiente ou em águas costeiras quando não abrigado do vento e da ondulação por algumas dúzias de milhas náuticas. Estas condições também podem ser experimentadas em mares internos de tamanho suficiente para que a altura da ondulação seja gerada.

INTERIOR – Categoria C

Embarcação concebida para operar com ventos até à velocidade de força Beaufort 6 e com a altura de ondulação associada e com altura de ondulação significativa até 2 metros. Tais condições podem ser encontradas em águas interiores, em estuários, e em águas costeiras em condições atmosféricas 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 abrigadas e em águas costeiras com boas condições atmosféricas.

NÚMERO MÁXIMO DE PASSAGEIROS

AVISO

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.

CARGA

AVISO

Não exceda a capacidade de carga máxima. O peso total das pessoas, as engrenagens e as capacidades de fluidos nunca poderão exceder a carga máxima.

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.



SEGURANÇA A BORDO

ALERTAS DE SEGURANÇA

Esta secção abrange a segurança básica de navegação. Ao longo deste manual, precauções e símbolos específicos identificam as informações relacionadas com a segurança.



Existem dois tipos de alertas que podem ser utilizados separadamente ou em combinação para passar a informação:

GRAUS DE PERIGO

PERIGO

Denota a existência de um perigo intrínseco extremo que poderá resultar numa elevada probabilidade de morte ou ferimento irreparável se não forem tomadas as devidas precauções.

AVISO

Denota a existência de um perigo que poderá resultar em ferimento ou morte se não forem tomadas as devidas precauções.

ATENÇÃO

Denota a lembrança das práticas de segurança ou chama a atenção para práticas não seguras que poderão resultar em ferimento pessoal ou dano na embarcação ou nos componentes.

AVISO

Identifica a informação que ajudará a evitar danos na maquinaria e/ou no ambiente.

SÍMBOLOS PICTÓRICOS

O sinais com símbolos pictóricos abaixo mostrados destinam-se apenas a referência. Os símbolos reais variarão consoante o âmbito da aplicação.



Sinais de Aviso – Identificam o perigo.



Sinais de Acção – Indicam uma acção obrigatória que deve ser tomada para evitar o perigo.



Sinais de Proibição – Indicam uma acção proibida.

EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA EXIGIDO

AVISO

Como proprietário da embarcação, a obtenção e manutenção do equipamento de segurança necessário é da sua responsabilidade. Para mais informações sobre o equipamento exigido, contacte as autoridades marítimas locais.

O equipamento de segurança exigido que tem que ter a bordo, pode variar por região e por tipo de água. Por este motivo, informe-se junto das autoridades marítimas locais para uma inspecção segura antes de partir em viagem.

EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA RECOMENDADO

- Equipamento salva-vidas exigido
- 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



COLETES DE SALVAÇÃO

Um colete de salvação pode salvar-lhe a vida, mas só se o vestir. Mantenha os coletes num local de fácil acesso – não num compartimento fechado nem armazenado sob outra engrenagem.

Al disso, os dispositivos em de flutuação que se possam atirar devem estar imediatamente disponíveis para utilização.



AVISO **PERIGO DE VIDA**

É especialmente importante que as crianças, as pessoas incapacitadas e os não-nadadores usem sempre o colete de salvação. As crianças e os não-nadadores precisam de instruções especiais sobre como usar o colete de salvação. Informe todos os passageiros sobre a localização do equipamento de segurança, do equipamento de recolha de homem ao mar, e sobre a localização e desdobramento da escada.

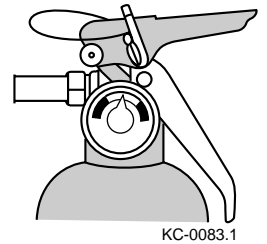
Não deixe de verificar regularmente o estado dos coletes de salvação. Experimente os coletes de salvação antes de se fazer à água e faça os ajustes necessários para uma adaptação confortável. Leia a etiqueta no colete de salvação e siga rigorosamente as instruções.

BARCO SALVA VIDAS

Uma embarcação maior utilizada em alto mar pode estar preparada para ter 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.

EXTINTORES DE INCÊNDIOS

São exigidos extintores de incêndio aprovados na maioria dos barcos, informe-se junto das autoridades locais. Todos os passageiros devem saber a localização e os procedimentos de operação de cada extintor de incêndio.



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/EXPLOÇÃO

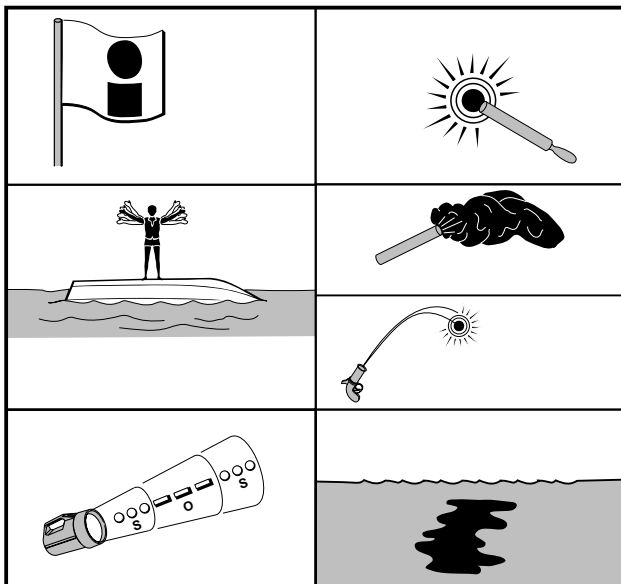
Se o sistema de incêndio disparar, espere pelo menos durante 15 minutos antes de abrir a escotilha do motor. O gás do sistema de incêndio desloca oxigénio para "acalmar" o incêndio. Abrir a escotilha cedo de mais pode alimentar o incêndio com oxigénio e poderá ocorrer um retorno do incêndio.



AVISO
PEÇAS MÓVEIS

Nunca se aproxime de modo a entrar em contacto com quaisquer peças móveis de máquinas em funcionamento, ou seja, motor, gerador, impulsor, etc. Este contacto pode resultar na perda de partes do corpo, estrangulamento, queimaduras e/ou perdas de sangue graves que podem resultar em ferimentos graves ou morte. Mantenha todas as protecções da maquinaria no seu lugar quando estiver em operação.

SINAIS VISUAIS DE AFLIÇÃO



KC-0082.2

A maioria dos barcos que naveguem em águas costeiras têm que levar sinais visuais de aflição aprovados, informe-se junto das autoridades locais.



AVISO
PERIGO DE INCÊNDIO/EXPLOÇÃO

Os dispositivos de sinalização pirotécnicos podem causar ferimentos ou danos de propriedade se não forem manuseados adequadamente. Siga as instruções do fabricante relativamente à utilização adequada dos dispositivos de sinalização.

DROGAS E BARCOS

Não opere a embarcação sob a influência de drogas ou de 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.



AVISO
PERIGO DE OPERAÇÃO DEBILITADA

Drogas e barcos não combinam. Operar um barco enquanto intoxicado 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.

PERIGOS DO MONÓXIDO DE CARBONO

Mesmo com o melhor design e construção de barco mais o máximo cuidado na inspecção, operação e manutenção, os níveis perigosos de CO podem ainda estar presentes nos espaços de acomodação sob determinadas condições.



PERIGO

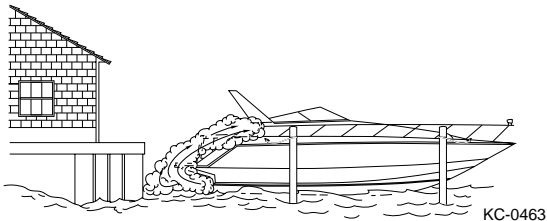
Não utilize a plataforma de embarque para qualquer outro fim que não seja o embarque ou a preparação para entrar na água e não utilize a plataforma de embarque quando o motor estiver a trabalhar.

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, remova imediatamente a pessoa para o ar livre, investigue a causa e tome as respectivas acções correctivas. Procure ajuda médica se necessário.

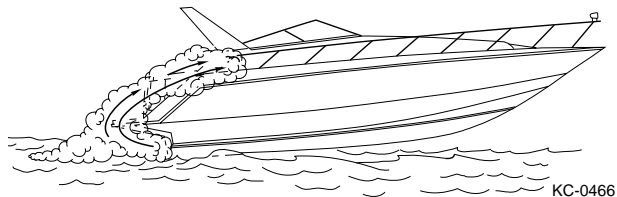
⚠ **PERIGO** ⚠
PERIGO EXTREMO

O gás de monóxido de carbono (CO) é incolor, inodoro e extremamente perigoso. Todos os motores e os aparelhos de consumo de combustível 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. As fontes de CO incluem:

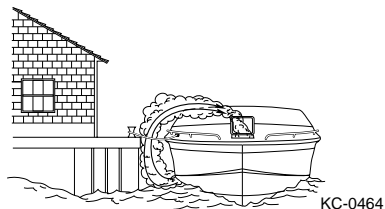
❶ Bloqueio dos escapes do barco por obstrução.



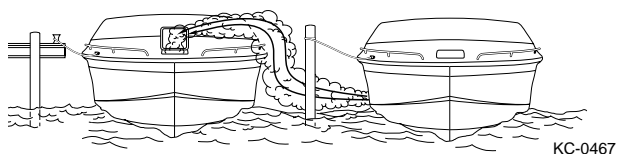
❷ Operar com um elevado ângulo em arco.



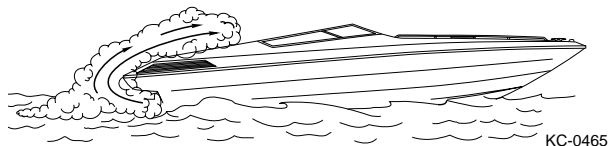
❸ Escapes ao longo da obstrução.



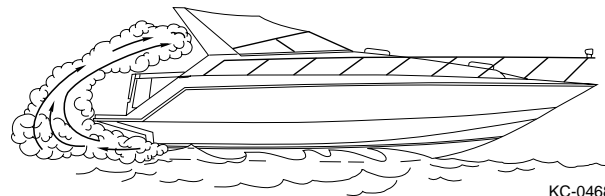
❹ Escapes de outras embarcações em áreas limitadas.



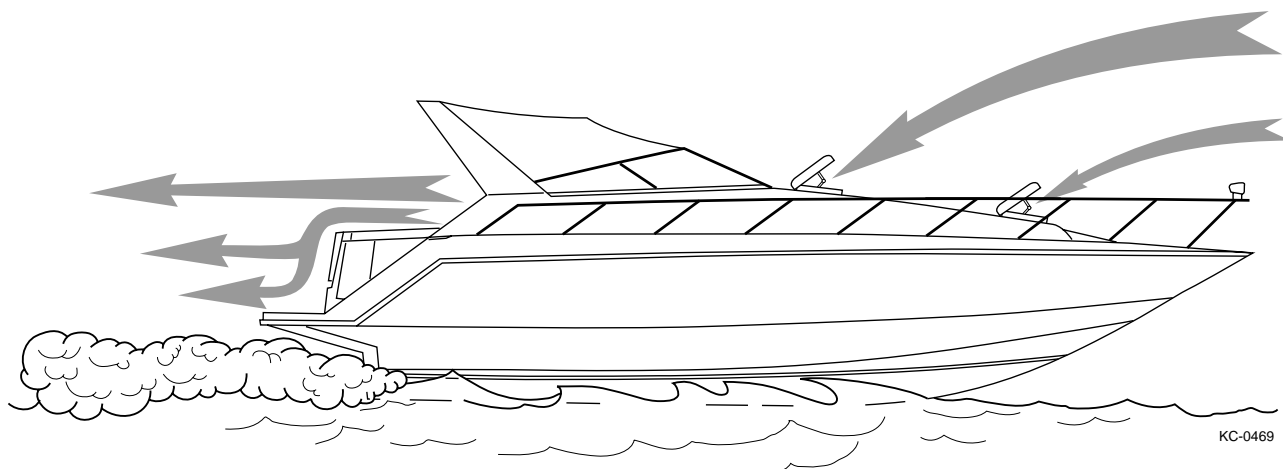
❺ Operar a baixa velocidade ou enquanto parado na água.



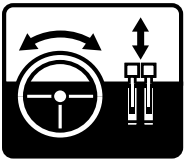
❻ Operar com coberturas de lona e cortinas laterais em local sem ventilação.



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 ser abertas a baixa velocidade ou enquanto parado na água, mas têm que ser fechadas a velocidades de planar ou superior para evitar danos e possíveis ferimentos pessoais.



ASSEGURE A VENTILAÇÃO ADEQUADA PARA UM MOVIMENTO CORRECTO DE AR ATRAVÉS DO BARCO!



INFORMAÇÕES GERAIS

CONTROLOS

Antes de começar

Seja esperto quando utilizar a sua embarcação.

- Conheça as condições da sua embarcação e do ambiente.
- Tenha um plano de navegação e informe as pessoas da hora de chegada prevista.
- Segure ou guarde qualquer objecto solto antes de se fazer ao mar.
- Evite manobras bruscas a alta velocidade e reduza a velocidade em caso de ondulação.

⚠ PERIGO ⚠

Não aumente a potência da sua embarcação e não utilize qualquer motor que exceda a potência nominal daquela inscrita na placa das características. Um aumento da potência da embarcação pode resultar na perda de controlo e numa embarcação pouco segura. Se a sua embarcação não tiver a placa das características, contacte o vendedor ou o fabricante da embarcação.

Controlo de Mudança/Estrangulamento

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 inspecções regulares; consulte o seu concessionário.

AVISO

Todos os controlos de mudança/estrangulamento estão equipados com um interruptor de segurança para a operação “arrancar apenas na posição neutra”.

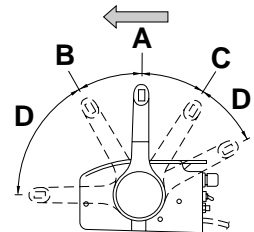
⚠ AVISO

PERIGO DE CONTROLO

Os controlos com uma manutenção inadequada são perigosos. Verifique o funcionamento do controlo e inspeccione visualmente o cabo para ver se não tem nós nem está solto e se existe equipamento em falta antes de colocar a embarcação em funcionamento. Uma manutenção inadequada pode resultar na falha do controlo, causando a perda repentina do controlo, resultando em ferimentos e danos graves.

Alavanca Individual – Instalação à Superfície

Este controlo de alavanca de uma mão funciona como um dispositivo de mudança de engrenagem e um dispositivo de estrangulamento.



KC-0620.1

- A.** Posição Neutra – O interruptor de segurança só permitirá arrancar nesta 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.

Alavanca Individual – Instalação Oculta

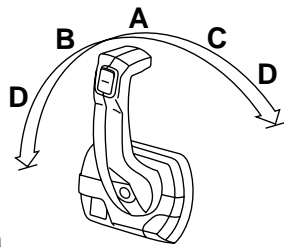
Este controlo de alavanca de uma mão funciona como um dispositivo de mudança da engrenagem e um dispositivo de estrangulamento.

A. Posição Neutra – O interruptor de segurança só permitirá arrancar nesta 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.



KC-0671.1

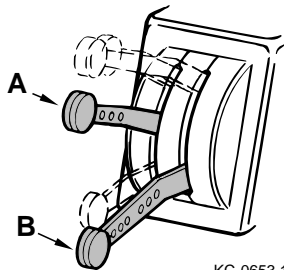
Nunca tente mudar de posição sem o motor estar em funcionamento. Para o aquecimento do motor, existe um botão na base da alavanca que, quando pressionado, permite ao dispositivo de estrangulamento avançar enquanto a transmissão fica na posição neutra.

Alavanca Dupla – Motor Individual

Os controlos de alavanca dupla têm alavancas individuais para o deslocamento da transmissão e para o estrangulamento do motor.

A. Alavanca de Mudança – Neutro 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.

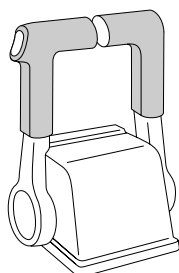


KC-0653.1

Para o aquecimento do motor, a alavanca de mudança está colocada na posição neutra e a alavanca de aceleração é avançada conforme necessário.

Alavanca Individual – Motor Duplo

Os controlos do motor duplo permitem um controlo independente do deslocador e do acelerador de cada motor para um manobramento mais fácil em espaços apertados. Cada alavanca de controlo funciona como um deslocador de engrenagem e como um dispositivo de estrangulamento



KC-0651.3

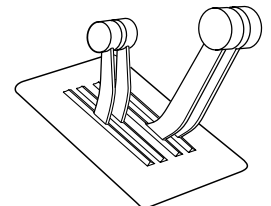
para o respectivo motor, a alavanca esquerda para o motor de bombordo e a alavanca direita para o motor de estibordo.

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.

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

Os controlos de alavanca dupla em barcos com motor duplo têm alavancas individuais para a mudança da transmissão e para o estrangulamento para cada motor, alavancas esquerdas para o motor de bombordo e alavancas direitas para o motor de estibordo. Os controlos do motor duplo estão normalmente providos de alavancas de mudança (todas do mesmo tamanho e cor) agrupadas juntamente, e alavancas de estrangulamento (todas do mesmo tamanho e cor, mas normalmente maiores que as alavancas de deslocamento) agrupadas juntamente.



KC-0654.1

Para a(s) alavanca(s) de mudança, neutro é a posição de espera a meio do percurso 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

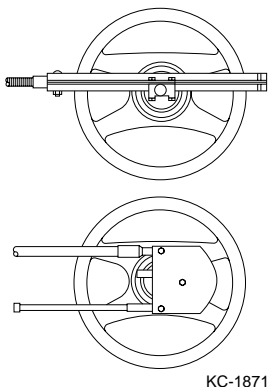
Todos os sistemas de direcção exigem um período de manutenção para se encontrarem sem problemas e seguros. São essenciais inspecções regulares; consulte o seu concessionário. Se a sua embarcação estiver equipada com um sistema de direcção de emergência, saiba exactamente qual a sua localização e a sua operação.

⚠ AVISO
PERIGO DE CONTROLO

- Os controlos com manutenção inadequada são perigosos.
- A direcção do barco não se centra por ela própria. Mantenha sempre um grampo seguro na roda do leme para manter um controlo total do barco.

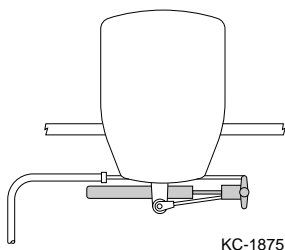
Direcção mecânica

Num sistema de direcção mecânico, quando a roda do leme é rodada, a unidade do leme transfere o movimento rotativo da roda para movimento linear no cabo, o que empurra ou puxa o braço de direcção.



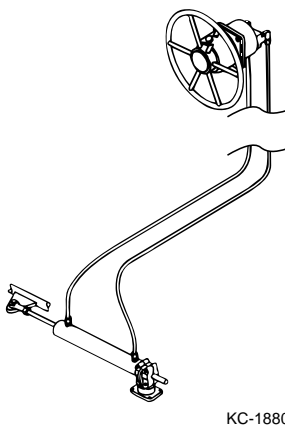
Direcção Assistida

Num sistema de direcção assistida, quando a roda do leme é rodada, a unidade do leme transfere o movimento rotativo da roda para movimento linear no cabo, o que empurra ou puxa o braço de direcção. 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.



Direcção Hidráulica

Um sistema hidráulico tem uma bomba directamente montada na roda do leme com dois tubos que correm da bomba para 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.



⚠ AVISO
PERIGO DE CONTROLO

Os controlos com manutenção inadequada são perigosos. Mantenha o nível de fluido do sistema hidráulico com fluido adequado; consulte o seu concessionário. Uma manutenção inadequada pode resultar na perda do controlo, resultando em ferimento grave ou morte.

VÁLVULAS

As válvulas são utilizadas no sistema de combustível da embarcação, no sistema de queima de combustível nos sistemas de água e de bombas livewell conforme necessário para o controlo de combustível e de fluidos.

⚠ PERIGO ⚠

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. Evite deteriorar as linhas e os conectores de combustível e evite o contacto de combustível com peças do motor quentes. Não armazene combustível em contentores ou em compartimentos que não tenham sido concebidos para tal fim. Limpe qualquer combustível derramado imediatamente e deite fora os trapos em terra.

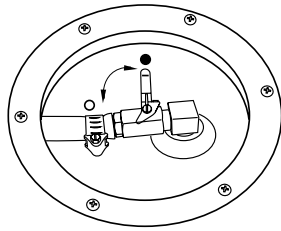
Conheça os perigos associados a combustível e a outros sistemas de combustão.

⚠ PERIGO ⚠

A combustão de combustível ou os equipamentos de chama viva consomem oxigénio e libertam produtos de combustão na embarcação. É necessária ventilação quando utilizar este tipo de aparelhos. Assegure-se que existe a ventilação adequada e que o equipamento funciona correctamente.

Interrupção do Combustível

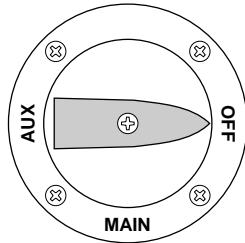
As válvulas de interrupção do combustível evitam que o combustível chegue ao motor. É recomendável que estas válvulas estejam fechadas durante longos períodos de inatividade ou armazenamento.



KC-1003

Seleção do Depósito de Combustível

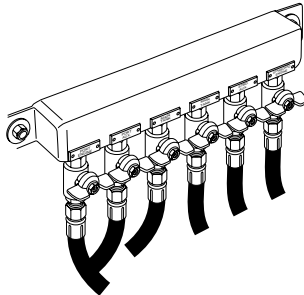
Os modelos com dois ou três depósitos de combustível estão equipados com uma válvula para seleção do depósito.



KC-1001.1

Tubagem de Combustível

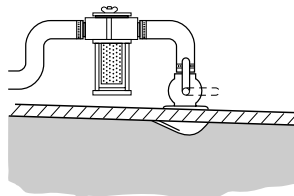
As tubagens de combustível, localizadas normalmente no compartimento do motor, são utilizadas com vários depósitos de combustível e motor. As válvulas são utilizadas para retirar combustível de um ou mais depósitos, ou para interromper o fornecimento de combustível para um ou mais motores.



KC-1004

Água (Torneira de Tomada de Água do Mar)

Qualquer entrada ou saída de água abaixo da linha de água 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 inatividade e ser abertas apenas quando necessário.



KC-2165.1



AVISO PERIGO DE INUNDAÇÃO

Mantenha as torneiras de tomada de água do mar fechadas durante os períodos de inatividade. Uma falha no tubo de escoamento poderá inundar o barco se a torneira de tomada de água do mar ficar aberta.

Algumas torneiras de tomada de água do mar para entradas de água estão equipadas com filtros para remoção de resíduos da água que entra, evitando assim o bloqueio do tubo de escoamento. Os filtros devem ser verificados e limpos diariamente para assegurar um fluxo de água adequado.

ATENÇÃO

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.

Escape Desviador

O desviador de escape, controlado por um interruptor no leme, envia os gases de escape (e ruído) para os tubos de escape através do gio ou através do eixo da hélice.

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.

Desviador de Água

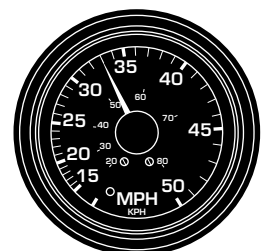
A válvula do desviador de água permite que dois sistemas diferentes partilhem uma única entrada de água e torneira de tomada de água do mar. Quando é utilizado um desviador, pode funcionar um ou outro sistema, mas não podem funcionar os dois sistemas ao mesmo tempo.

INSTRUMENTOS

Se o seu barco estiver equipado com vários motores, poderão existir dois ou mais conjuntos dos 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

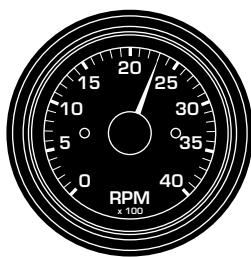
Mede a velocidade do barco em quilómetros, nós ou milhas por hora.



KC-0710

Tacómetro

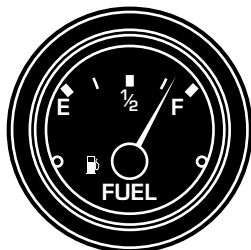
Mede a velocidade do motor em rotações por minuto.



KC-0700

Combustível

Mede o nível de combustível aproximado no depósito de combustível. Um vez que a exactidão varia de acordo com a posição do barco (equilíbrio e inclinação), utilize um terço do seu combustível para sair, um terço para voltar e um terço como reserva.



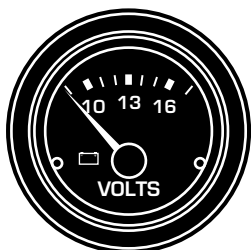
KC-0720

AVISO

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

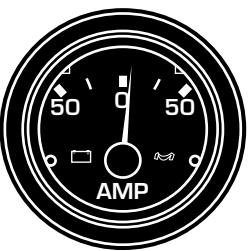
Mede o estado da bateria principal ou excêntrica em volts CD. Verifique o sistema de carregamento e o estado da bateria se a leitura se situar abaixo de 11,5.



KC-0750

Amperímetro

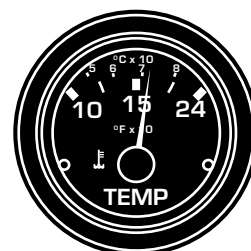
Mede a corrente de carga no sistema eléctrico. Consulte o manual do motor relativamente à amplitude normal de funcionamento.



KC-0760

Temperatura da Água do Motor

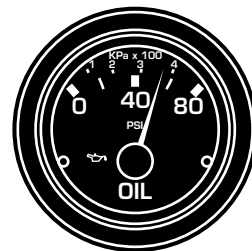
Mede a temperatura do líquido de refrigeração do motor. Consulte o manual do motor relativamente à amplitude normal de funcionamento.



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.



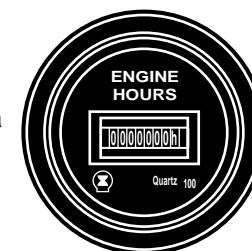
KC-0780

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

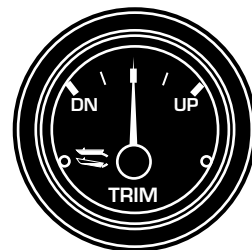
Controla o tempo de funcionamento do motor para a programação da manutenção.



KC-0782

Equilíbrio

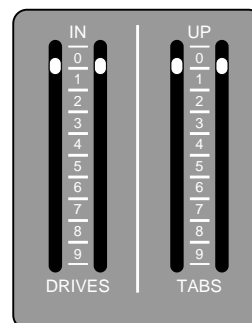
Indica a posição da unidade propulsora e indica a posição relativa da proa, a partir de um plano horizontal. Utilize este manómetro para controlar o equilíbrio do barco.



KC-0740

Indicador da Posição do Compensador de Equilíbrio

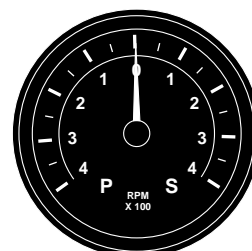
Indica se a posição do compensador de equilíbrio está para cima ou para baixo.



KC-0707

Sincronizador do motor

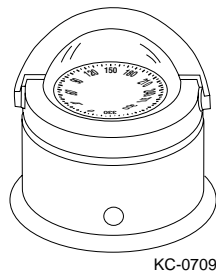
Visualiza a relação entre as leituras RPM dos motores duplos para ajudar a sincronizar as velocidades do motor. Se o ponteiro estiver em zero, os motores estão sincronizados. Se o ponteiro não estiver em zero, ajuste a velocidade do motor até o ponteiro ficar em zero.



KC-0708

Bússola

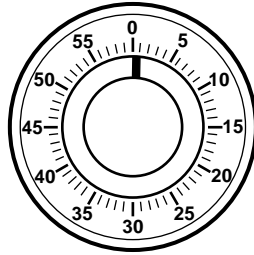
Utilizada na navegação para indicar onde está localizado o NORTE magnético.



KC-0709

Sonda de Profundidade

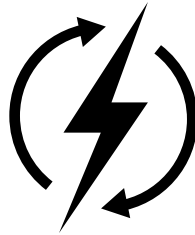
Indica a distância entre a parte de baixo do seu barco e a superfície da terra directamente por baixo do transdutor. Para evitar encalhar em águas de pouca profundidade, subtraia sempre uma distância extra à leitura dos metros.



KC-0910

INTERRUPTORES E INDICADORES

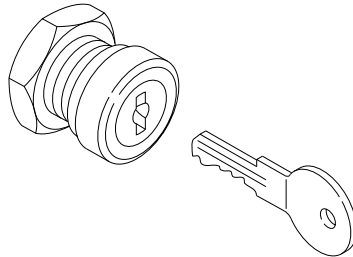
Todos os circuitos eléctricos do seu barco estão equipados com um interruptor de controlo.



KC-4090

Ignição

Rodando completamente a chave no sentido dos ponteiros do relógio, engatará o motor de arranque. Logo que o motor arranque, solte a chave para fazer o interruptor voltar à posição ON.

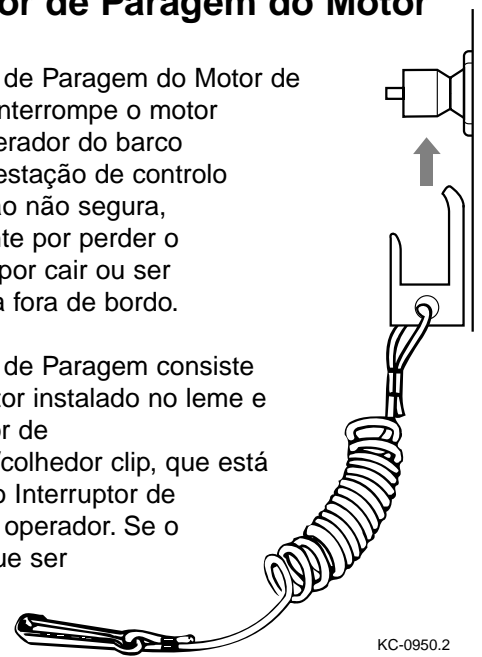


KC-0985

Interruptor de Paragem do Motor

O Interruptor de Paragem do Motor de emergência interrompe o motor quando o operador do barco abandona a estação de controlo numa situação não segura, acidentalmente por perder o equilíbrio ou por cair ou ser ejectado para fora de bordo.

O Interruptor de Paragem consiste num interruptor instalado no leme e um interruptor de clip/colhedor/colhedor clip, que está ligado entre o Interruptor de Paragem e o operador. Se o motor tiver que ser desligado rapidamente, basta puxar o cabo para libertar o clip do interruptor para parar o motor.



KC-0950.2

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.

AVISO

Este Interruptor de Paragem deve ser utilizado apenas em situações de emergência. Não deverá ser utilizado para desligar normalmente o motor.

AVISO

PERIGO DE CONTROLO

Ligue o colhedor do Interruptor de Paragem do Motor ao operador antes de colocar o motor em funcionamento. Isto evitará que o barco fuja se for acidentalmente atirado pela borda fora.

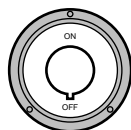
O Interruptor de Paragem só poderá ser eficaz se estiver em bom estado de funcionamento. Esteja atento ao seguinte:

- *Nunca retire nem modifique o Interruptor de Paragem nem/ou colhedor.*
- *O colhedor deverá estar sempre sem obstruções que poderiam interferir com o seu funcionamento.*

UMA VEZ POR MÊS: Verifique se o interruptor funciona correctamente e assegure-se que o cordão de arranque não está traçado ou danificado. Com o motor em funcionamento, puxe o colhedor. Se o motor não parar, consulte o seu concessionário para substituir imediatamente o interruptor.

Interruptor de bateria

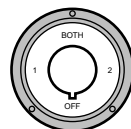
Isola toda a carga da bateria, com excepção da bomba de porão automática(s), quando equipado. Se possuir o sistema duplo de bateria, assegure-se que o interruptor do selector de bateria para, pelo menos, uma bateria, está na posição ON. O interruptor de bateria também fornece a desconexão positiva da 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 mais informação.



KC-0704.1

Interruptor de Selector de Bateria

Isola a embarcação das baterias e alterna para a bateria “primária” e “secundária” ou ambas. Em condições normais, o interruptor deve estar na posição “ON” para uma bateria em vez de ambas as baterias. Isto manterá uma bateria em reserve, no caso da outra falhar. Seleccione a bateria em que o motor está desligado e alterne as baterias diariamente. Na posição “OFF”, a embarcação estará isolada das baterias, com excepção da bomba de porão automática, se fizer parte do equipamento. O interruptor do selector de baterias também liga ambas as baterias se for necessário maior poder 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 informação.



KC-0705.1

AVISO

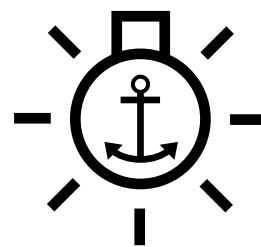
O objectivo do selector de bateria é manter uma das baterias como sobressalente. Se ambas as baterias estiverem ON e uma das baterias for utilizada para iniciar o motor e a outra para acessórios, ambas as baterias ficarão descarregadas. Isto eliminará a bateria sobressalente.

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 outra. Consulte o manual do fabricante do isolador para obter mais informações.

Luz de Ancoragem

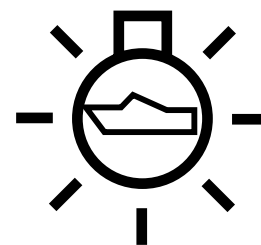
Liga apenas a luz branca circundante para a ancoragem nocturna.



KC-4065

Interruptor das Luzes de Navegação

Controla as luzes de funcionamento e ancoragem e determina a iluminação para a operação nocturna.



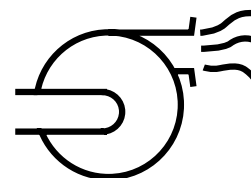
KC-4060

AVISO

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.

Interruptor do Ventilador

Activa a ventilação do compartimento do motor para retirar fumos explosivos da área.



KC-4040



⚠ PERIGO ⚠

PERIGO DE INCÊNDIO/EXPLOÇÃO

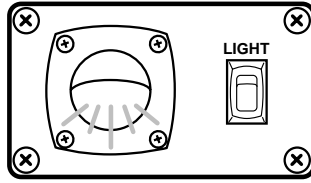
O ventilador deve estar a funcionar pelo menos cinco minutos antes do arranque do motor. Este procedimento tem que ser repetido antes de cada arranque. Além disso, o ventilador deve estar em operação contínua quando em funcionamento em ralenti ou a baixa velocidade. O facto de não colocar o ventilador em funcionamento poderá conduzir a condições favoráveis para uma explosão, resultando em ferimentos pessoais graves ou em morte.

Bomba do Porão

Liga e desliga manualmente a bomba do porão.

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 CD 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.



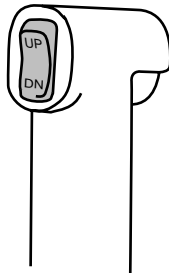
KC-4070

Elevação da Escotilha

Eleva e baixa as escotilhas do compartimento do motor electricamente operadas.

Equilíbrio do Motor

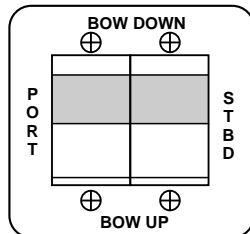
Este interruptor activa a função de equilíbrio/inclinação. Empurre e mantenha o interruptor até o motor se encontrar no ângulo desejado. Utilize este interruptor em combinação com o manómetro de equilíbrio para maximizar o desempenho do barco na água. O interruptor de inclinação eleva a unidade accionadora para reboque.



KC-0931.2

Compensadores de Equilíbrio

Estes interruptores de oscilação controlam os compensadores de equilíbrio localizados no gó de bombordo e estibordo. Ajustar os compensadores de equilíbrio melhorará o percurso do seu barco e corrigirá a inclinação de lado a lado devido a 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

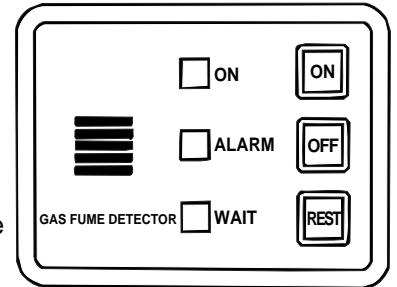
Os detectores controlam gases perigosos que se possam acumular no seu barco.

Fumos de Gás



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 funcionam adequadamente.



KC-0936

Fumos de Monóxido de Carbono

Soará um alarme quando forem detectados fumos de gás de monóxido de carbono (CO). Faça os passageiros irem para o ar livre e ventile imediatamente a área.



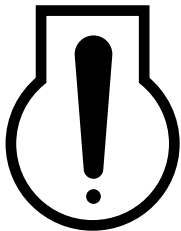
PERIGO

PERIGO EXTREMO

O gás de monóxido de carbono (CO) é incolor, inodoro e extremamente perigoso. Todos os motores e os aparelhos de consumo de combustível 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. Consulte SEGURANÇA A BORDO para obter mais informações.

Alarme de Aviso

Se ouvir um alarme de aviso, verifique os manómetros e pare 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.



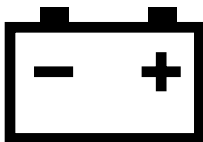
KC-5020

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.

SISTEMAS ELÉCTRICOS

Alguns barcos estão equipados com dois sistemas eléctricos; um sistema de corrente directa (CD) accionado por bateria e um sistema de corrente alternada (CA) accionado por gerador ou terra.



KC-4080

Estes sistemas têm um painel central de carga que serve como painel principal de distribuição. O sistema CD fornece electricidade a todos os circuitos eléctricos do barco (luzes, bombas, ventiladores, ignição, etc.).

O sistema CA fornece energia às tomadas eléctricas e aos sistemas accionados por CA (forno eléctrico, aquecedor de água, microondas, frigorífico, etc.) quando o barco está ancorado no cais ou na rampa de lançamento.



PERIGO DE FOGO/EXPLOSÃO

A utilização inapropriada dos sistemas CS e CD pode resultar em fogo ou explosão.



Não trabalhe com um sistema em acção. Utilize cautela quando ligar ou desligar a energia de terra. Evite nadar perto da embarcação quando esta estiver ligada a energia de terra.

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.

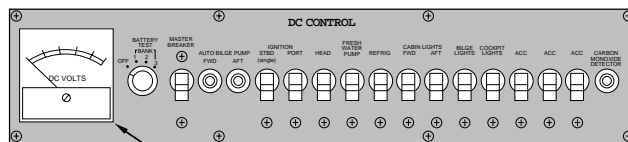


PERIGO DE FOGO/EXPLOSÃO

Os electrólitos da bateria são ácidos, e devem ser manuseados com cuidado. Se um electrólito estiver em contacto com a pele ou qualquer outra parte do seu corpo, enxague 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 um fogo. Use de cautela 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 a bateria na embarcação e/ou obstrua os orifícios de ventilação da bateria.

Painel Principal CD



KC-1633.1

Um painel principal CD pode consistir de um voltímetro, um interruptor de teste de bateria, uma série de disjuntores do tipo interruptor e disjuntores de circuito reiniciáveis, e o interruptor de disjunção principal.

Voltímetro (A)

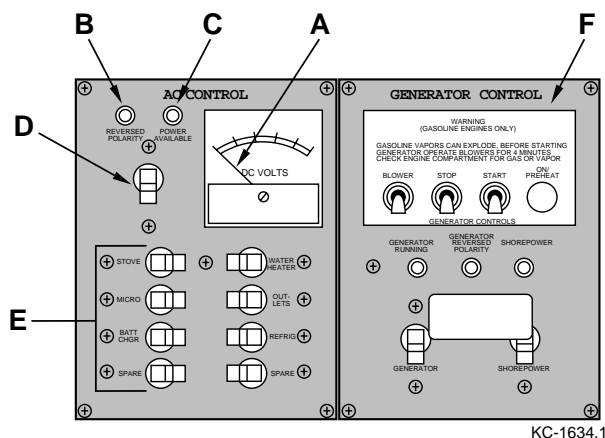
O voltímetro permite-lhe verificar o estado das baterias. Com o interruptor de disjunção principal na posição OFF, rode o interruptor de teste da bateria para verificar a voltagem da bateria.

ATENÇÃO

Nunca reinicie um disjuntor de desengate sem primeiro detectar e corrigir a causa do problema.

Os disjuntores do circuito 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



KC-1634.1

Muitos painéis de controlo CA consistem num voltímetro ou disjuntor CA principal, numa luz indicadora de polaridade invertida e em disjuntores de circuito individuais.

Voltímetro (A)

Se equipado, permite-lhe controlar a voltagem CA.

Luz de Polaridade Invertida (B)

Indica se a polaridade da fonte de energia do lado da terra foi invertida, mas não indicará se a polaridade do barco (ligações) estiver invertida.



AVISO

PERIGO DE ELECTROCUÇÃO

Se a polaridade estiver invertida, NÃO utilize a fonte de energia de terra. Desligue imediatamente a fonte de energia e desligue o cabo de energia de terra. A polaridade inversa ou a má utilização do sistema CA é perigosa e potencialmente mortal e pode causar choque, electrocução ou morte.

Luz Eléctrica Disponível (C)

Indica que a energia de terra ou do gerador está disponível no painel para distribuição. Este indicador tem que estar iluminado antes de colocar o disjuntor principal CA em ON.

Disjuntor Principal CA (D)

Liga e desliga todo o sistema 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)

Permitem-lhe ligar ou desligar um circuito colocando um interruptor em ON ou OFF. Protegem também o sistema recebendo a energia, interrompendo automaticamente o circuito no caso de ocorrência de curto-circuito ou sobrecarga.

ATENÇÃO

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 colocar o gerador em funcionamento, opere o ventilador do compartimento do motor durante pelo menos 5 minutos antes do arranque e continuamente durante o funcionamento do gerador para retirar gases ou vapores perigosos.



PERIGO

PERIGO EXTREMO

O funcionamento do gerador pode ser perigoso. Leia o manual do gerador antes de o colocar em funcionamento pela primeira vez.

ALIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEL



⚠ PERIGO ⚠

FOGO, EXPLOSÃO E PERIGO DE CHAMA VIVA!

A gasolina é extremamente perigosa em determinadas condições. Quando abastecer de combustível, observe as seguintes instruções:

- Pare todos os motores e ventoinhas antes de abastecer.
- Não fume ou permita que existam chamas vivas ou faíscas na proximidade ou dentro de 15 metros (50 pés), da área de abastecimento.
- Se equipado, feche todas as portas, janelas, escotilhas e aberturas que possam permitir que os vapores do combustível entrem nos espaços fechados da embarcação.
- Não encha os tanques em demasia. Permita que, pelo menos, exista 2% de expansão de combustível quando abastecer. Se a temperatura do combustível for 0°C (32°F) ou mais baixa, permita que, pelo menos, 6% de expansão do combustível.

Perigo de Electricidade Estática

Uma faísca de electricidade estática pode acender vapor de combustível causando ferimentos sérios e danos na propriedade. Utilize de extrema cautela quando abastecer o sistema de combustível. Para além disso:

- 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 os avisos ALL 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 entre de novo no seu veículo enquanto abastece. Entrar e sair do veículo pode contruir uma carga estática que pode inflamar os gases e o tubo de enchimento.

Se ocorrer um fogo, não entre em pânico.

- Não remova o bico do tanque de combustível.
- Evacue todos os passageiros do veículo e da área de abastecimento e informe imediatamente o empregado da bomba de forma a que possam accionar o fecho de emergência e o extintor de incêndio.

Depois de abastecer



⚠ PERIGO ⚠

PERIGO DE FOGO/EXPLOSÃO!

Pingar combustível constitui risco de fogo e de explosão.

- A primeira vez que encher o tanque de combustível da sua embarcação e depois de casa reabastecimento posterior, verifique todo o sistema de combustível quanto a fugas e/ou peças defeituosas.
- Fugas e/ou peças defeituosas devem ser reparadas e a área ventilada para remover gases combustíveis.

- 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 arrancar com qualquer motor.
- Se estiver equipado, ligue o ventilador por um mínimo de quatro minutos antes de cada vez que ligar o motor.

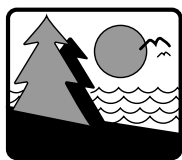
Quando ligar o motor



⚠ PERIGO ⚠

PERIGO DE FOGO/EXPLOSÃO!

- Ligue **SEMPRE** o ventilador do porão por, pelo menos quatro minutos **ANTES** de ligar qualquer equipamento eléctrico ou de ligar o motor (s).
- A utilização do ventilador do porão **NÃO É UMA GARANTIA** que os vapores explosivos tenham sido removidos. **ANTES** de ligar qualquer aparelho eléctrico ou de ligar o motor, utilize sempre um “teste de olfacto” para verificar a existência de vapores de combustível nas áreas do motor ou do ventilador do porão.
- Se lhe cheirar a combustível, **NÃO** ligue qualquer aparelho eléctrico e não ligue o(s) motor(es). Investigue imediatamente.



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 deite à água nada que você não gostaria de comer ou beber!

Conheça as leis locais e respeite-as quando descarregar tanques de retenção e de desperdícios.

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 bordo 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 nem deite combustível ou óleo para a água; é proibido e está sujeito a multa. Existem dois tipos de descarga comum e acidental:

- Sobre-enchimento do depósito de combustível
- Água do porão contaminada pela bomba



! PERIGO !

PERIGO DE INCÊNDIO/EXPLOÇÃO

Os fumos de panos podem concentrar-se no porão e podem ser extremamente perigosos. Se a limpeza a efectuar se situar numa área limitada sem ventilação, utilize uma máscara adequada para evitar a asfixiação. Nunca armazene panos utilizados para limpar derramamentos de combustível ou solvente no barco. Elimine os panos adequadamente em 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 para fora de bordo *ou mesmo uma descarga de resíduos para fora de bordo operacionável.*

RUÍDO EXCESSIVO

Ruído significa ruído do motor, ruído do rádio ou mesmo gritos. Muitos organismos marítimos adoptaram limites de ruído. Não utilize o escape através do gio a não ser que esteja bem no alto mar. 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. Poderá ser responsabilizado por qualquer dano ou ferimento causado pela sua esteira/agitação. Antes de entrar numa zona de NÃO ESTEIRA, planeie à mínima velocidade possível.

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 o seu barco permanecer em águas onde o crescimento de plantas marinhas for um problema, a utilização de uma tinta anti-incrustações 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 para a 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 à base de citrinos são excelentes para fins de limpeza marítima e são seguros para si e para o ambiente. Consulte a MANUTENÇÃO para obter mais informações.



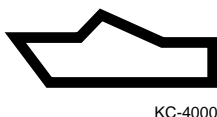
MANUTENÇÃO

CORROSÃO DA ÁGUA SALGADA

Todo o barco deve ser limpo com água fresca imediatamente após ter sido utilizado em água salgada. Se o barco for utilizado essencialmente em água salgada, encere o casco mensalmente e aplique um inibidor de corrosão a todo o hardware.

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 mýldio. 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.



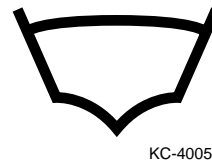
ATENÇÃO

Tenha cuidado ao limpar pois a espuma do sabão pode ser muito escorregadia. Não aplique cera nas zonas de chão texturadas ou normalmente utilizadas, convés ou talabardão.

Quando lavar o seu barco certifique-se de que utiliza uma solução de detergente suave e água quente. NÃO utilize produtos de limpeza abrasivos, solventes, amoníaco ou cloro, pois estes irão danificar a superfície revestida a gel. Sob condições extremas, os produtos de limpeza especiais poderão ser utilizados para retirar plantas marinhas, tais como espuma ou algas, do casco; consulte o seu concessionário.

MANUTENÇÃO DO FUNDO

Qualquer formação de vida marinha a partir da água criará arrasto a afectar 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 maneira de evitar o empolamento é a minimização do tempo de permanência do barco na água.

ESTOFOS

Uma lavagem regular com detergente suave ou água quente ou produtos de limpeza de vinilo para automóvel é o suficiente para manter os revestimentos a vinilo em bom estado. Evite que as almofadas fiquem ensopadas e seque-as completamente depois de as lavar para evitar a acumulação de mýldio. Pendure as almofadas na parte de cima do barco para permitir a circulação do ar e pulverize-as com repelente de mýldio.

AVISO

Determinados produtos de limpeza para automóvel, domésticos e industriais podem causar danos e descoloração. Os solventes e os fluidos de limpeza a seco ou produtos que contenham matérias corantes, tais como a cera, 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

As bombas eléctricas do porão estão sujeitas a mau funcionamento e não são substituto para uma inspecção frequente ao porão, especialmente durante períodos de muita chuva, mar agitado ou condições de 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.



AVISO

PERIGO DE EXPLOSÃO/INCÊNDIO

Não utilize solventes inflamáveis para limpar o seu porão.

AVISO

As bombas de porão e os sistemas de bombagem do porão não são concebidos para controlo de danos.

AVISO

Não descarregue óleo nem produtos de limpeza para a água. Consulte as CONSIDERAÇÕES AMBIENTAIS.

PLEXIGLAS

O plexiglas é susceptível a arranhões. Ao limpar, aplique sempre água limpa e morna e seque com um tecido suave e sem fibra de algodão.

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 branqueador 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.

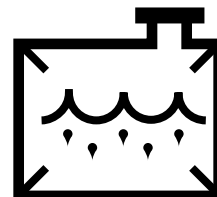
Inspeccione periodicamente o seu barco para verificar se os parafusos, as cavilhas, os grampos e os encaixes estão bem apertados e adaptados.

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, toalhetes sanitários ou objectos sólidos ou duros na sanita.

DEPÓSITO PROVISÓRIO

Se o seu barco tiver instalado um depósito provisório de resíduos opcional, estão disponíveis vários químicos para controlar odores e para ajudar a desfazer os sólidos. Consulte o seu concessionário marítimo relativamente ao que deve utilizar. Depois de ter esvaziado o depósito provisório, encha o depósito com água fresca e bombeie-o novamente para limpar.



KC-4055

AVISO

Os químicos utilizados para limpar e desodorizar durante o armazenamento deverão ser compatíveis com o seu sistema de tanque de retenção. Os tanques deverão ser esvaziados durante o armazenamento e durante longos períodos de não-utilização. A descarga de detritos deverá ser realizada unicamente em áreas aprovadas e de acordo com as leis locais de descarga de químicos ou de desperdícios.

Existem muitas marinas que estão certificadas para bombear o seu depósito provisório.

CORROSÃO GALVÂNICA

Os barcos que operam em águas salgadas, poluídas, ou salobras devem estar equipados com anódio de zinco instalado no gio para evitar danos nas peças metálicas que entram 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.

ATENÇÃO

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 exige 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.

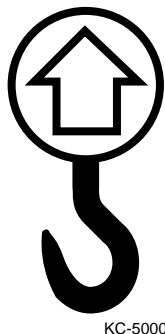
INSPECÇÃO

Inspeccione visualmente todo o hardware, grampos e encaixes para ver se estão bem apertados; todos os tubos, depósitos, encaixes colocados através do casco e vedantes para ver se existem fugas; e todas as ligações para ver se existe corrosão, desgaste ou outros danos antes de lançar o seu barco. As inspeções 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 proa e na popa.
- 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.

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 EXPLOSÃO/INCÊNDIO

Os agentes de limpeza e os ingredientes da tinta podem ser inflamáveis e/ou explosivos, ou perigosos para inalar. Certifique-se de que utiliza uma ventilação adequada e vestuário de segurança adequado (luvas, óculos de protecção, máscara respiratória, etc).

AVISO

- **Verifique os regulamentos ambientais antes de pintar.**
- **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.

- Använd breda lyftok för lyftbältena för att förhindra tryck mot båtsidorna.
- Se till att stäven vid lyftet ligger högre än aktern för att förhindra motorskadorna.
- Keep the bow slightly higher than the stern to prevent engine damage.

BOTTENMÄLNING

Innan Du bottenmålare båten och väljer färg tala med Din båthandlare för val av rätt färg. Kraven är olika i olika delar av landet.



VARNING

EXPLOSIONS/ELDFARA

Rengöringsmedel och färginnehåll kan vara flambara och/eller explosiva eller farliga att inandas. Se till att använda rätt ventilation och rätt skyddskläder (handskar, säkerhetsglasögon, andningshjälp etc).

NOTERA

- Kontrollera miljöreglerna innan Du målar.
- Se produktspecifikationerna och direktiv innan Du sätter igång.

Konsultera de lokala myndigheterna beträffande miljöreglerna innan Du bottenmålare båten. Följ exakt färgfabrikantens direktiv.

MATERIAL OCH KOMPONENTER

Din båt är designad för säker båtspport och svar marin omgivning och noggrant testad och certifierad i enlighet med gällande säkerhetsstandarder. För att inte försäkra båtens egenskaper rekommenderar vi inte att båten förses med ytterligare utrustningsdetaljer eller att ägaren modifierar fabriksmonterad utrustning.

Din båthandlare är kvalificerad för att utföra reparationer, ändra och modifiera Din båt utan att försäkra säkerheten, konstruktionen eller garantiåtaganden.

VINTERFÖRVARING

Förvaring eller vinterupplagning kräver speciella förberedelser för att förhindra skador på båten. Utan riktig förberedelse kan förvaringen förorsaka rost eller korrosion på metalldelar, mögelskador på mattor och dyror eller tryckskador om det finns vatten i slangar och komponenter.

Eftersom båtskador beroende av felaktig förvaring ej täcks av garantin bör Du se till att båten förvaras av Din båthandlare.

INSPEKTION

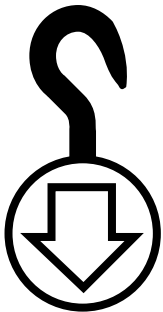
Inspektera visuellt alla beslag, slangklämmor och tillbehör så att de sitter fast; alla slangar, tankar, skrovgenomföringar och tätningar för läckage; och alla elkablar för korrosion, nötning eller annan skada före sjösättning. Inspektioner måste genomföras vid varje säsongssstart och då och då under säsongen. Din båthandlare kan vara till Din hjälp.

UPPSTÄGNING/LYFTNING

Om Din båt skall tas upp ur vattnet utan hjälp med en traller följ dessa riktlinjer:

- Fäst aldrig lyftkablar i pollare, vattenskidkrokar eller räckan. Fäst kablar endast i speciella lyftbeslag på akterspegeln eller i stäven.

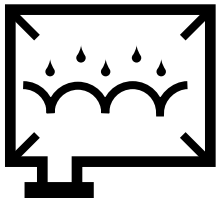
KC-5000



- För att förhindra skador på båten måste båten skyddas där kablarna ligger an mot båtskrovet.
- Fäst tampar vid stäven och aktern som hjälper Dig att kontrollera båtens läge under lyftet.
- Om lyftbälten används se till att de är minst 130 mm breda.
- Se till att lyftbältena inte skadar undervattensbeslag eller propelleraxel.

SEPTIKANKEN

Om Din båt är försedd med en septiktank så finns det speciella kemikalier som bryter ner innehållet och håller dällig lukt borta. Fråga Din båthandlare till råds. Efter tömning av tanken skall den fyllas och rengöras med friskt vatten.



KC-4055

NOTERA

Kemikalier som används till rengöring och luktreducering under förvaring måste vara lämpade för förvaringstanksystemet. Tankarna skall vara tomma under förvaringen och under längre perioder då de inte används. Tömning av avfall överbord får endast ske på godkända områden och enligt gällande bestämmelser för utsläpp av kemikalier eller avfall.

Numera finns många marinor och varv med suganläggningar för septiktankar.

GALVANISK KORROSION

Båtar som går i saltvatten, förorenat och bräckt vatten skall på akterspegeln utrustas med en zink anod för att förhindra skador på de metalldelar som kommer i kontakt med vatten. Zinken är gjord för att vara självförstörande. Anoden eroderar sakta på grund av elektrolitisk strömning och kräver regelbunden kontroll.

Om zinkanoden kraftigt eroderat skall den bytas ut för att skyddet för skada på andra metalldelar skall gälla. De flesta motorer är utrustade med en eller flera zinkanoder och kontrollera även dessa regelbundet för eventuella utbyten.

VAR FÖRSIKTIG

Måla aldrig över zinkanoder eller katoder med något medel. En gång övertäckta ger de ej skydd mot galvanisk korrosion. Utbyt anoder som är förstörda upp till 50% eller mer.

REPARATIONER, UTBYTEN OCH ERSÄTTNINGAR

Reparera ej själv om Du ej är certifierad att göra det och ha då nödvändig och godkänd reparationsinformation. Använd marina godkända ersättningsdelar.

BOTTENUNDERHÅLL

Varje beväxning på Din båtbottnen skapar motstånd och försämrar båtens gångegenskaper. Använd aldrig stålborste eller nötande slipkuddar på Din båtbottnen. Små sprickor drar åt sig smuts och skum.

Gelcoat sprickor (osmotic sprickbildning) är ett naturligt förhållande. Sprickor kan uppstå på varje gelcoat yta som är nedsänkt i vatten under längre tidsperiod.

Bästa sättet att förhindra sprickor är att minimera tiden som båten befinner sig i vatten.

DYNOR OCH SÄTEN

Regelbunden tvättning med milda rengöringsmedel eller varmt vatten eller billrengöringsmedel för vinylmateriäl räcker för att hålla vinylmateriälen i bra kondition. Se till att dynorna ej blir blöta och torka dem noggrant efter rengöring för att förhindra mögelbildning. Lägg upp båtuddarna i kabinen för att förbättra luftcirkulationen och spraya på dem med ett medel för att förhindra att mögel uppstår.

NOTERA

Vissa rengöringsmedel för bilar, hushåll och industri kan förorsaka skador och missfärgning. Lösningssmedel och kemtvättmedel eller produkter som innehåller färgämnen som exempelvis vaxer måste brukas med försiktighet.

MATTOR

Om Du spiller eller smutsar ner skall Du behandla den/det nedsnudsade på en gång. Ju längre smutsen finns kvar ju svårare är det att få bort den.

MOTORRUMMET

Elektriska motorumsfläktar kan sluta att fungera och kan inte ersättaständig inspektion av motorrummet speciellt inte under långa regnperioder eller vid gång i öppna vatten under storm. Det är också viktigt att hålla motorrummet rent såsom en säkerhetsåtgärd. Kontrollera länsumpnen (-pumparna) regelbundet för att vara säker på att inloppsfiltren inte täpps till av skräp. Skräpet kan täppa igen filtret eller fastna i länsumpnens impeller och orsaka fel hos pumpen. Se regelbundet efter att alla kamlarar och slangar är ådragna och se efter att bottenförskruvningarna är stängda när de inte används.

ROSTFRITT STÅL

Plexiglas är känsligt för skrapningar. Vid rengöring använd alltid rent, ljummet vatten och torka av med en mjuk, följsam duk.

PLEXIGLAS

Slägg ej olja eller rengöringsmedel i vattnet. Se MILJÖ HÄNSYN.

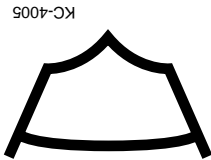
NOTERA

Länsumpar och länsumpningssystem är inte konstruerade för skadekontroll.

⚠ VARNING

Använd ej flambara lösningssmedel vid rengöring av motorrummet.

⚠ VARNING EXPLOSIONS/ELDFARA



KC-4005

MARIN TOALET

Se tillverkarens handbok för erhallande av information om vård och funktion. Se till att båtgåster ej slänger trasor, sanitetsbindor eller hårda föremål i toaletten.

Inspektera regelbundet Din båt så att skruvar, bultar, klämmor och beslag sitter som de skall.

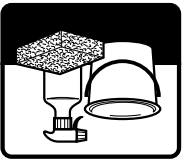
- Rengör ofta alla beslag av rostfritt stål med vatten och såpa.
- Avlägsna rostangrepp på en gång med krom eller kopparpolish. Små hål kan uppstå och bli kvar på den rostfria ytan.
- Använd en bra bilkvalitetsvax för att skydda beslag av rostfritt stål.

BOTTENFÄRGER

Om Din båt finns i vatten där alger och vattenväxter på Din båtbottnen är ett problem kan en anti-fouling bottenfärg hålla båten hygieniskt ren. Vissa bottenfärger är idag förbjudna. Kontakta Sjöfartsverket för information.

RENGÖRINGSMEDEL

Hushållsmedel skall användas sparsamt och ej släppas ut i vattnet. Blanda aldrig olika medel och ventiler ordentligt i begränsade utrymmen. ANVÄND EJ produkter som innehåller fosfater, klorin, lösningsmedel ej nedbrytningbara eller petroleum baserade produkter. Citrusbaserade rengöringsmedel är utmärkta för marinproduktrengöring och bra för miljön. Se avdelningen UNDERHÅLL för mera information.



UNDERHÅLL

SALTATTEN KORROSION

Hela båten bör spolas av med sötvatten omedelbart efter bruk i saltvatten. Om båten huvudsakligen brukas i saltvatten skall skrovet vaxas en gång per månad och alla däckbeslag skall behandlas med korrosionsskydd.

RENGÖRING

Rutinmässig periodisk rengöring tillser att den yttre finishen på Din båt ser bra ut. Det finns speciella rengöringsprodukter för avlägsnande av mögel. Båtar som vistas ute får med åren en försämrad finish då de utsätts för solljus, vatten, damm och kemikalier som finns i luften.

KC-4000



VAR FÖRSIKTIG

Var försiktig vid rengöring. Såpvatten kan vara halt. Använd inte vax på mattor eller durk, däck och relingar.

När Du tvättar av båten var säker på att använda ett mildt medel och en varmvattenlösning. ANVÄND EJ skadare gelcoat finishen. Under extrema förhållanden när Du använder speciella rengöringsmedel för att avlägsna beväxning och alger från båtbottnen: tala med Din båthandlare.



ELD/EXPLOSIONSRISK



Gaser från trasor i motorrummet kan vara extremt farliga. Om rengöringen sker på ett begränsat utrymme utan ventilation ska Du använda en lämplig mask för att inte riskera kvävning. Förvara aldrig trasor för rengöring av bränsle- eller oljespill i båten. Gör Dig av med dylika trasor på ett lämpligt sätt på land.

BORTFÖRANDE OCH FÖRVARING AV AVFALL

Avfall innebär alla sorters skräp, plaster återanvändbara saker, mat, trä, flytande medel, avföring och även fisk-rester i vissa vatten - i korthet nästan vad som helst. Vi rekommenderar Dig att Du tar med Dig tillbaka till land allt det som Du tog med Dig ut i båten och att Du gör Dig av med det på lämpligt sätt.

Om Du har en marin sanitetsenhet (avlopp och marin-toalet) installerad se då till att tömma septiktanken vid ett utpumpningsställe som blir allt vanligare i svenska vatten. Nästan överallt numera är det förbjudet att pumpa ut avfall i vattnet.

ÖVERDRIVET O LJUD

Oljud är liktydigt med motorljud, radio ljud eller skrikande. På många vatten finns lagar för tillåtna ljudnivåer. Använd ej avgasutsläpp över vattenlinjen om Du inte är utomskärs. Musik och hög konversationsenhet kan gå långa distanser på vatten särskilt på natten.

HÖGA VÄGOR

Var uppmärksam på vatten som ej tillåter hög våghöjd. Du kan ställas ansvarig för skador orsakade av vågor som Din båt åstadkommer. Innan Du när vatten med restriktion gå ner från planfart till lägsta styrbara hastighet.

AVGASUTSLÄPP

Ökade avgas (kolväten) utsläpp smutsar ner vatten och luft. Se till att Din motor fungerar väl och att Din båt är i skick för bästa prestanda. Konsultera Din båthandlare och Din motorhandbok.

Risiker med statisk elektricitet

En elektrostatisk gnista kan antända bränsleångor och orsaka allvariga skador på människor och egendom. Var ytterst försiktig vid påfyllning av bränslesystemet. Dessutom:

- Tanken 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.
- Gå INTE in i bilen igen under bränslepåfyllning. Om du stiger i och ur kan det skapas en statisk laddning som kan antända ångorna vid påfyllningsröret.

Håll huvudet kallt om det börjar brinna.

- Tag INTE ut munstycket ur bensintanken.
- Evakuerera alla passagerare från fordonet och tankningsområdet, och meddela omedelbart bensinstationens personal så att de kan utnyttja nödavsstängning och eldsläckare.

Efter tankning



ELD- OCH EXPLOSIONSRISKI



Läckande bränsle är en brand- och explosionsrisk.

- Första gången du fyller båtens bränsletank(ar) och därefter efter varje bränslepåfyllning; kontrollera hela bränslesystemet beträffande läckor och/eller skadade delar.
- Läckor och/eller skadade delar måste repareras och explosiva ångor vädras ut från området.

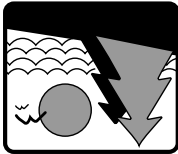
Vid start



ELD- OCH EXPLOSIONSRISKI



- Kör ALLTID länsfläkterna i minst fyra minuter INNAN du kopplar på några elektriska anordningar eller startar motorn/motorna.
- Användning av länsfläktsystemet är INGEN GARANTI för att explosiva ångor har avlägsnats. INNAN du kopplar på några elektriska anordningar eller startar motorn/motorna, skall du ALLTID använda "sniffprovet" för att kontrollera om det finns bränsleångor i motorrum och slagrum.
- Om du känner bränslelukt skall du INTE koppla på några elektriska anordningar och INTE starta motorn/motorna. Undersök orsaken omedelbart.



MILJÖ HÄNSYN

Såsom bätigare uppskattar Du redan naturens skönhet och stillheten i det fria livet i naturen. Det är en bätigare ansvar att skydda den naturliga omgivningen genom att hålla vattnet rent.

Släng ingenting i vattnet som Du inte kan tänkas äta eller dricka.

Tag reda på lokala lagar och följ demifråga om tämning av förvaringsstankar och avfall.

MARPOL-TRAKTATEN

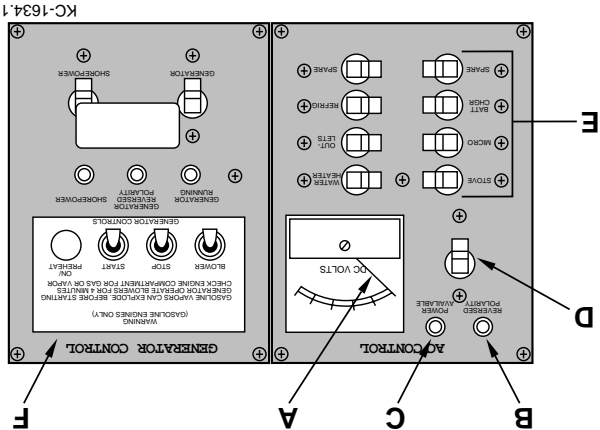
"The International Convention for the Prevention of Pollution from ships", i regel kallad MARPOL-traktaten (MARINE POLLUTION) förbjuder att man dumpar plast, kemikalier, sopor och olja överbord som uppkommit på båten.

BRÄNSLE OCH OLJEUTSLÄPP

Utsläpp av bensin eller olja i vattnet smutsar ner omgivningen och är en fara för djurlivet. Gör Dig aldrig av med bränsle eller olja genom utsläpp i vattnet; det är förbjudet och Du kan åtalas för brott. Det finns två vanliga och olyckliga typer av utsläpp:

- Övertyllning av bränsletanken.
- Utpumpning av nedsmutsat motorrumsvatten.

AC/växelströmsgenerator



Individuella strömbrytare (E)

Tillåter Dig att slå på och av en strömkrets med hjälp av en vipströmbrytare. De skyddar också systemet från att erhalla ström genom att automatiskt bryta strömmen vid en kortslutning eller överbelastning.

VAR FÖRSIKTIG

Ersätt aldrig en strömbrytare som automatiskt har slagit av strömmen utan att första finna orsaken till problemet och utan att rätta till problemet.

Generator kontroll panel (F)

Om Din båt är utrustad med en generator har kontrollpanelen start/stopp kontroll och en kontroll för växling mellan landström och generatorström.

Närheist Du använder generatorn skall Du slå på motorumsfläkten minst 5 minuter innan Du sätter igång generatorn och fläkten skall gå hela tiden som generatorn är igång för att föra bort farliga gaser.



EXTREM RISK



Generatordrift kan vara farlig. Läs handboken för generatorn innan Du använder den för första gången.

BRÄNSLEPÅFYLNING



ELD, EXPLOSION OCH RISK FRÅN ÖPPEN LÅGAI



Bensin är ytterst farligt under vissa förhållanden. Observera följande vid bränslepåfyllning:

- Stäng av alla motorer, elmotorer och fläktar före bränslepåfyllning.
- Rökning och öppna lågor eller gnistor är förbjudet inom 15 m avstånd från bränslepåfyllningsområdet.
- Stäng alla eventuella dörrar, fönster, luckor och portar som kan släppa igenom bränsleångor till båtens slutna utrymmen.
- Fyll inte på för mycket i bränsletankarna. Räkna med att bränslet expanderar minst 2% när du tankar. Om bränsletemperaturen är 0°C eller lägre, blir bränslets expansion minst 6%.

Många kontrollpaneler består av en voltmätare eller en AC huvudströmbrytare, en indikatorlampa för omvänd polaritet och individuella brytare för strömkretsen.

Voltmätare (A)

Om den finns med i utrustningen tillåter den Dig att mäta växelströmsspänningen.

Varningslampa för omkastad polaritet (B)

Visar om polariteten hos landströmmen har blivit omkastad men visar ej om båtpolariteten (kablarna) är omkastade.



VARNING

FARA FÖR ELEKTRIFIERING

Om polariteten är omkastad använd då ej landströmmen. Stäng omedelbart av strömmen och koppla bort landströmskabeln. Omkastad polaritet eller felaktig användning av växelströmssystemet kan vara livsfarligt och orsaka en dödande elektrisk stöt.

Lampa för påslagen ström (C)

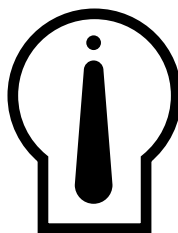
Indikerar att strömmen är påslagen från endera landström eller från generatorn och att den är tillgänglig för distribution. Denna indikator måste lysa innan AC huvudströmbrytaren slås på.

AC Huvudströmbrytare (D)

Slår av och på hela AC systemet. Den tillåter Dig att kontrollera korrekt voltstyrka och polaritet omedelbart när landströmmen är påslagen och innan olika individuella strömkretsar aktiveras.

Varnings Alarm

Om ett varningsalarm hörs kontrollera instrumenten och stanna motorn. Alarmet kan varna för överhettad motor eller för lite motorolja, Samtliga motormodeller är försedda med en alarmtest som hörs vid start.



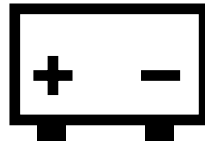
KC-5020

SÄKRINGAR OCH BRYTKONTAKTER

Alla elektriska ledningar och system är skyddade för överbelastning av säkringar eller brytkontakter. Vid en eventuell överbelastning eller kortslutning går en säkring sönder eller slår en brytkontakt till. Om ett elsystem ständigt är överbelastat skall Du omgående kontakta Din båthandlare för kontroll av felet.

ELEKTRISKA SYSTEM

En del båtar är utrustade med två elektriska system; ett batteridrivet likström system (DC) och en generator eller ett landströmssystem (AC-växelström). Dessa system har en central belastningskapsel som fungerar som huvuddistributionspanel. DC systemet tillför elektrisk ström till båtens alla elledningar (belysning, pumpar, fläktar, tändning etc.) AC systemet tillför ström till elektriska kopplingsdosor och till AC drivna system (elektrisk spis, varmvattenberedare, microovn, kylskåp etc) när båten ligger i hamn eller upptagen på land.



KC-4080

ELD/EXPLOSIONSRISK



Det kan uppstå brand eller explosion om man använder växel- och likströmssystem felaktigt.

BATTERI(ER)

Batteriet (batterierna) måste sitta på båten med polerna täckta. Håll polerna rena och kontrollera dem regelbundet.

Utför inget arbete på ett tillslaget system. Var försiktig när du kopplar till eller från ström från land. Undvik att simma nära båten när den är kopplad till strömkälla på land.



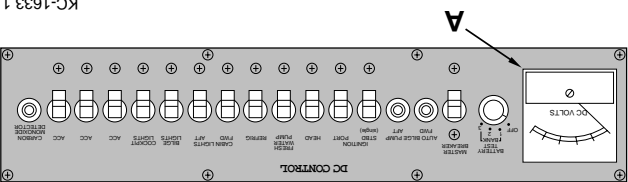
ELD/EXPLOSIONSRISK



Batteriets elektrolyt är en syra och måste hanteras försiktigt. Om elektrolyten kommer i kontakt med huden eller någon kroppsdel, skölj med vatten och kontakta läkare.

Håll batterianslutningarna rena, ådragna och isolerade så att det inte uppstår ljusbågar, kortslutning, brand eller explosion. Var försiktig när ett batteri kopplas till eller ifrån. Se till att monteringen och anslutningar sitter säkert och att polerna är täckta med skyddskåpor. Ladda INTE ett batteri i båten eller blockera batteriets ventilationskanaler.

DC Master Panelen



KC-1633.1

En typisk DC Masterpanel kan bestå av voltmätare, batteriestomkopplare en serie av återställbara strömmkopplare och en huvudströmbrytare.

Voltmätare (A)

Mätaren tillåter Dig att kontrollera batteriernas kondition. Med huvudströmbrytaren i O position slår Du på batteriestomkopplaren för att kontrollera batteriets voltal.

VAR FÖRSIKTIG

Utbyt aldrig en trasig säkring utan att först söka orsaken till felet och därmed rätta till det samma.

Automatsäkrade strömbrytare har två funktioner. De tillåter Dig att manuellt sätta på eller slå av ström genom att automatiskt bryta strömkretsen om en kortslutning eller överbelastning sker.

EXTREM RISK

FARA

Koldioxid är färglös, luktfri och extremt farlig. Direkt och förlängd påverkan av CO-föroreningar är hjärnskada eller död. Tecken på påverkan av CO är kvalning, yrsel och dåsighet. Se Båt Säkerhet för mera information.

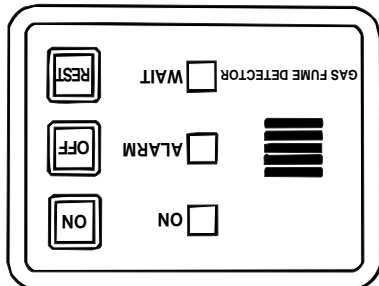


Ett alarm ljuder när koldioxid (CO) upptäcks. Se till att passagerarna tas upp i friska luften och ventileras kabinen omedelbart.

Koloxidgaser

Detektorns sensor är monterad i motorutrymmet där gaserna samlas. Testa denna enhet före avfärd för kontroll av dess funktion.

KC-0936



En alarm ljuder när avgaser uppstår och upptäcks. Slå på motorrumsläkten för att få ut gaserna. Detektorns sensor är monterad i motorutrymmet där gaserna samlas. Testa denna enhet före avfärd för kontroll av dess funktion.



Avgaser

Detektorer avslöjar farliga gaser som kan samlas i Din båt.

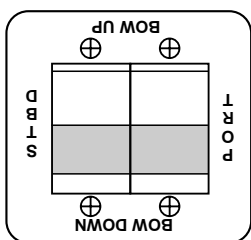
DETEKTORER

Ger Dig möjlighet att kontrollera bränslemängden i tanken även när navigationsljusen är bortkopplade och startnyckeln är fränslagen.

Bränslemätare

Dessa omkopplare kontrollerar trimplanen monterade på babord och styrbords sida på akterspegel. Med hjälp av dessa trimplan kan man balansera båtens gångläge även vid ogymsam belastning av densamma.

KC-0932.1



Trimplansomkopplare



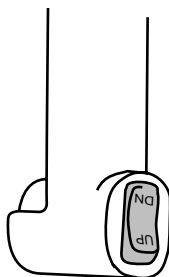
ELD/EXPLOSIONS OLYCKA

Motorrumsläkten måste vara påslagen minst i fem minuter innan motorn startas. Vid varje motorstart måste detta göras. Dessutom bör fläkten vara igång när båten körs i låg fart. Om motorrumsläkten är ur funktion kan en situation uppstå med en ansamling av gaser som kan leda till en explosion med fara för liv och lem.

Motortrim

Denna omkopplare aktiverar trim/tilt funktionen. Tryck ner knappen tills motordrevet när önskad vinkel. Använd denna omkopplare i kombination med trimplansjusteringen för maximalt bra gångläge för båten. För trailerttransport skall motordrevet vara i högsta upplyft-läge.

KC-0931.2



Höjer och sänker elektriskt motorrumsluckorna.

Lyft för Motorrumsluckor

KC-4070

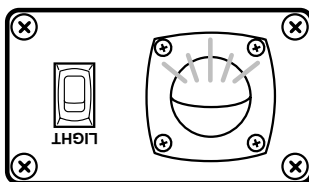


Påslag för aktivering av vindrutetorkare.

Vindrutetorkare

Det finns ett flertal påslagskontakter för belysningen ombord. Huvudströmbrytaren måste vara påslagen för att belysningen skall kunna aktiveras.

KC-0935.1



Belysningen ombord

Länsumpen aktiveras manuellt.

Läns Pumpen

⚠ VARNING FÖRBERED FÖR OLYCKA

Fäst nödstoppsslinan till förenen före start av motorn. Detta förhindrar att båten blir till fara för andra om förenen faller ur båten.

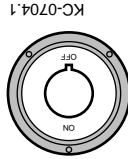
Nödstoppet är endast effektivt om det är i god kondition. Notera det följande:

- Tag aldrig bort eller modifiera nödstoppet eller dess linna.
- Linnan måste alltid vara fri från sådant som kan förhindra dess funktion.

EN GÅNG PER MÅNAD: Kontrollera att nödstoppet fungerar och se efter att linnan inte är nött eller skadad. Med motorn igång dra i linnan med clipet. Om motorn ej rör kontakta Din bathandlare för utbyte av nödstoppet.

Batterisströmbrytare

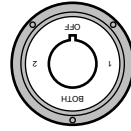
Kopplar bort all batterisström till båten, utom till länsautomatiken om sådan finns. Om det finns dubbelt batterisystem, måste batteriväljarknappen för minst ett batteri stå i PÅ-läge (ON). Batterisströmbrytaren kopplar också ifrån batteriet som skydd mot obehöriga och urladdning. Vrid strömbrytaren till FRÅN-läge (OFF) när båten inte används. Tillverkarens instruktionsbok ger mer information.



KC-0704.1

Batteriväljarknapp

Kopplar bort båten från batterierna och kopplar om till "primärt", "sekundärt" eller bäge batterierna. Under normala förhållanden skall strömbrytaren stå i läge PÅ (ON) för ett batteri i stället för läge PÅ (ON) för ett batteri i stället för



KC-0705.1

PA "ON" för bäge batteries. 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 läge "OFF" är båten bortkopplad från batterierna, utom länsautomatiken om sådan finns. Batteriväljarknappen ansluter även bäge batterierna om det behövs mer energi. Vrid strömbrytaren till FRÅN-läge (OFF) när båten inte används. Tillverkarens instruktionsbok ger mer information.

OBS!

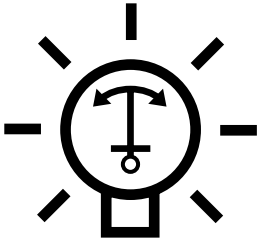
Syftet med batteriväljarknappen är att ha ett batteri i reserv. Om bäge batterierna är PÅ och det ena batteriet används till att starta motorn och det andra till tillbehören, blir båda batterierna snart urladdade. Därmed har du ingen reserv om det skulle behövas.

Batterifrånskyljare

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 mer information i frånskyljartillverkarens handbok.

Ankar ljus

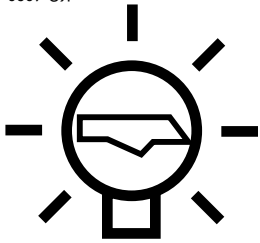
Sätter på det vita rundlysende ljuset vid ankring på natten.



KC-4065

Omkopplare för navigationsljus

För påslag av navigationslansantennor, ankarljus och instrumentljus vid nattnavigering.

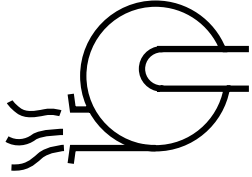


KC-4060

Kör aldrig båten på natten vid mörker utan att lanternorna är påslagna. Lanternorna visar färdriktning och förkörsrätten under mörkerkörning.

Omkopplare för Motorrumstfäkt

Slår på motorrumstfäkten för att ventilerera bort explosionsgasar från motorrummet.



KC-4040

Timmätare

Anger mängden av timmar som motorn varit i funktion och indikerar tidpunkten för motorns underhållsprogram.



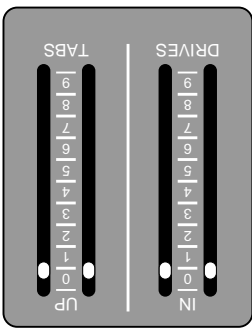
Trimmätaren

Visar utbordarenhetens position och indikerar båtens relativa position i förhållande till ett horisontal plan. Använd detta instrument för att nå båtens bästa gångläge.



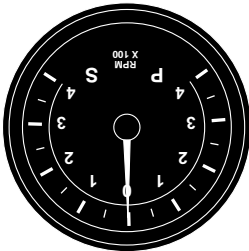
Mätare för trimplansposition

Visar trimplanens position i upp- eller nerläge.



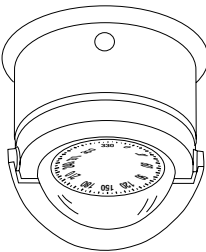
Motorsynkroniseringsmätare

Visar relationen mellan de båda motorernas varvtal vid dubbelmotorinstallation och är till hjälp vid synkronisering av lika varvtal. Om nålen är i nolläge är motorerna synkroniserade. Om nålen ej är i nolläge justera då varvtalen till dess att nålen är noll.



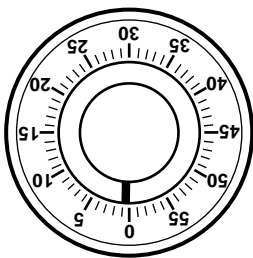
Kompass

Används vid navigation genom att visa på den magnetiska nollpunkten.



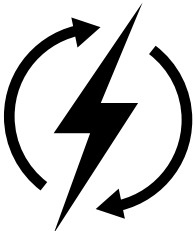
Ekolod

Visar avståndet mellan båtbottnen och jordytan direkt under ekolodets sändarenhet. För att undvika grundkörning gör alltid avdrag för extradistans från ekolodets djupuppgifter.



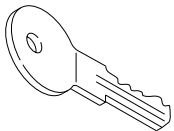
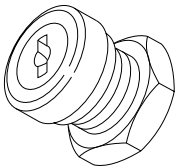
OMKOPPLARE OCH INDIKATORER

Varje elektrisk kabel på Din båt är utrustad med en kontrollkopplare.



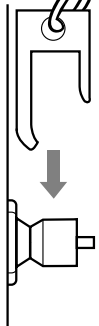
Tändningslås

Genom att vrida startnyckeln fullt medsofs går startmotorn igång. När motorn startar återför nyckeln till on position.



Motor stoppkontakt

Motorns nödstopp stänger av motorn när båtföraren lämnar ratten i en nödsituation endera genom att lämna förarlåsen vid förlust av balansen eller vid fall överbord.



Nödstoppet består av en förarlåsemonterad kontakt med en kontaktclip som är monterad på en linna som fästes till föraren av båten. Om motorn måste stoppas i en nödsituation drar man i linnan med kontaktclippen och motorn stannar då direkt.

För att återstarta motorn sätt tillbaka kontaktclippen i nödstoppet. Clippen måste vara fäst i stoppet för att motorn skall kunna gå.

KC-0950.2

NOTERA

Detta nödstopp skall enbart användas i en nödsituation. Det skall ej användas vid normalt stopp av motorn.

Avgassystemet

Avgaserna som uppkommer med motorn igång förs endera genom avgasrör genom akterspegeln på vissa inboardarmodeller eller genom avgasutsläppen via propellercentrum.

Fisksumpen

Det finns många typer av kranar för fisksumpen. Den vanligaste är en ventill som används såväl för att fylla som för att tömma fisksumpen.

Fisksumpventiler som är öppna låter vattnet tömmas till båtens vattennivå. För att helt tömma fisksumpen måste Du pumpa ur vattnet eller ta båten upp på torra land.

Vattenflervägskran

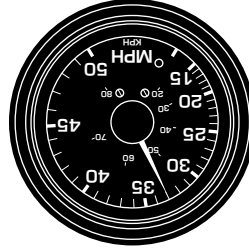
En flervägskran tillåter två olika system att dela på ett gemensamt vattenintag och vattenlös. När en flervägskran används kan endera det ena eller det andra systemet fungera men båda systemen kan ej fungera samtidigt.

INSTRUMENT

Om Din båt är utrustad med flera motorer kan det finnas två eller flera typer av instrument beskrivna i denna sektion. En typ för varje motor. Olika skillnader i mätaravläsningar är ej ovanliga. Se motorns handbok när det gäller normala nivåer.

Fartmätare

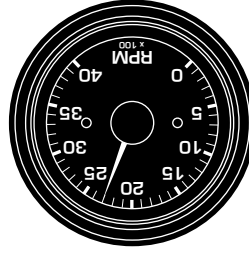
Denna ger båten hastighet i kilometer, knop eller engelska miles per timme.



KC-0710

Varvräknare

Mäter motorns hastighet i varv per minut.



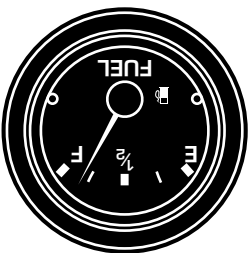
KC-0700

FARA för vattenfylning av båten. Se till att vattenlösen är stängda när båten ej används. Ett öppet vattenlös kan om genomföring i skrovet är otät förorsaka att båten vattenfylls.

VARNING

Bränslemätare

Mäter den ungefärliga bränslemängden i tanken. Då bränslemängden varierar med båtens läge i vattnet använd en tredje del av bränslemängden vid utfärd en tredjedel för returfärden och en tredjedel som reserv.



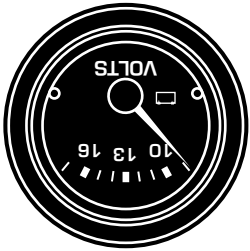
KC-0720

NOTERA

Hela kapaciteten i bränsletanken kan kanske inte utnyttjas, beroende på båtens trim eller last. Reservera alltid 20% av bränsletankens kapacitet för att vara på den säkra sidan.

Voltmätare

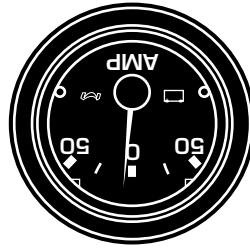
Mäter huvud eller startbatteriets kondition, volt DC (likström). Kontrollera generatoren och batteriets kondition om mätaren ligger under 11.5.



KC-0750

Ampermätaren

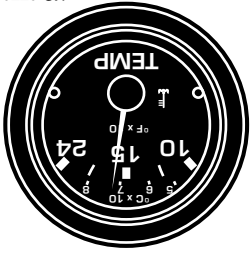
Mäter laddströmmen i det elektriska systemet. Se motorns handbok som anger den normala nivån med motorn igång.



KC-0760

Motorns vattentemperaturmätare

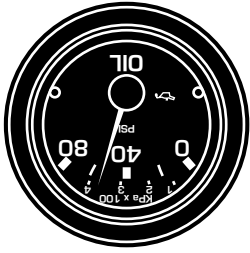
Mäter motorns kylvattentemperatur. Se motorhandboken beträffande normalnivån med motorn igång.



KC-0770

Motorns oljetryckmätare

Mäter motorns oljetryck. Se motorhandboken beträffande normalnivån med motorn igång.



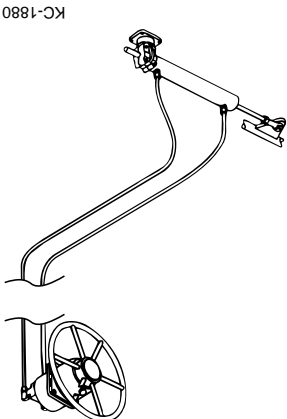
KC-0780

Motorns oljetemperatur

Mäter motorns oljetemperatur. Se motorhandboken beträffande normalnivån med motorn igång.

Hydraulisk styrning

Ett hydrauliskt system har en pump monterad direkt till ratten med två slangar som går från pumpen till en hydraulisk cylinder. När ratten vrids sätter den igång en hydraulisk cylinder som är ansluten till en styrarm. En pumptank endera separat eller integrerad med pumpen innehåller extra hydraulolja som förhindrar luft att komma i systemet.



KC-1880

VARNING

!Felaktigt underhållna styrsystem utgör en fara. Se till att hydrauloljan har korrekt nivå. Tala med Din båthandlare. Felaktigt underhåll kan resultera i att Du förlorar kontrollen av Din båt som kan resultera i allvarlig skada och död.

KRANAR/VENTILER

Ventiler används i båtens bränslesystem, bränsleförbränningsapparater, vatten- och fisksumpsystem efter behov för att reglera bränsle eller vätskor.

VARNING

Bensin och andra bränslen är ytterst lättantändliga och mycket explosiva under vissa förhållanden. Rökning eller nakna lagor eller gnistor får inte förekomma i närheten under bränslepåfyllning. Skada inte bränsleledningarna och anslutningsdon, och låt inte bränsle komma i kontakt med heta motordelar. Förvara inte bränsle i dunkar eller utrymmen som inte är avsedda för bränsleförvaring. Torka omedelbart upp spillt bränsle och bortskaffa trasorna på lämpligt sätt på land.

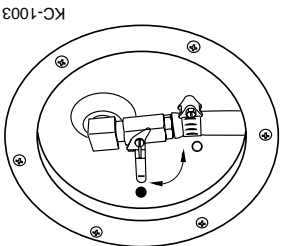
Du skall veta vilka risker som hör samman med bränslen och bränsleförbränningsystem.

VARNING

Apparater för bränsleförbränning eller sådana med öppna låga förbrukar syre i salongen och släpper ut förbränningsprodukter i båten. Det krävs ventilation när den typen av apparater används. Se till att det finns tillräcklig ventilation och att apparaten fungerar korrekt.

Bränsle

avstängningskran



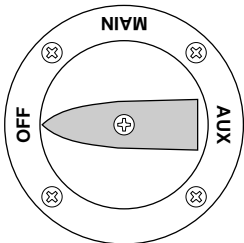
KC-1003

Avstängningsventiler för bränsle förhindrar bensinen att nå motorn. Det rekommenderas att dessa ventiler är stängda vid förvaring eller när motorn ej används under en längre tid.

Fler bränsletanks

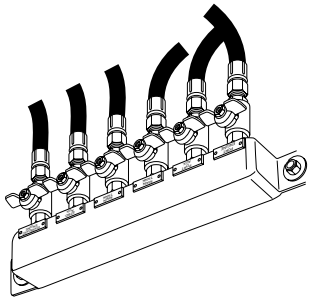
kran

Modeller med två eller tre bränsletankar är försedda med en speciell kran som inställs för val av tank.



KC-1001.1

Bränslekranar i sammankoppling

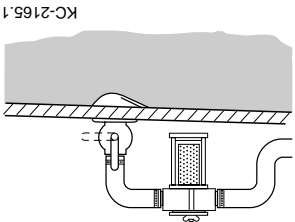


KC-1004

Bränskeventiler i sammankoppling är vanligtvis placerade i motorutrymmet och används när båten är försedd med flera bränsletankar och motorer. Ventilerna släpper till eller stänger av bränslet från en eller flera tankar eller stänger av bränslet till en eller flera motorer.

Vattenlås

Varje vattenintag eller utsläpp under vattenlinjen är försedd med ett vattenlås. Vattenlås placerade vid skrovgenomföringen måste vara stängda när båten ej används och endast öppnas vid användning och vid behov.



KC-2165.1

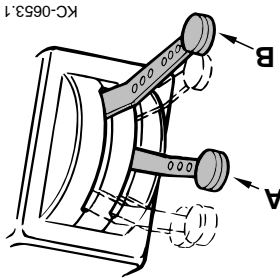
VARNING

Se till att vattenlåsen är stängda när båten ej används. Ett öppet vattenlås kan om genomföring i skrovet är otät förorsaka att båten vattenfylles.

Somliga vattenlås är försedda med ett filter som förhindrar smuts och exempelvis sjögräs att komma in i vattensystemet. Dessa filter skall dagligen kontrolleras när båten används för att tillförsäkra att vatten kommer in i systemet.

Tvåspaksreglage för en motor

Tvåspaksreglagen har individuella spakar för växling och gasgivning.



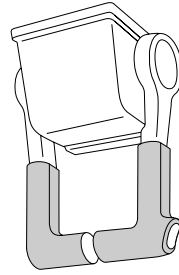
KC-0653.1

A. Växelspaken - Neutralaget ligger i centrum positionen, - förs uppåt för framväxel och neråt för backning.
B. Gasspaken - För full gasgivning förs spaken hela vägen uppåt och vid tomgångsvarv är spaken i nedersta läget.

För varmkörning av motorn används gasspaken efter behov med växelspaken i neutraläge.

Enspaksreglage - Två motorer

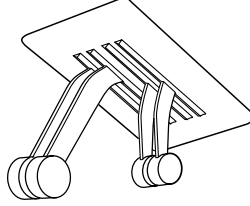
Enspaksreglage för dubbel motor installation tillåter individuell reglering av varje motor för växling och gasgivning för enkla manövrering av båten i trånga vatten. Varje reglagespak fungerar både som växel och gasspak. Växter spak för babords motor och höger spak för styrbords motor.



KC-0651.3

Spakarna är positionerade i neutraläge (rakt upp) av säkerhet under start. Växling utförs genom att spaken förs framåt 150 för framväxel och 15° bakåt för backväxling. Genom att föra spaken förbi 15° punkten går Du förbi växlings-funktionen till gasgivningsfunktionen.

För varmkörning tryck ner knappen vid spakens bas vilket innebär att Du kan föra spaken framåt för gasgivning medan växel ligger i neutraläge. För manövrering i låg fart är det många gånger önskvärt att köra ena motorn framåt och den andra i backäge.



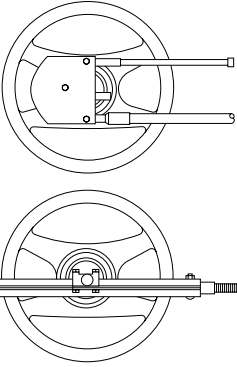
KC-0654.1

Dubbla motorreglage är vanligtvis arrangerade med växelspakar (alla samma storlek och färg) grupperade tillsammans och gasreglage spakar (alla samma storlek och färg men vanligtvis större än växelspakarerna) grupperade tillsammans.

Växelspakens position för neutraläge är i mitten av spakarnas gångläge. Genom att föra spakarna uppåt eller framåt växeln in i backäge. För gas uppåt eller framåt och för tomgångsvarv förs spakarna helt neråt eller bakåt.

Mekanisk styrning

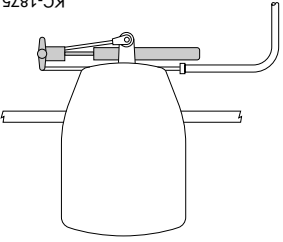
I ett mekaniskt styrsystem överförs när ratten vrids en rotorisk rörelse av ratten till en linjär rörelse av styrkabeln som endera skjuter eller drar styrarmen.



KC-1871

Kraftassisterad styrning

I ett kraftassisterat styrsystem överförs när ratten vrids en rotorisk rörelse av ratten till en linjär rörelse av styrkabeln som endera skjuter eller drar styrarmen. Kabelrörelsen sänder en signal till en hydraulisk pump som sätter igång en hydraulisk cylinder som är ansluten till styrarmen.



KC-1875

⚠ VARNING

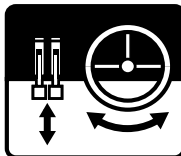
- Felaktigt underhållna reglage-system utgör en fara.
- Båtsystem är inte självcentrerade. Håll alltid ett stadigt grepp på ratten för säker båtkontroll.

STYRNING

För varmkörning skall växelspakarerna vara i neutraläge och gasspakarerna förs framåt för önskad gasgivning. För manövrering i låg fart är det många gånger önskvärt att köra ena motorn framåt och den andra i backäge.

Alla styrsystem kräver periodiskt underhåll för att fungera bekymmerfritt och säkert. Regelbunden kontroll är nödvändig, tala med Din båthandlare. Om båten är utrustad med en nödstyrningsanordning skall du veta var den sitter och hur den används.

GENERELLT INFORMATION



REGLAGE

Innan du startar

Var smart i båten och använd utrustningen.

- Se till att du känner till båten och omgivningen.
- Gör upp en flytplan och informera andra när du kan väntas tillbaka.
- Säkra eller lägg undan lösa artiklar innan resan börjar.
- Undvik plötsliga manövrer i hög fart, och sänk farten när vågorna går höga.



FARA

Kör INTE båten för fort eller använd en motor med högre hästkraftkapacitet än vad som står på märkplåten. Om båten körs för fort kan du förlora kontrollen och båten blir farlig. Om båten inte har någon märkplåt skall du kontakta återförsäljaren eller båttilverkararen.

Växel/gasreglage

Växel och gasreglage skiljer sig något mellan modeller och motorinstallationer. Alla reglagesystem kräver periodiskt underhåll för att fungera säkert och utan problem. Regelbundna kontroller är nödvändiga; tala med Din båthanndlare.

NOTERA

Alla växel/gasreglage är försedda med säkerhetsspärr som innebär att motorn endast startar med reglaget i neutralläge.

⚠ VARNING KONTROLLERA

Reglage som ej fått ett korrekt underhåll kan vara farliga. Kontrollera reglagets funktion och inspektera kablarerna för eventuella fel och bryster före start. Ofullständigt underhåll kan resultera i reglagefel som kan förorsaka plötslig förlust av kontrollen av båten som kan resultera i allvarlig kropps- och materialskada.

Enspaksreglage - Osynligt monterat

Försök aldrig växla utan att motorn går. För varmkörning av motorn finns en separat spak på reglaget för ökad gasgivning med motorn i neutralläge.

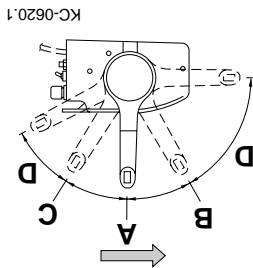
Detta enhands enspaksreglage reglerar såväl växling som gasgivning.

A. Neutralläge - säkerhetsspärr tillåter enbart start i detta läge.

B. Framre Position - Tryck in frigöringsspärren under handtaget för att möjliggöra växling för körning framåt (eller för backning).

C. Bakre position - växla inte hastigt från fram till back.

D. Gasposition - Vid reglering framåt eller bakåt med spaken ökar eller minskar motorvarvet.



Enspaksreglage - Synligt monterat

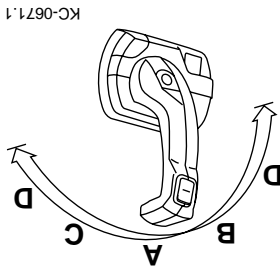
Detta enhands enspaksreglage reglerar såväl växling som gasgivning.

A. Neutralläge - säkerhetsspärr tillåter enbart start i detta läge.

B. Framre Position - Tryck in frigöringsspärren under handtaget för att möjliggöra växling för körning framåt (eller för backning).

C. Bakre position - växla inte hastigt från fram till back.

D. Gasposition - Vid reglering framåt eller bakåt med spaken ökar eller minskar motorvarvet.



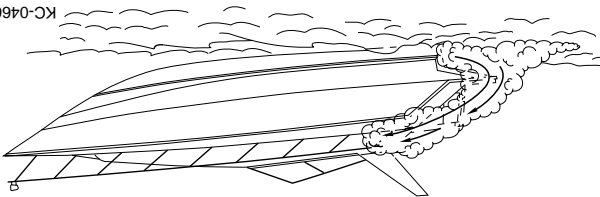
Försök aldrig växla utan att motorn går. För varmkörning av motorn tryck ner knappen vid spakens bas vilket innebär att Du kan föra spaken framåt för gasgivning medan växeln ligger i neutralläge.

EXTREM RISK

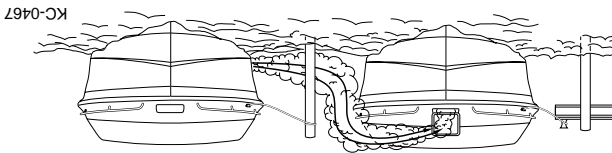


Koldioxid är färglös, luktfri och extremt farlig. Alla motorer och bränsledrivna enheter producerar koldioxid som avgaser. Direkt och förlängd påverkan av CO förorsakar HJÄRNSKADA ELLER DÖD. Tecken på påverkan av CO är kväljning, yrsel och däsighet. Källor till CO kan vara:

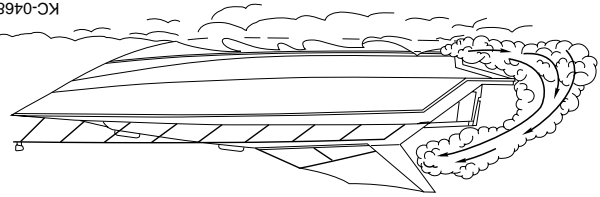
① Vid färd med högt liggande stäv.



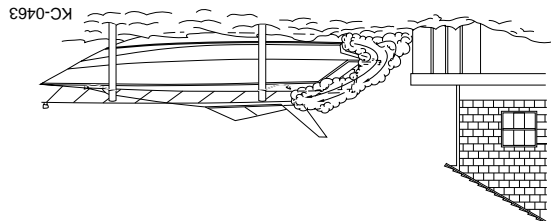
② Avgaser från andra båtar i begränsade utrymmen.



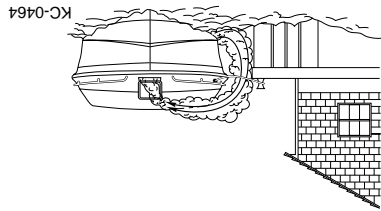
③ Vid färd med kapellet monterat och utan ventilation.



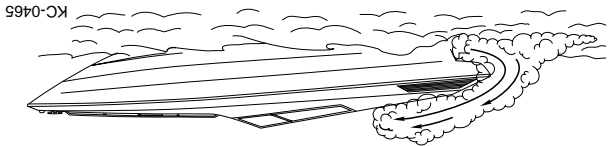
④ Båt förtöjd med akter mot brygga återför avgaser till båten.



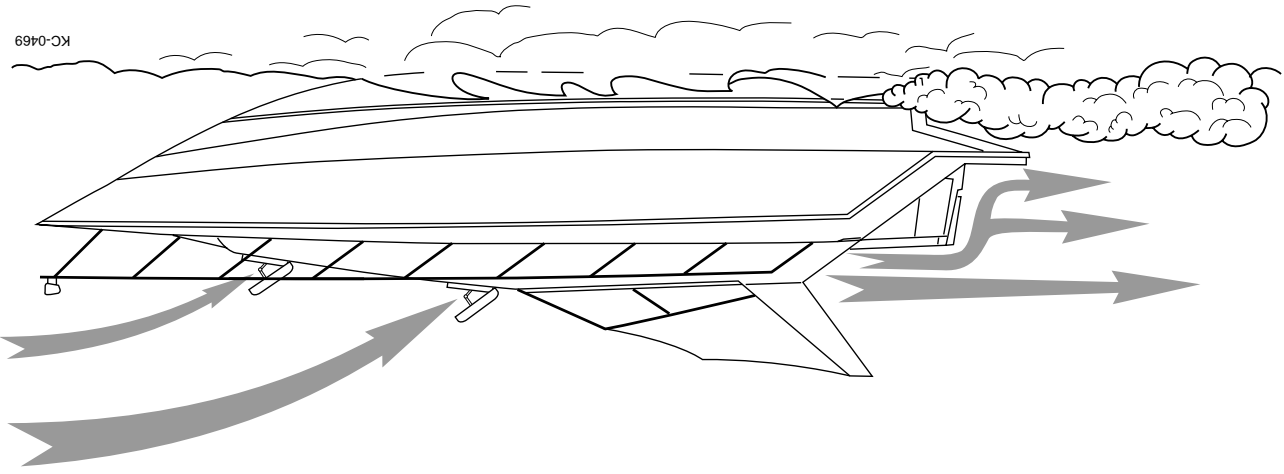
⑤ Avgaserna följer bryggan och förs in i båten.



⑥ Vid fart i låg fart eller stillaliggande.



För att reducera CO koncentration ventileras båtens inre genom att öppna rutor och/eller kapellet för att riktig ventilation skall ske. Däckluckor kan öppnas vid låga färter eller vid stillaliggande i vatten men måste stängas i planfart för att förhindra skador och möjlig personskada.



TILLFÖRSÄKRA KORREKT VENTILATION FÖR TILLFREDSSTÄLLANDE LUFTRÖRELSE GENOM BÅTEN

KOLDIOXID FARA

Även den bästa båtdesign och konstruktion samt noggrann inspektion och användning plus underhåll kan eventuellt förhindra tillkomsten av farofylla nivåer av koldioxid i kabinutrymmen under speciella förhållanden. Var medveten om faran.



Använd INTE äntningsplattformen till något annat ändamål än att sitta ombord på båten eller förberedelse för att gå ned i vattnet, och använd INTE äntningsplattformen medan motorn går.

Förväxla inte koloxidförgiftning med sjösjuka, berusning eller överhettning. Om någon klagar över ögonirritation, huvudvärk, illamående, matthet eller yrsel, eller om Du missstänker koloxidförgiftning, skall du omedelbart flytta patienten ut i friska luften, undersöka orsaken och vidta de åtgärder som behövs. Kontakta läkare vid behov.

ELD/EXPLOSIONSRISK

Pyrotekniska signalsystem kan orsaka kroppsskada och materialskada om de felanvänds. Följ tillverkarens direktiv beträffande korrekt användning av signalsystemen.



SPRIT OCH BÅTSFORT

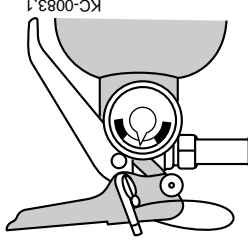
Använd inte båten om du är påverkad av droger eller alkohol. Du kör båt. Kombinationen av ljud och vibrationer, sol, vind och rörelse ger tillsammans en känsla av trötthet på vatten. Effekten av alkohol är större på vatten än på land.



FARA FÖR FÖRSÄMRAD BÅTHANTERING

Sprit och andra bedövningsmedel och båtsport hör inte ihop. Att framföra en båt under inflytande av sprit och andra bedövningsmedel är både farligt och kriminellt. Försämrad medvetenhet och omdöme på vattnet kan snabbt leda till olyckor.

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. När en utlösning sker stäng omedelbart av alla elektriska och mekaniska system och elektriskt driven ventilation.



KC-0083.1

Godkända eldsläckare är nödvändig utrustning på de flesta båtar. Kontrollera med myndigheten. Alla passagerare skall känna till var eldsläckaren finns och hur den eller de fungerar.

ELDSLÄCKARE

Större båtar som används utanför kusterna kan ha en livbåt. Stuva alltid in räddningsflotten på dess identifierade, avsedda plats, i en plåtåda eller ränsel som skyddar den mot väder och vind. Om det inte finns någon speciell förvaringsplats ska den läggas ut vägen på en tillgänglig plats för att inte skadas. Följ alltid tillverkarens instruktioner beträffande användning och underhåll.

LIVBÅT

Kontrollera regelbundet flytvästararnas kondition. Sätt på flytvästen före start av båtturen och se till att de sitter korrekt. Följ instruktionen som finns fastsatt på flytvästen.

Det är speciellt viktigt att barn, handikappade vuxna och ej simkunniga alltid bär flytväst. Barn och ej simkunniga behöver speciell instruktion beträffande användandet av flytväst. Informera alla passagerare om placering av säkerhetsutrustningen, räddningsutrustning för man överbord samt var lejderen finns och hur den används.

LIVRÄDDNINGSSYSTEM RISK

⚠ VARNING

KC-0041.2



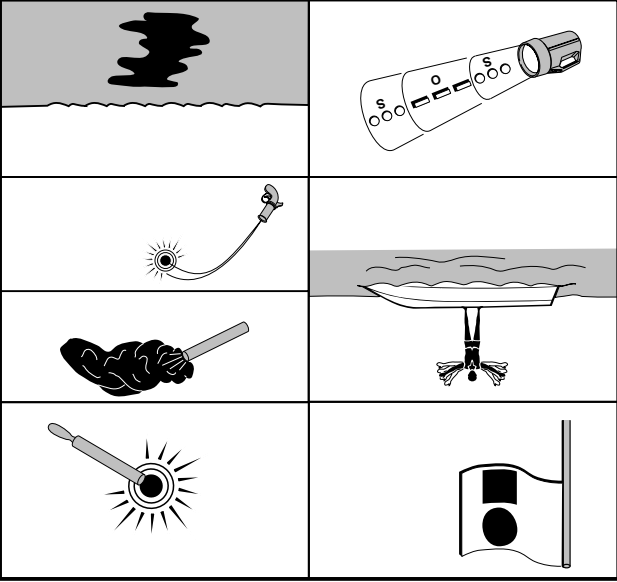
Dessutom kastbara flythjälpmedel måste finnas för omedelbart användande.

En livväst kan rädda Dig! Liv men endast om Du har den på Dig. Förvara livvästarna på en lättåtkomlig plats - inte i ett läst stuvfack eller under annan utrustning.

LIVVÄSTAR

De flesta båtar som går på utomskärs vatten har krav på sig att bära godkända visuella nödsignaler. Kontrollera med Sjöfartsverket.

KC-0082.2



VISUELLA NÖDSIGNALER

Gå aldrig så nära att du berör maskineri som är igång där det finns rörliga delar, dvs motor, generator, propeller osv. Sådan kontakt kan medföra förlust av lemmar, strypling, brännskador och/eller svår blodförlust med allvariga skador eller döden som följd. Ha alla maskinskydd på plats när maskineriet är igång.

RÖRLIGA DELAR

⚠ VARNING



Om eldsläckningssystemet aktiveras, vänta minst 15 minuter innan Du öppnar motorluckan. Eldsläckningssystemgas ersätter syret för att kväva elden. Om Du öppnar luckan för tidigt kan nytt syre starta upp en brand igen.

ELD/EXPLOSIONS FARA

⚠ VARNING





Åtgärd – Anger en obligatorisk åtgärd som måste vidtas för att undvika risken.



Varning – Identifierar risken.

Bildsymbolerna nedan är bara avsedda som referens. De verkliga symbolerna varierar beroende på ämnet.

BILDSYMBOLER

Identifierar information som hjälper till att förhindra skador på maskineri och/eller miljö.

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.

VAR FÖRSIKTIG

Anger att en fara existerar som kan resultera i skada eller dödsfall om ordentliga försiktighetsåtgärder ej iaktas.

⚠ VARNING

Anger att en extrem inre fara existerar som kan resultera i ett högst möjligt dödsfall eller en oreparabel skada om inte ordentliga försiktighetsåtgärder iaktas.

⚠ FARA

GRAD AV FARA

Det finns två typer av varningar som kan användas separat eller tillsammans för att ge information:

medveten om.

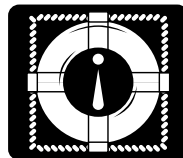
säkerhetsrelaterad information som Du skall vara

symboler som identifierar specifika försiktighetsåtgärder och Genomgående i denna handbok finns grundläggande båtsport säkerhet.

Denna sektion handlar om

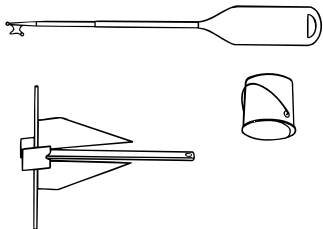
SÄKERHETSVARNINGAR

BÅTSPORT SÄKERHET



REKOMMENDERAD SÄKERHETSUTRUSTNING

- Nödvändig livräddningsutrustning
- Nödvändig eldsläckningsutrustning
- Nödradio
- Manuell länsutrustning (hink, handpump etc.)
- Drivankare med lång linna
- Radar reflektor
- Förtöjningstämp och fendarar
- Extra handstrålkastare plus radiobatterier
- Kikare
- Solglasögon och sofskärm
- Mat och vatten (för längre turer)
- Reservnycklar till båten plus extra startbatteri
- Reserv säkringar och lampor
- Mobiltelefon



KC-0090

Förbud – Anger en förbjuden åtgärd.



NÖDVÄNDIG SÄKERHETSUTRUSTNING

Såsom ägare av båten är det Ditt ansvar att införskaffa och upprätthålla att nödvändig säkerhetsutrustning finns ombord. För mera information beträffande nödvändig utrustning kontakta Sjöfartsverket.

⚠ VARNING

Beträffande den nödvändiga säkerhetsutrustning som Du måste ha ombord kan det variera från plats till plats. Av detta skäl bör Du kontakta Sjöfartsverket för att Du skall få riktig information i händelse att Du ger Dig av på en längre tur.

Båtar som är konstruerade att klara vindstyrka upp till 8 och betydande våghöjder och i betydande våghöjder på 4 m och över, och som är i stort sett självständiga. Onormala omständigheter som orkan undantages. Sådana förhållanden kan påträffas på långressor, exempelvis över haven, eller inomskärs utan skydd mot vind och vågor under flera hundra sjömil.

HAV – Kategori A

Betydande våghöjd – dvs medelhöjden av den högsta tredjedelen av vågorna, som ungefär motsvarar den våghöjd som beräknas av en erfaren observatör. En del vågor är dubbel så höga som denna höjd.

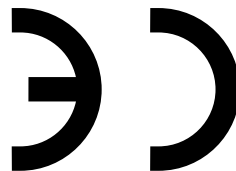
KONSTRUKTIONSKATEGORI FÖR BÅTAR:

Tillverkningskytten monterad på skrovet är ett duplikat av denna information, referera till den regelbundet vid körning av denna båt.

BESKRIVNING AV BÅTAR



KC-0456



KC-0455

Din båt har blivit bedömd för att vara i överensstämmelse med hänförliga delar av Recreational Craft Directive 94/25/EC of the European Parliament. CE-märkningen innebär att Din båt är tillfyllest alla nu gällande internationella organisationer för standardisering (ISO) standarder och direktiv som gäller vid tiden för tillverknigen.

OM DIN BÅT

Beroende på vår policy beträffande ständig produktförbättring kan illustrationerna i denna handbok inte vara desamma som på Din båt utan de kan vara avsedda som referenser. Vissa instrument eller viss information må vara för extra utrustning som inte finns på Din båt.

VAR VÄNLIG FÖRVARA DENNA INSTRUKTIONSBOK OCH ANDRA BILAGOR PÅ EN SÄKER PLATS, OCH ÖVERLÄMNA ALLTSAMMANS TILL DEN NYE ÄGAREN NÄR DU SÄLJER BÅTEN.

Om båten har en räddningsflotte ska du läsa, veta och förstå alla användningsinstruktioner. Båten skall vara utrustad med all lämplig säkerhetsutrustning (fltyvästar, seklar osv) enligt båttyp, väderförhållanden osv. Sådant utrustning är obligatorisk i en del länder. Besättningen skall vara förorgen med all säkerhetsutrustning och alla nödfallsmanövrer för att rädda man överbord, bogsering och övriga eventuella nödsituationer.

UTOMSKÄRS – Kategori B

Båtar som är konstruerade att klara vindstyrka upp till 8 och tillhörande våghöjder och i betydande våghöjder upp till 4 m. Sådana förhållanden kan påträffas på tillräckligt långa utomskärsressor, eller i kustvatten utan skydd mot vind och vågor under flera dusin sjömil. Dessa förhållanden kan även förekomma på sjöar som är tillräckligt stora för att våghöjden skall uppstå.

INOMSKÄRS – Kategori C

Båtar som är konstruerade att klara vindstyrka upp till 6 och tillhörande våghöjder och i betydande våghöjder upp till 2 m. Sådana förhållanden kan påträffas på sjöar utsatta för väder och vind, i flodmynningar, och i kustvatten under mätliga väderförhållanden.

SKYDDADE VATTEN – Kategori D

Båtar som är konstruerade att klara vindstyrka upp till 6 och tillhörande våghöjder (emellanåt maximala vågor på 0,5 m höjd). Sådana förhållanden kan påträffas på skyddade sjöar, samt i kustvatten vid fint väder.

HÖGSTA ANTAL PERSONER

Överskrid inte rekommenderat högsta antal personer. Övsett antalet personer ombord får den sammanlagda vikten för samtliga personer, utrustning och vätskekapaciteter aldrig överstiga maximalt tillåten last.

Passagerarna skall alltid använda sätena eller sittplatserna.



VARNING

Överskrid inte maximalt tillåten last. Den sammanlagda vikten för samtliga personer, utrustning och vätskekapaciteter får aldrig överstiga maximalt tillåten last.

Överskrid aldrig maximal last när båten lastas. Lasta alltid båten noga och fördela lasten jämnt. Placera inte tunga laster högt upp så att de kan påverka båtens stabilitet.



VARNING

LASTNING

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INTRODUKTION	1
OM DIN BÅT	2
BÅTSPORT SÄKERHET	3
GENERELLT INFORMATION	7
MILJÖ HÄNSYN	16
UNDERHÅLL	17

INTRODUKTION

Även om allting har planerats och ritats för båtens och användarnas säkerhet är båtlivet helt beroende av väder, sjö, besättningens erfarenhet och fysiska tillstånd osv, och man kan aldrig garantera fullständig säkerhet.

Som ägare eller användare har du ansvaret för att känna till båtens utrustning, kapacitet och avsedda användningsområde.

Även om båten har rätt kategori kan väder- och sjöförhållandena som motsvarar designkategori A, B och C variera från stark storm till svåra förhållanden, med risk för en onormal våg eller vindstöt, och de är därför farliga förhållanden där endast en skicklig, vältränad och kunnig besättning på en väl underhållen båt klarar sig.

Sjön eller vädret är inte människans naturliga miljö, och man kan bara respektera naturlagarna och deras styrka. Lyssna eller titta alltid på väderleksutsiktens före all segling, och kontrollera att vind- och sjöförhållandena motsvarar båtens designkategori och att du och din besättning klarar av båten under dessa förhållanden.

Denna instruktionsbok innehåller den väsentliga information som krävs för att sköta båten ordentligt, en del säkerhetsanvisningar, råd för användning och underhåll. Läs den noga och bekanta dig med båten innan du använder den. Denna instruktionsbok är dock ingen kurs i seglings säkerhet eller konsten att navigera, ankra eller docka båten. Aterförsäljaren, segelsällskap eller båtklubben kan ge råd om lokala segelskolor eller instruktörer.

Denna instruktionsbok handlar inte om vare sig användning, underhåll eller felsökning.

Den specifika informationen om funktionen hos den utrustning och de system som båten har vid leveransen eller som monterats senare skall tillhandahållas av ifrågakvarande tillverkare. Läs, förstå och spara all information du får. Läs all tillhandahållen information och gör dig själv och övriga användare förtrogna med båten innan den tas i bruk.

Anita alltid en utbildad fackman till underhåll, reparationer eller smärre modifieringar. Se till vid större modifieringar att han inte modifierar båtens säkerhetsanordningar i större utsträckning, och kontrollera vid behov att han har skriftligt tillstånd från båttilverkararen eller deras juridiska ombud.

All förändring av den vertikala placeringen av tyngheder ombord (t.ex. tillägg av fisketörn, radar, stuvningsmast osv) kan påverka båtens stabilitet avsevärt. Utför inte dessa eventuella ändringar utan skriftligt tillstånd från båttilverkararen eller deras juridiska ombud.

I många länder krävs körkort, tillstånd eller utbildning. Se till att du har sådana dokument före köp eller segling.

Underhåll alltid båten ordentligt, men anpassa trots detta användningen till båtens kondition, som slits med tiden.

Den internationella IMO Colreg förordningen definierar trafikregler, navigationslyktor osv över hela världen. Se till att du kan dessa regler och har ett häfte ombord som förklarar dem.

Om detta är din första båt eller om du byter till en båttyp som du inte känner till, bör du för din egen komfort och säkerhet se till att du får erfarenhet i dess hantering och användning innan du "övertar befälet" på båten.

Alla båtar – oavsett hur starka de är – kan få allvariga skador om de hanteras eller behandlas felaktigt av oerfarna personer. Detta hör inte ihop med säkert båtliv. Anpassa alltid motorbåtens hastighet efter sjöförhållandena så att båten inte "slår" för mycket.

Samtliga personer skall bära en lämplig flytväst/egen flytväst/egen flytvanordning som uppfyller landets bestämmelser.

- Hvis det brukes stopper, må det brukes brede, beltelignende stopper med en bredde på minst 130 mm.
 - Ikke la stropene komme i kontakt med deler som er montert under vannet, for eksempel propellaksler.
 - Bruk et skrev sammen med stropene for å unngå trykk mot båtsidene.
 - Hold baugen litt høyere enn hekken for å unngå skade på motoren.
- Før du velger bunnstoff for skroget, bør du snakke med andre båttolk 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.

BUNNSTOFF



ADVARSELI

Rengjøringsmidler og rester av bunnstoff eller maling kan være brennbare og/eller eksplosive. Det kan også være farlig å puste inn dampen fra slike stoffer. Sørg for god utlufting og at det brukes nødvendig beskyttelsesutstyr (hansker, beskyttelsesbriller, gassmaske osv.).

OBS!

- Gjør deg kjent med gjeldende miljøvernforanstaltninger før du påfører bunnstoff.
- Les spesifikasjonene og bruksanvisningen for det aktuelle produktet før bruk.

Kontakt lokale myndigheter med hensyn til gjeldende miljøvernforanstaltninger før du setter inn skroget med bunnstoff. Følg produsentens bruksanvisning nøye under arbeidet.

AVFALLSTANK

Hvis det er installert en ekstra avfallstank i båten, kan du gå til innkjøp av ulike kjemikalier som fjerner uønsket lukt og bryter ned avfall i fast form. Kontakt din forhandler for råd om hvilke kjemikalier du bør bruke. Når avfallstanken er tømt, må den renses ved å fylle på med rent vann som deretter pumpes ut igjen.

OBS!

Kjemikalier som brukes for rensing og fjerning av

uønsket lukt må være kompatible for ditt

holdetanksystem. Tankene bør tømmes under

lagring og under lange perioder uten bruk.

Kasting av avfall overbord er kun tillatt på

godkjente områder og må skje i henhold til de

lokale bestemmelsene for avhenting 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 være utstyrt med en hekkmontert sinkanode som beskytter metalldeleer mot kontakt med vannet. Sinken brukes altså som en offeranode som gir galvanisk beskyttelse. Anoden eroderes sakte bort av den elektrolitiske 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 metalldelene fortsatt er beskyttet. Hvis ikke, kan metalldelene fort få skader. De fleste motorer er utstyrt med en eller flere sinkanoder som også må inspiseres jevnlig med tanke på nedbryting.

VIS FORSIKTIGHET!

Sinkanoder eller -katorer 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 for reparasjoner, 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 forer endringer på det fabrikkmonterte utstyret.

Din forhandler er kvalifisert til å utføre reparasjoner, utbedringer eller endringer av båten som ikke vil gå på bekostning av sikkerhet, utforming eller garantitid.

VINTEROPPLAG

Lagring eller vintropplag krever spesielle forberedelser for å unngå skade på båten. Uten den nødvendige forberedelsen kan lagringen forårsake rust eller korrosjon på metalldeleer, muggskader på tepper og møbiltrykk eller frostskaader 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.

INSPEKSJON

Kontroller at alle deler, klemmor og beslag er godt festet, og at det ikke er lekkasjer i slanger, tanker, skroggjennomføringer og nater. Sjekk ledningene med hensyn til korrosjon, slitasje eller annen skade.

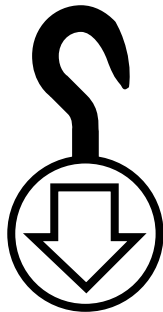
Disse inspeksjonen bør gjøres før båten sjøsettes ved starten på båtseongen, og deretter med jevne mellomrom i løpet av sesongen. Din forhandler kan gi deg mer informasjon om dette.

LØFTING MED KABLER ELLER STROPPE

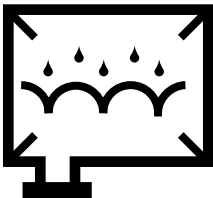
Hvis båten skal tas opp av vannet uten bruk av tilhenger, må du følge disse retningslinjene:

- Fest aldri løfteskabler til puller, vannskikroker eller rekkverk. Fest kablene kun til merkede løfteøyere eller -krampere på hekken og baugen.
- Dekk til løfteskablene med et beskyttelsesmateriale slik at du unngår skade på båten.
- Fest styrelinjer til baugen og hekken for å kontrollere bevegelsen under løfting.

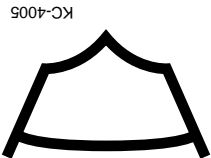
KC-5000



KC-4055



VEDLIKEHOLD AV BUNN



KC-4005

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.

Blæredannelse 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 unngå blæredannelse på, er å ikke la båten være i vannet lenger enn nødvendig.

MØBELTREKK

Vanlig vask med et mildt vaskemiddel og varmt vann eller vinylrensere for biler er tilstrekkelig til å holde vinyltrekkene i god stand. Unngå at putene blir gjennomvåte og tørk grundig av dem etter vask for å unngå muggdannelse.

OBS!

Enkelt bil- og husholdningsrensere samt industrielle rensermidler kan forårsake skade og misfarging. Løsemidler og tørrensere eller produkter som inneholder fargestoffer, for eksempel voks, bør 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.

INNENDIG KJØL

Strømdrevne løsepumper kan svikte, og de kan ikke erstatte jevnlig inspeksjon av den innvendige kjølen. Slik inspeksjon er særlig viktig etter lange perioder med regn, høyde bølger eller harde værforhold. Det er også viktig å holde den innvendige kjølen ren som en sikkerhetsforanstaltning.

Sjekk løsepumpen(e) med jevne mellomrom for å være sikker på at inntaksnettingen er fri for rusk. Rusk kan tilstoppes nettingen eller sette seg fast i løsepumpehjulet som fører til funksjonstfeil. Inspiser alle klemmer og slanger for stramhet med jevne mellomrom og påse at bunnkraner er stengt når de ikke er i bruk.

BÅTTOLETT

Se produsentens bruksanvisning for informasjon om riktig vedlikehold og bruk. Ikke la gjester kaste filler, sanitetsbind eller harde, faste gjenstander i toalettet.

Utfør periodisk kontroll med hensyn til strømming og tilpassing av skruer, bolter, klemmer og beslag.

- Bruk en bilvoks av god kvalitet til å beskytte deler i rustfritt stål.
- Utfør periodisk kontroll med hensyn til strømming og tilpassing av skruer, bolter, klemmer og beslag.
- Fjern rustflekker så snart som mulig ved hjelp av et poleringsmiddel for krom eller messing. Det kan oppstå gravur på overflater i rustfritt stål, og det er det vanskelig å fjerne.
- Rengjør alle deler i rustfritt stål jevnlig med såpe og vann. Ikke bruk slipemidler som stålull, syrer eller blekemidler.

Korrosjon kan også forekomme på rustfritt stål. Slik holder du deler i rustfritt stål i topp stand:

RUSTFRITT STÅL

Plekglass kan lett få ripper. Ved rengjøring av plekglass bør det bare brukes rent, lunken vann. Tørk av med en myk klut som ikke løser.

PLEKSGLASS

Ikke slipp ut olje fra rengjøringsmidler i vannet. Se MILJØMESSIGE HENSYN.

OBS!

Løsepumper og løsepumpesystemer er ikke beregnet for skadepkontroll.

ADVARSEL



Ikke bruk brennbare løsemidler ved rengjøring av innvendig kjøling.

EKSPLOSJONS- OG BRANNFARE

ADVARSEL



Hvis du bruker båten i vann der algevekst eller marin groing er et problem, kan bruk av et veksthindrende bunnstoff redusere groingen. Vær imidlertid oppmerksom på miljøvernorkriterier som kan inneholde bestemmelser om bruk av slikt bunnstoff. Kontakt de lokale sjøfartsmyndigheter for mer informasjon.

BUNNSTOFF

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. IKKE bruk produkter som inneholder fosfater, klor, løsemidler eller ikke-nedbrytbare eller oljebaserte produkter. Citrusbaserte rengjøringsmidler er utmerkede til rengjøring i marint miljø, og de er trygge både for deg og for miljøet. Se VEDLIKEHOLD for mer informasjon.



VEDLIKEHOLD

SALTVANNSKORROSJON

Hele båten bør omgående renses med ferskvann etter bruk i saltvann. Hvis båten hovedsakelig brukes i saltvann, bør skroget vokses hver måned og alle metalldeleer bør settes inn med et rusthemmende middel.

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.

KC-4000



Vær forsiktig under rengjøringen, det er meget lett å gli på såpeskummet. Ikke påfør voks på stoffbelagte områder eller deler av dørken, dekket eller båttrippen som brukes jevnlig.

VIS FORSIKTIGHET!

Når du vasker båten, må du bruke et mildt rengjøringsmiddel oppløst i varmt vann. IKKE bruk løsemidler, ammoniakk, klor eller rengjøringsmidler som inneholder slipemidler. Det vil kunne føre til skade på gelcoatoverflater. Under ekstremt forhold kan spesielle rengjøringsmidler brukes til å fjerne marin groe som plankton eller alger fra skroget. Kontakt din forhandler i slike tilfeller.

Med avfall menes aller typer søppel, plast, resirkulerbart materiale, mat, tre, vaskemidler, kloakk og til og 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 ordentlig avhending der.

Hvis du har installert en sanitærrenhet (båttoalett), må du bruke en godkjent fasilitet for utpumping i en havn. I mange områder er det forbudt å slippe ut kloakk i sjøen eller endatil å kaste avfall overbord i det hele tatt.

UNØDIG STØY

Med støy menes motorstøy, radiostøy eller til og med bruk eksosrør som går gjennom hekkbjelken, før du er roping. I en del farvann finnes det støygrensener. Ikke et godt stykke fra 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. Du kan bli holdt ansvarlig for ødeleggelser eller skader som bølger eller hekksjø fra båten din forårsaker. Når du skal kjøre båten inn i slike soner, må du redusere hastigheten til et minimum slik at båten ikke planer.

UTSLIPP AV EKSOS

Økte eksosutslipp (hydrokarboner) forurenser 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.

BRANN- OG EKSPLOSJONSFARE



Damp fra filler kan samle seg i båtens innvendige kjøll, og det kan være svært farlig. Dersom rengjøring foregår på et innelukket område uten ventilasjon, bruk en skikkelig maske for å unngå kvelling. Du må aldri oppbevare filler som er brukt til å tørke opp drivstoff eller løsemidler med i båten. Avhent fillerne på forsvarlig måte på land.



Fare i forbindelse med statisk elektrisitet

En elektrostatisk gnist kan tenne drivstoffdamp og føre til alvorlig personskade og skade av eiendom. Vis ekstrem forsiktighet når drivstoffsystemet fylles. I tillegg:

- Bruk kun godkjente påfyllingsområder som havn påfyllingsstasjoner eller automatiske påfyllingsstasjoner. Godkjente områder har vern for å minske sannsynligheten for statisk utladning. Les og følg **ALLE** varslene på pumpen eller i nærheten av pumpen.
 - Oppretthold kontakt mellom drivstoffmunstykket og fyllerøret til enhver tid, før og under påfylling, for å forhindre at det oppstår en elektrostatisk gnist
 - **IKKE** stig ombord i båten igjen under drivstoffpåfylling. Ombordstigning eller avstigning kan bygge opp statisk ladning som kan tenne dampene ved påfyllingsrøret.
- Dersom det skulle oppstå brann, ikke få panikk.**
- **IKKE** fjern munstykket fra bensintanken.
 - Evakuer alle passasjerer fra båten og påfyllingsområdet øyeblikkelig og underrett påfyllingsstasjonsvakten umiddelbart slik at nødssstenging- og brannslukkingssystemene kan iverksettes.

Etter påfylling



BRANN- OG EKSPLOSJONSFARE!

FARE

Drivstofflekkasje er en brann- og eksplosjonsfare.

- Den første gangen du fyller din båt drivstofftank(er) og etter hver etterfølgende påfylling, sjekk hele drivstoffsystemet for lekkasjer og/eller defekte deler.
- Lekkasjer og/eller defekte deler må repareres og området ventileres for å fjerne eksplosive damper.

- Steng påfyllingskapslen(e) skikkelig.
- Tørk opp søtt drivstoff helt. Kast fyllene på skikkelig måte på land.
- Åpne alle dører, vinduer, luker og åpninger for å ventilere alle områder. Sjekk for drivstoffdamp før motorer eller innretninger settes i gang.
- Dersom en blåser følger med, bejlen den i minst fire minutter før hver gang motoren settes i gang.

Ved oppstarting



BRANN- OG EKSPLOSJONSFARE!

FARE

- La **ALLTID** lenseblåseren(e) gå i minst fire minutter **FØR** elektriske innretninger slås på eller før motoren(e) settes i gang.
- Bruk av lenseblåsesystem **GARANTERER IKKE** at all eksplosiv damp har blitt fjernet. **FØR** noen elektriske innretninger slås på eller motor(er) startes, bruk **ALLTID** "lukteprøven" for å sjekke motor- og lenseområdene for drivstoffdamp.
- Dersom du lukter drivstoff, **IKKE** slå på noen elektriske innretninger og **IKKE** start motoren(e). Finn årsaken øyeblikkelig.

MILJØMESSIGE HENSYN

Som batmenneske vet du å sette pris på vår vakre natur og stillheten du kan oppleve på sjøen. Det er batfolkets ansvar å beskytte naturen og holde kystområder og vannveier rene.

Ikke slipp ting i vannet som du ikke ville spist eller drukket!

Gjør deg kjent med de lokale lovene og respektet 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 Traktate (MARINE POLLUTION), forbyr overbord dumping av plasmateriell, kjemikalier, søppel og olje som genereres på båter.

UTSLIPP AV DRIVSTOFF OG OLJE

Utslipp av drivstoff eller olje i sjø eller vannveier forurenser miljøet og er skadelig for dyr- og planteliv. Slipp aldri ut eller tøm drivstoff eller olje i vannet. Det er forbudt, og du kan risikere å bli bøtelagt. Det er to vanlige former for utslipp ved uhell som bør unngås:

- **Overfylling av drivstofftanken**
- **Utpumping av forurenset bunnvann**

Individuelle overbelastningsbrytere (E)

Lar deg aktivere eller deaktivere en krets ved å vippe en bryter mellom posisjonene for på og av. Bryterne beskytter dessuten systemet som mottar strøm, ved automatisk å bryte kretsen hvis det oppstår kortslutning eller overbelastning.

VIS FORSIKTHET!

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 kontrollør for start og stopp samt kontrollør for å bytte mellom strømforsyning fra land og fra generatoren.

Når du skal bruke generatoren, bør du kjøre viften i motorrommet i minst fem minutter før du starter. Viften bør dessuten gå kontinuerlig når generatoren er i bruk slik at farlig gass og damp fjernes.



FARE STOR FARE

Bruk av generatoren kan være farlig. Les bruksanvisningen for generatoren nøye før du bruker den for første gang.

PÅFYLLING AV DRIVSTOFF



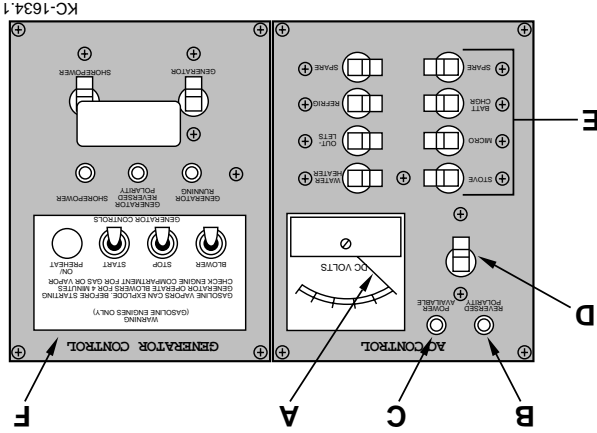
FARE BRANN- OG EKSPLOJONSFARE OG FLAMMER I

Bensin er svært farlig under visse tilstander.

Ved påfylling, observer følgende:

- Stopp alle motorer og vifter før påfylling.
- Ikke røyk eller tillat åpne flammer eller gnister nærmere enn 15 m unna påfyllingsområdet.
- Dersom det finnes, steng alle dører, vinduer, luker og avløp hvor drivstoffdamper kan trenge inn i båtens avlukkede områder.
- Ikke overfyll drivstofftankene. Tillat minst 2% drivstoffutvidelse ved påfylling. Dersom drivstofftemperaturen er 0°C (32°F) eller lavere, tillat minst 6% drivstoffutvidelse.

Kontrollpanel for vekselstrøm/ generator



Mange kontrollpaneler for vekselstrøm består av et voltmeter eller en hovedstrømsbryter for vekselstrøm, en indikatorlampe for omvendt polaritet og individuelle overbelastningsbrytere.

Voltmeter (A)

Hvis båten er utstyrt med dette, kan du overvåke vekselstrømspenningen.

Lampe for omvendt polaritet (B)

Viser at polariteten for en landbasert strømkilde er omvendt, men vil ikke gi indikasjon på at polariteten (ledningene) for båtens strømsystem er byttet om.



ADVARSEL FARE FOR STØTKADER

Hvis polariteten snus, må du IKKE bruke en landbasert strømkilde. Koble fra strømkilden umiddelbart ved å koble fra strømledningen. Omvendt polaritet er en farlig situasjon som kan føre til alvorlige sjokkskader, brannskader eller død. Omvendt polaritet eller feil bruk av vekselstrømsystemet er en farlig og potensiell dødelig tilstand som kan føre til sjokk, elektrisk støt eller død.

Lampe for tilgjengelig strøm (C)

Viser at strøm fra en landbasert strømkilde eller generatoren er tilgjengelig for distribusjon via panelet. Denne indikatoren må tennes før hovedstrømsbryteren for vekselstrøm slås på.

Hovedstrømsbryter for vekselstrøm (D)

Slår hele vekselstrømsystemet på og av. Dette gjør det mulig å kontrollere om spenningen og polariteten er riktig umiddelbart etter at du har koblet til en landbasert strømkilde, før de individuelle kretsene aktiveres.

Alarm

Hvis det høres en alarm, må du kontrollere målerne 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.

ELEKTRISKE SYSTEMER

Noen båter er utstyrt med to elektriske systemer – et

batteridrevet likestrømssystem og

et generatordrevet eller landbasert

vekselstrømssystem. Disse

systemene har et fordelingspanel

som fungerer som hoveddistributionspanel.

Likestrømssystemet leverer elektrisitet til alle de elektriske kretsene i båten (lys, pumpe, vifter, tennings osv.)

Vekselstrømssystemet leverer strøm til de elektriske

uttakene og til systemer som drives av vekselstrøm

(elektriske ovner, varmtvannstank, mikrobølgeovn,

kjøleskap osv.) når båten ligger i havn eller ved kai.



BRANN-/EKSPLOJONSFARE

Brann eller eksplosjoner kan skyldes feil bruk av vekselstrøms- og likestrømssystemer.



Ikke arbeid på et energisert system. Vis forsiktighet ved tilkopling eller frakopling av fastlandskraft. Unngå å svømme i nærheten av båten når den er koplet til kraft fra fastlandet.

BATTERI(ER)

Batteri(ene) må være festet til båten og polene tildekket. Hold polene rene og sjekk med jevne mellomrom.

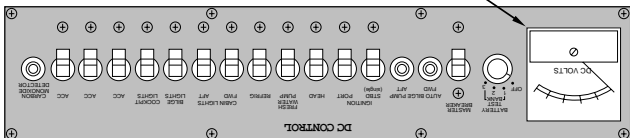
BRANN-/EKSPLOJONSFARE



Batterielektrolytt er etsende. Hånder med forsiktighet. Dersom elektrolytt kommer i kontakt med huden eller andre kroppsdel, skyll med vann og ta kontakt med lege.

Hold batteriforbindelsene rene, stramme og isolerte for å forhindre gnissoverslag, kortslutning, eksplosjon eller brann. Vis forsiktighet når batteriet koples til eller fra. Påse at installasjonen og forbindelsene er faste og at polene er dekket med beskyttende deksler. IKKE lad et batteri i en båt og/eller blokker batteriets ventilasjonskanaler.

Kontrollpanel for likestrøm



KC-1633.1

Et typisk kontrollpanel for et likestrømssystem består av et voltmeter, en bryter for test av batteriet, en rekke tilbakestillbare overbelastningsbrytere og en hovedstrømsbryter.

Voltmeter (A)

Ved hjelp av voltmeteret kan du kontrollere tilstanden til batteriene. Med hovedstrømsbryteren avaktiveres bryteren for batteriet slik at spenningen på batteriet kan sjekkes.

VIS FORSIKTIGHET!

Tilbakestill aldri en utløst overbelastningsbryter uten at du først har funnet årsaken til problemet og korrigert feilen.

Overbelastningsbryterne 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.

STOR FARE

FARE

Gassen karbonmonoksid (CO) er fargeløs, luktfri og meget farlig. Alle motorer og drivstoffrevne enheter produserer eksos som inneholder CO. Direkte og langvarig kontakt med CO vil føre til HJERNESKADE eller DØD. Symptomer på karbonmonoksidforgiftning er kvalme, svimmelhet og tretthet. Se **SIKKERHET PÅ SJØEN** hvis du vil ha mer informasjon.



Karbonmonoksid damper

En alarm vil aktiveres når det oppdages ansamlinger av karbonmonoksid (CO). Bring eventuelle passasjerer ut i frisk luft, og luft ut området omgående.

En alarm vil aktiveres når det oppdages ansamlinger av karbonmonoksid (CO). Bring eventuelle passasjerer ut i frisk luft, og luft ut området omgående.

Gassdamper

En alarm vil aktiveres når det oppdages gassdamp. Start bunn-/kjølvtitten for å blåse ut gassene. Følerne for gassdampdetektoren er montert i båtsens innvendige kjøll der gasser først vil samles. Test enheten før hver tur for å kontrollere at den fungerer slik en skal.

FARE

En alarm vil aktiveres når det oppdages gassdamp. Start bunn-/kjølvtitten for å blåse ut gassene. Følerne for gassdampdetektoren er montert i båtsens innvendige kjøll der gasser først vil samles. Test enheten før hver tur for å kontrollere at den fungerer slik en skal.

KC-0936

Detektorene varsler hvis det oppstår ansamlinger av farlige gasser i båten.

DETEKTORER

Gjør det mulig for deg å kontrollere nivået i drivstofftankene når navigasjonslysene er av, eller når tenningsnøkkelen er i OFF-posisjonen (AV).

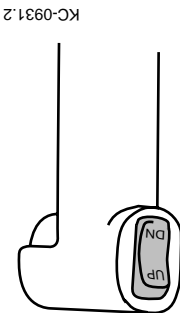
Drivstoffmåler

Disse vippebryterne kontrollerer trimplanene som er plassert på babord og styrbord side av hekken. Justering av trimplanene vil forbedre båtsens bevegelse i sjøen og korrigere krengingen fra side til side som ofte varierer avhengig av forholdene.

KC-0932.1

Brytere for trimplan

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.



Bryter for motorrim

Hever og senker strømrevne motorromluker.

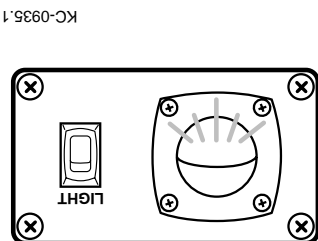
motorromluker

Løtemekanisme for



Kontrollerer brukten av vindusviskerne.

Vindusviskerbryter



Kontrolleres med brytere som tenner og slukker landgangs- og cockpitlysene. Hovedstrømsbryteren for likestøm må settes i ON-posisjonen (PA) før lysene kan tennes.

Landgangs- og cockpitlys

Slår av og på lensepumpen.

Bryter for lensepumpe

Viften må kjøres i minst fem minutter før motoren startes. Denne prosedyren må gjentas hver gang motoren skal startes. Dessuten må viften gå kontinuerlig når motoren går på tomgang eller med lav hastighet. Hvis ikke viften brukes som foreskrevet, kan dette føre til forhold der det er fare for eksplosjoner som kan føre til alvorlig personskaade eller død.

BRANN- OG EKSPLOSJONSFARE



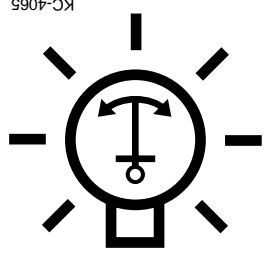
OBS!
 Denne stoppbryteren må bare brukes i nødsituasjoner. Den bør ikke brukes ved normal stans av motoren.

dersom båten er utstyrt med dette. Batteri veigjerbryteren kopler også begge batteriene til dersom det er behov for større startkraft. Drei bryteren til AV stilling når båten ikke er i bruk. Referer til produsentens håndbok for ytterligere informasjon.

MERK
 Formålet med batteri veigjerbryteren er å beholde ett batteri som reserve. Dersom begge batteriene er PÅ og ett batteri brukes for å starte motoren din, og det andre brukes for tilbehør, vil begge batteriene bli utladet. Dette vil eliminere reservebatteriet ditt og sette deg i en nødsituasjon.

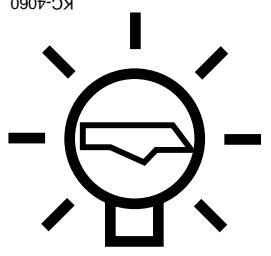
Batteri isolator
 Gjør det mulig å lade opp flere batterier samtidig ved å påvise hvor opplading hver batteri krever. Det forhindrer overopplading og at ett batteri utlader i et annet batteri. Konsulter isolator produsentens håndbok for mer informasjon.

Bryter for navigasjonslys
 Kontrollerer drifts- og ankerlantener og gir lys på instrumentpanelet om natten.



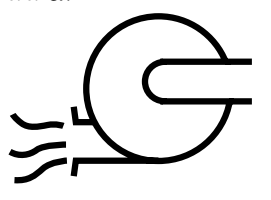
KC-4065

Bryter for vitte
 Aktivere vitten i motorrommet slik at ekspllosive gasser kan fjernes fra området.



KC-4060

OBS!
 Båten må aldri brukes mellom solnedgang og soloppgang uten at fartsantennene er tent. Fartsantennene viser nemlig båtens retning og kurs i mørke.



KC-4040

Aktivere vitten i motorrommet slik at ekspllosive gasser kan fjernes fra området.

Bryter for vitte

ADVARSEL ⚠ **FARE FOR FEIL PÅ KONTROLLER**

Fest snoren mellom stoppbryteren og båtføreren før du starter motoren. Dette vil hindre at båten forsvinner hvis føreren faller overbord ved et uhell.

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.
- Snoren må alltid være fri for hindringer som kan føre til at den ikke virker slik den skal.

Kontroller at bryteren fungerer minst EN GANG I MÅNEDEN og påse at snoren ikke er frynset eller skadet. La motoren være i gang og dra i snoren slik at klipsset utløses. Hvis motoren ikke stopper, må du kontakte din FORHANDLER for å få byttet bryteren omgående.

Isoler all batterikraft til båten med unntak fra den (de) automatiske

lensepumpen(e), hvis båten er utstyrt med dette. Dersom du har ett dobbelt

batterisystem, påse at batteri veigjerbryteren for minst ett batteri er i

PÅ stilling. Batteribryteren gir også positiv frakopling av batteriet for å beskytte mot fukling og

batteritlading. Roter bryteren til AV stilling når båten ikke er i bruk. Referer til produsentens

Batteri veigjerbryter

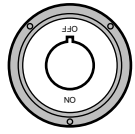
Isoler båten fra batteriene, og still

bryterne på "primær", "sekundær" eller begge batterier. Under normale forhold,

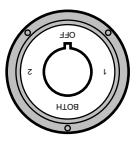
er det bedre at bryteren befinner seg i "PÅ" stilling for ett batteri enn "PÅ"

stilling for begge batterier. Dette vil holde ett batteri i reserve dersom det andre skulle svikte. Velg batteriet

mens motoren er av og bytt om batteriene daglig. I unntak fra den(de) automatiske lensepumpen(e)



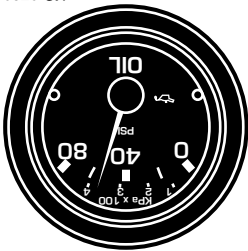
KC-0704.1



KC-0705.1

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

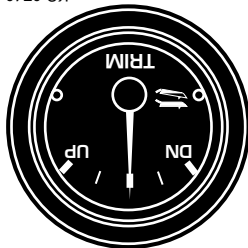
Viser antall driftstimer for motoren slik at det er enkelt å fastslå når det bør utføres vedlikehold.



KC-0782

Trimindikator

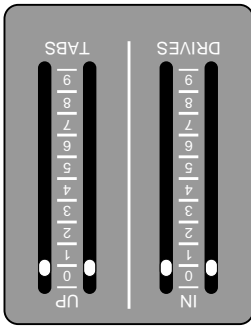
Viser posisjonen til drevet og baugens relative posisjon i forhold til horisontalplanet. Bruk denne indikatoren til å overvåke båtens trim.



KC-0740

Posisjonsindikator for trimplan

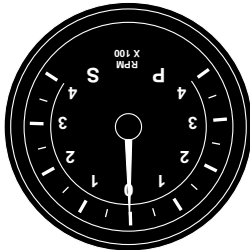
Viser posisjonen for trimplanene.



KC-0707

Motorsynkroniserer

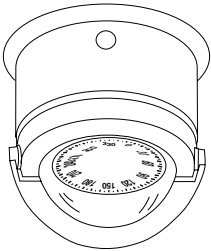
Viser forholdet mellom antall omdreinger per minutt for to motorer slik at motorturtallene kan synkroniseres. Hvis nålen står på null, er motorene synkroniserte. Hvis nålen ikke står på null, justerer du turtallet slik at nålen beveger seg til nullposisjonen.



KC-0708

Kompass

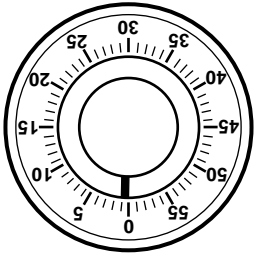
Brukes til navigasjon ved at det peker mot det magnetiske nord.



KC-0709

Dybdemåler

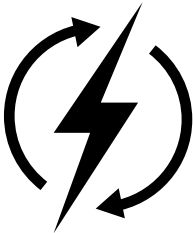
Angir avstanden mellom bunnen av båten og havbunnen rett under omformeren. For å unngå å renne på grunn! Brukne farvann bør du alltid ha en viss avstand å gå på i tillegg til det måleren viser.



KC-0910

BRYTERE OG INDIKATORER

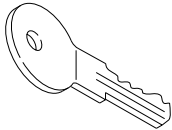
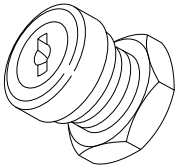
Alle elektriske kretser på båten er styrt med en kontrollbryter.



KC-4090

Tenningsnøkkel

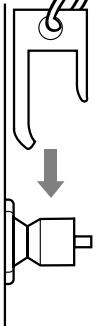
Når nøkkelen dreies fullt ut med urviserne, aktiveres startmotoren. Så snart motoren starter, slipper du nøkkelen tilbake til ON-posisjonen (PA).



KC-0985

Stoppbryter for motor

Nødstoppbryteren for motoren stanser motoren når båtøreren forlater kontrollpanelet i en farlig situasjon, enten ved at han mister balansen ved et uhell eller ved at han faller eller kastes overbord.



Stoppbryteren består av en bryter som er montert på roret, samt et bryterklips som er koblet mellom stoppbryteren og båtøreren ved hjelp av en snor. Hvis motoren må stoppes raskt, vil et rykk i snoren utløse klippet fra bryteren slik at motoren stoppes.

Etter at bryteren har vært utløst, gjøres den klar igjen ved å

montere bryterklippet

på nytt. Klippet må være festet til stoppbryteren for at motoren skal kunne virke.

KC-0950.2

Noen bunnkraner for vanninntak er utstyrt med siler som fjerner avfall fra vannet som tas inn. Dette hindrer at vannslangene blokkeres. Silene bør kontrolleres og rengjøres daglig for å sikre at vannstrømningen er slik den skal.

VIS FORSIKTIGHET!
 Hvis du vil unngå skade på motoren, bør du rengjøre silen og åpne bunnkranen for motor kjølevannet før du starter motoren.

Eksosavleder

Eksosavlederen, som kontrolleres med en bryter på roret, leder eksosgassene (og støyen) til eksosrørene som går gjennom hekkbjelken eller gjennom propellnavet.

Fiskebrønn

Det finnes flere typer fiskebrønnventiler. Det vanligste er en kontrollventil som brukes ved fylling eller tømning 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.

Vannavleder

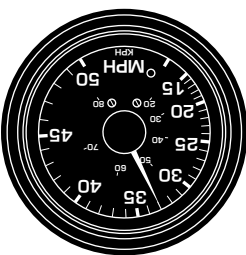
Vannavlederventilen lar to ulike vannsystemer dele ett enkelt vanninntak og én felles bunnkran. Når avlederen brukes, kan ett av systemene alltid kjøres, men begge kan ikke kjøres samtidig.

INSTRUMENTER

Hvis båten er utstyrt med flere motorer, kan det finnes to eller flere av de instrumentene som beskrives i denne delen – 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 per time.



KC-0710

Temperaturmåleri for motor kjølevann

Måler temperaturen på kjølevannet i motoren. Slå opp i motorhåndboken for å se hva som er normalt måleområde under drift.



KC-0770

Amperemeter

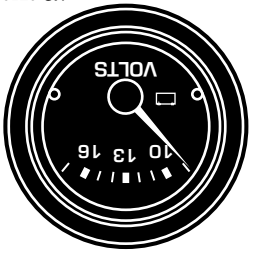
Måler ladestrømmen i det elektriske systemet. Slå opp i motorhåndboken for å se hva som er normalt måleområde under drift.



KC-0760

Voltmeter

Måler tilstanden til hovedbatteriet eller startbatteriet i volt (likestrømsspenning). Kontroller ladesystemet og batteritilstanden hvis måleren viser mindre enn 11,5.



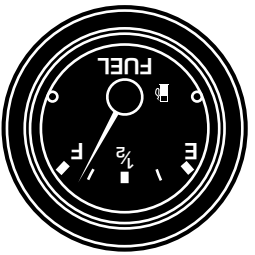
KC-0750

OBS!

Det kan være at ikke hele drivstofftankens kapasitet kan brukes i henhold til båtens trim eller vekt. Sørg alltid for å ha en reservebeholdning på 20% av kapasiteten.

Drivstoffmåler

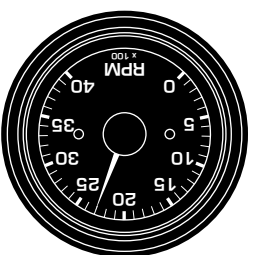
Måler det omtrentlige nivået i drivstofftanken. Etersom nøyaktigheten varierer med planingsvinkelen (trim og krenging), anbefales det å beregne en tredjedel av drivstoffet på turen ut, en tredjedel til returen og en tredjedel som en reserve.



KC-0720

Turteller

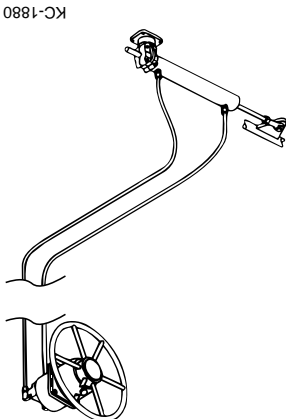
Måler motorens hastighet i omdreininger per minutt.



KC-0700

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, bevegges den hydrauliske sylinderen som er koblet til styrearmen. En beholder, som enten er frittstående eller innbygd i pumpen, inneholder ekstra væske slik at det ikke kommer luft inn i systemet.



KC-1880

FARE FOR FEIL PÅ KONTROLLER

Kontroller som er dårlig vedlikeholdt, kan resultere i farlige situasjoner. Sørg for at væskeniivået i det hydrauliske systemet er riktig, og at det brukes rett hydraulikkvæske. Se håndboken for styring. Feilaktig eller manglende vedlikehold kan føre til at du mister kontrollen over fartøyet og forårsaker alvorlig skade eller død.

VENTILER

Ventiler anvendes i båtenes drivstoffsystem, innretninger som brenner drivstoff og vann- og fiskebrønnsystemer etter behov for å kontrollere drivstoff eller væsker.



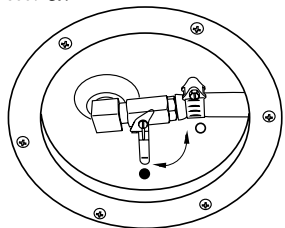
FARE

Bensin og andre drivstoffer er svært brennbare og eksplodive under visse forhold. Ikke røyk eller tillat åpne flammer eller gnister i nærheten under påfylling av drivstoff. Unngå å skade drivstoffslanger og koplingsstykker og unngå at drivstoff kommer bort i varme motordeler. Ikke oppbevar drivstoff i beholdere eller kammer som ikke er beregnet for dette. Tørk opp søtt drivstoff umiddelbart og kast filler på en skikkelig måte på land.

Ha kjønnskap til farene forbundet med drivstoffer og andre systemer som brenner drivstoff.

Drivstoffbrenning eller innretninger med åpne flammer konsumerer lugaroksygen og skiller ut tenningsprodukter i båten. Ventilasjon er nødvendig når disse typer innretninger benyttes. PÅSE AT DET FINNES TILSTREKkelig ventilasjon og at innretningene virker slik de skal.

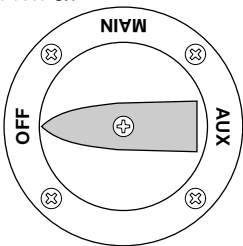
Ventil for drivstoffavstenging



KC-1003

Ventiler for drivstoffavstenging hindrer drivstoffet i å nå motoren. Det anbefales at disse ventillene er stengte under lagring av båten eller når det går lang tid mellom hver gang den brukes.

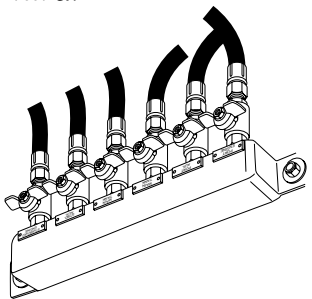
Velger for drivstofftank



KC-1001.1

Modeller med to eller tre drivstofftanker er utstyrt med en ventil for valg av tank.

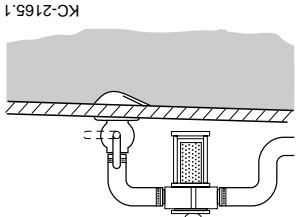
Drivstoffmanifold



KC-1004

Drivstoffmanifoldene, som vanligvis er plassert i motorrommet, brukes med flere drivstofftanker og flere drivstofftanker og å suges inn drivstoff fra én eller flere tanker, eller til å stenge av drivstofftilførselen til én eller flere motorer.

Bunkraner



KC-2165.1

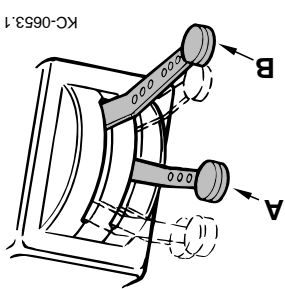
Alle inntak og utløp for vann som er montert under vannlinjen, er utstyrt med en bunkran. Kranene, som er montert i et beslag som går gjennom skroget, bør holdes lukket i perioder når fartøyet ikke er i bruk, og bare åpnes når det er nødvendig.

ADVARSEL

Hold bunkranene lukket i perioder når fartøyet ikke er i bruk. En lekkasje i en medstrømslange kan føre til at båten fylles med vann dersom bunkranen er åpen.

Dobbel spake – Modeller med én motor

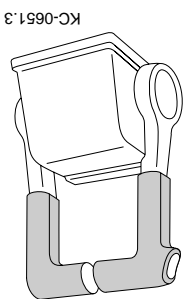
Doble kontrollspaker består av én girspak og én spak for regulering av turtallet.



Ved oppvarming av motoren plasseres girspaken i fri samtidig som turtallsregulatoren bevegges oppover for å øke turtallet.

Enkel spake – Modeller med to motorer

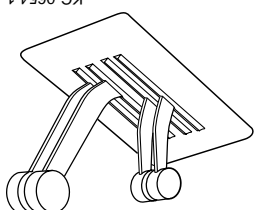
Kontrollspakene på modeller med to motorer tillater girskift og turtallsregulering for hver motor. Dette gjør det enklere å manøvrere i tange områder. Hver av kontrollspakene fungerer både som girspak og turtallsregulator for den aktuelle motoren. Den høyre spaken er for babord motor og den venstre spaken 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 vandring. Skyv spaken fra deg for velge forover, dra den mot deg for velige akterover. Når spaken bevegges 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.

Dobbel spake – Modeller med to motorer

Doble spaker på modeller med to motorer har egne spaker for girskift og turtallsregulering for hver motor. Spakene til venstre er for babord motor og spakene til høyre er for styrbord motor. Kontrollspakene på modeller med to motorer er vanligvis plassert slik at girspakene står for seg (de har samme størrelse og farge) og spakene for regulering av turtallet står for seg (de har samme størrelse og farge, men de er vanligvis større enn girspakene).



STRYING

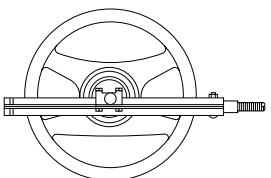
Girspaken(e) står i fri når de er låst midt i området for spakens vandring. Hvis spaken(e) skyves oppover eller frem, settes giret i forover-posisjonen, og hvis spaken(e) dras nedover eller tilbake, settes giret i akterover-posisjonen. Når det gjelder spaken(e) for regulering av turtallet, er posisjonen for full gass helt opp eller frem, mens tomgangsposisjonen er helt ned eller tilbake.

Ved oppvarming av motoren brukes en knapp nederst på spaken. 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.

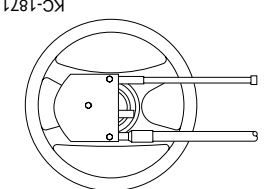
FARE FOR FEIL PÅ KONTROLLER

- Kontroller som er dårlig vedlikeholdt, kan resultere i farlige situasjoner.
- Stryingen av båten er ikke selvsentrerende. Hold alltid et fast grep om roret slik at du har full kontroll over båten til enhver tid.

Mekanisk strying

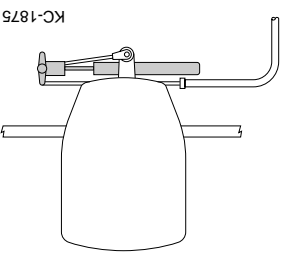


Når roret dreies på modeller med mekanisk styresystem, overfører rorenheten rotasjonsbevegelsen til linærskyver eller drar i styrearmen. bevegelse i kabelen som

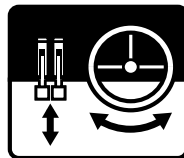


Servostyring

Når roret dreies på modeller med servostyringsystem, overfører rorenheten rotasjonsbevegelsen til linærskyver eller drar i styrearmen. bevegelse i kabelen som skyver eller drar i styrearmen. Når roret dreies på modeller med servostyringsystem, overfører rorenheten rotasjonsbevegelsen til linærskyver eller drar i styrearmen. Kabelbevegelsen registreres og det sendes et signal til en hydraulisk pumpe som beveger den hydrauliske sylinderen som er koblet til styrearmen.



GENERELL INFORMASJON



KONTROLLER

Før du starter

Vær fornuftig når du bruker en båt og dens tilhørende utstyr.

- Ha kjennskap til båtens tilstander og omgivelsene.
- Sørg for at du har en flyteplan og informer andre når du planlegger å komme tilbake.
- Fest eller oppbevar løse deler før du drar av gårde.
- Unngå plutselige manøvreringer under hastighet og reduser hastigheten i bølger.



FARE

IKKE bruk for mye krefter på båten din eller bruk en motor som overstiger hestekraftstyrken på kapasitetsplaten. Overdreven kraft på en båt kan resultere i kontrolltap og en utrygg båt. Dersom det ikke finnes noen kapasitetsplate på båten din, ta kontakt med båtforhandleren eller båtprodusenten.

Girspak og turtallsregulator

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.

OBS!

Alle girspaker/turtallsregulatorer er utstyrt med en sikkerhetsbryter som bare tillater start i fri

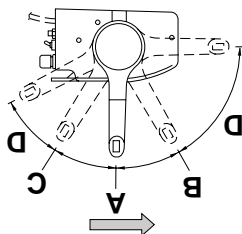
posisjon.

FARE FOR FEIL PÅ KONTROLLER



Kontroller som er dårlig vedlikeholdt, kan resultere i farlige situasjoner. Før du tar fartøyet i bruk, må du sjekke at kontrollene fungerer slik de skal. Du må også kontrollere at kablene ikke er tvunnet og at ingen deler er løse eller mangler. Feilaktig eller manglende vedlikehold kan føre til at kontrollen ikke fungerer, og dermed kan du miste kontrollen over fartøyet og forårsake alvorlige skader.

Enkel spake – Synlig montering



Denne enhånd, enkle kontrollspaken fungerer både som girspak og turtallsregulator. Spaken har følgende posisjon:

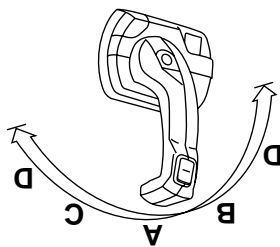
- A. Fri (nøytral) – Sikkerhetsbryteren gjør at motoren bare kan startes i denne posisjonen.
- B. Forover – Trykk inn utløserknappen under spaken for å skifte til posisjonen for forover (eller akterover).
- C. Akterover – Ikke skift hurtig fra forover til akterover. Gasspådreg – Motorturtallet økes ved 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 spake på kontrollen til å øke turtallet når kontrollspaken står i fri.

Enkel spake – Skjult montering

Denne enhånd, enkle kontrollspaken fungerer både som girspak og turtallsregulator. Spaken har følgende posisjon:

KC-0671.1



A. Fri (nøytral) – Sikkerhetsbryteren gjør at motoren bare kan startes i denne posisjonen.

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. Gasspådreg – Motorturtallet økes ved å skyve spaken fra deg (i forover-posisjonen) eller å dra den til deg (i akterover-posisjonen).

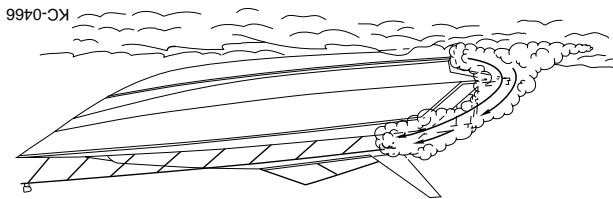
Forsøk aldri å skifte posisjon når motoren ikke er i gang. Ved oppvarming av motoren brukes en knapp nederst på spaken. Når denne knappen trykkes inn, øker turtallet mens girspaken fortsatt står i fri.

FARE

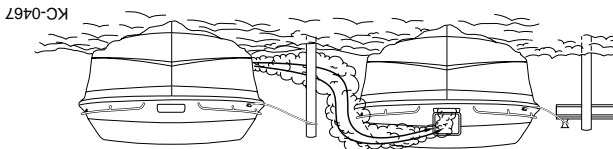
STOR FARE

Gassen karbonmonoksid (CO) er fargeløs, luktfri og meget farlig. Alle motorer og drivstoffdrevne enheter produserer eksos som inneholder CO. Direkte og langvarig kontakt med CO vil føre til HJERNESKADE eller DØD. Symptomer på karbonmonoksidforgiftning er kvalme, svimmelhet og tretthet. Kilder til ansamling av CO kan være følgende:

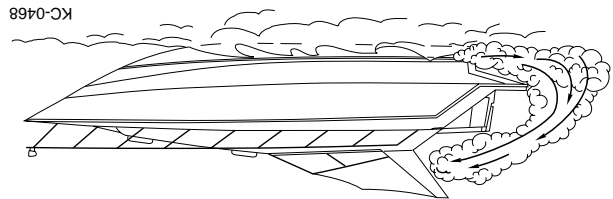
- ❶ Eksos fra båten er blokkert av hindringer.
- ❷ Drift med høy vinkel på baugen, dvs. at båten planer.



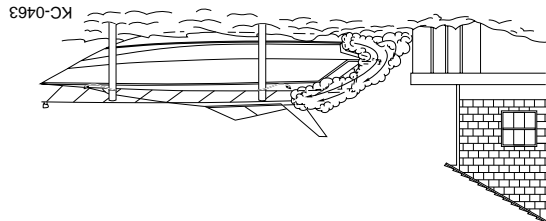
❷ Eksos fra andre fartøyer i trange områder.



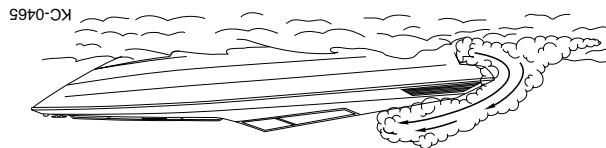
❸ Drift med kalesje og sidevegger nede uten tilstrekkelig ventilasjon.



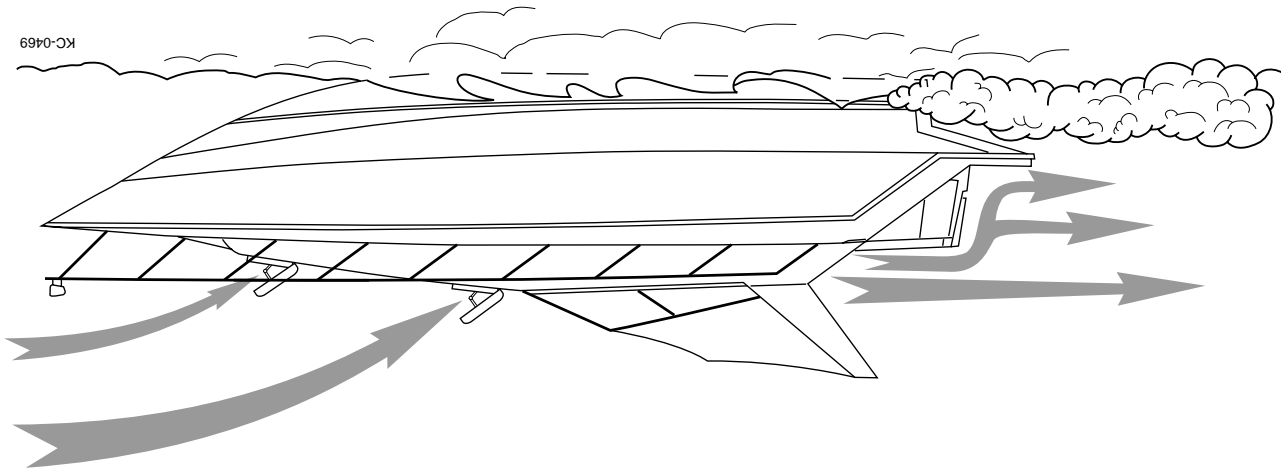
❹ Eksos som føres langs hindringene.



❺ Drift med lav hastighet eller når båten ligger i ro.

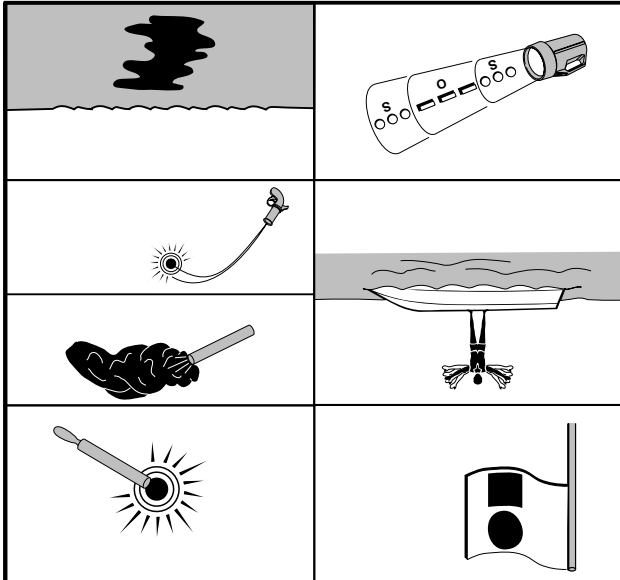


For å redusere faren for ansamling av CO bør du lufte ut båten innvendig ved å åpne deksluken, vinduene og/eller kalesjen slik at det blir god ventilasjon.



SØRG FOR GOD VENTILASJON SLIK AT LUFTEN STRØMMER GJENNOM BÅTEN!

NØDSIGNALER



De fleste båter som opererer i kystfarvann, skal ha utstyr som kan produsere godkjente nødsignaler. Sjøkk om nødvendig med lokale myndigheter.



ADVARSELI
BRANN- OG EKSPLOSJONSFARE

Pyroteknisk signalutstyr kan forårsake skade på personer og eiendeler hvis det ikke behandles riktig. Følg produsentens instruksjoner for å sikre riktig bruk av signalutstyr.

RUSMIDLER PÅ SJØEN



Ikke betjen båten når du er påvirket av rusmidler eller alkohol. Kombinasjonen av støy og vibrasjon, sol, vind og sjøens bevegelse kan føre til at alkoholen virkninger på kropp og hjerne blir sterkere enn på land.

ADVARSELI
**FARE VED NEDSATT
BEDØMMELSEVNE**

Rusmidler og båtlinv hører ikke sammen. Det å føre en båt i beruset tilstand eller under påvirkning av andre rusmidler, er både farlig og ulovlig. Nedsatt syn eller bedømmelseevne på sjøen kan raskt resultere i ulykker.

**FARE FOR KARBONMONOK-
SIDFORGIFTNING**

Selv i båter med den beste utforming og konstruksjon, og selv om man er aldri så nøye med inspeksjoner, drift og vedlikehold, kan det likevel finnes skadelige CO-nivåer i båtens sove- og oppholdsrom under bestemte forhold.

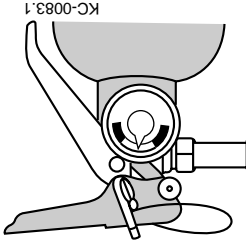


IKKE bruk ombordstigningsplattformen for noen andre formål enn ombordstigning eller forberedelse til å gå i vannet, og IKKE bruk ombordstigningsplattformen mens motoren er i gang.



Karbonmonoksidforgiftning må ikke forveksles med sjøsyke, alkoholpåvirkning eller stress. Dersom noen klager over øyenerirritasjon, hodepine, kvalme, tretthet eller svimmelhet, eller du har mistanke om karbonmonoksidforgiftning, flytt vedkommende øyeblikkelig til frisk luft, undersøk grunnen og rett på feilen. Hvis nødvendig, ta kontakt med lege.

Godkjente brannsluknings-apparater er påbudt i de fleste båter. Dette kan du eventuelt sjekke med lokale myndigheter. Alle passasjerer bør vite hvor apparatene er plassert, og hvordan de brukes.



BRANNSLUKKINGSAPPARAT

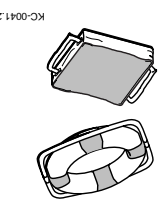
Større fartøyer som brukes til havs, kan ha bestemmelser som tilsier at en redningsflåte må finnes ombord. Oppbevar alltid redningsflåten på dets spesielle sted for oppbevaring, i et sylinder eller koffer for å beskytte den mot elementene. Dersom det ikke finnes noe spesielt sted for oppbevaring, plasser den på et lett tilgjengelig sted unna trafikk for å forhindre skade. Følg alltid produsentens instruksjoner for bruk og vedlikehold.

REDNINGSLÅTE

Sørg for å sjekke tilstanden til redningsvestene med jevne mellomrom. 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.

Det er spesielt viktig at barn, handikappede og personer som ikke kan svømme, har på seg redningsvester til enhver tid. Barn og personer som ikke kan svømme, trenger egen opplæring i hvordan redningsvestene brukes. Informer alle passasjerer hvor sikkerhetsutstyret og mann overbord redningsutstyret befinner seg og hvor stigen oppbevares og hvordan å bruke den.

FARE FOR LIV



En redningsvest kan redde livet ditt, men bare hvis du har den på. 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.

REDNINGSVESTER

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 hvissende lyd. Når systemet aktiveres, må du umiddelbart stenge av alle elektriske og mekaniske systemer samt strømdrevet ventilasjon.



BRANN- OG EKSPLOSJONSFARE

Hvis det automatiske systemet for brannslukking aktiveres, må du vente i minst 15 minutter før du åpner luken til motorrommet. Gassen som systemet bruker, fortrenger oksygenet slik at brannen kvæles. Hvis du åpner luken for tidlig, vil du tilføre oksygen til brannen slik at den kan blusse opp igjen.



ADVARSEL

Kom aldri nær nok til å komme bort i maskiner som er igang, f.eks.: motor, generator, propeller, osv. Kontakt kan resultere i tap av lemmer, kvelling, brannår, og/eller stort blodtap som kan resultere i alvorlig skade eller død. Sørg for at alle maskinvern er på plass når maskinen er i drift.



Handlings skilt - Overbringer en påbudt handling som må utføres for å unngå faren.



Varsels skilt - Identifiserer faren.

Billed symbol skiltene som vises nedenfor, er kun for referanse formål. De egentlige symbolene vil variere avhengig av emne.

BILLED SYMBOLER

Identifiserer informasjon som vil hjelpe å forhindre skade på maskineri og/eller omgivelsen.

MERK

VIS FORSIKTIGHET!
 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.

ADVARSEL
 Angir at en fare er til stede, og at denne kan føre til skade eller død dersom de nødvendige forholdsregler ikke tas.

FARE
 Angir at en ekstrem fare er til stede, og at denne med stor sannsynlighet kan føre til død eller ubetellig skade dersom de nødvendige forholdsregler ikke tas.

GRADER AV FARE

Det finnes to typer alarmer som kan brukes separat eller sammen for å overføre informasjonen:

SIKKERHETS ADVARSLER
 Denne delen tar for seg grunnleggende sikkerhet på sjøen. I hele håndboken er det brukt bestemte begreper og symboler som angir at dette er sikkerhetsrelatert informasjon.



Forbuds skilt - Overbringer en ulovlig handling.



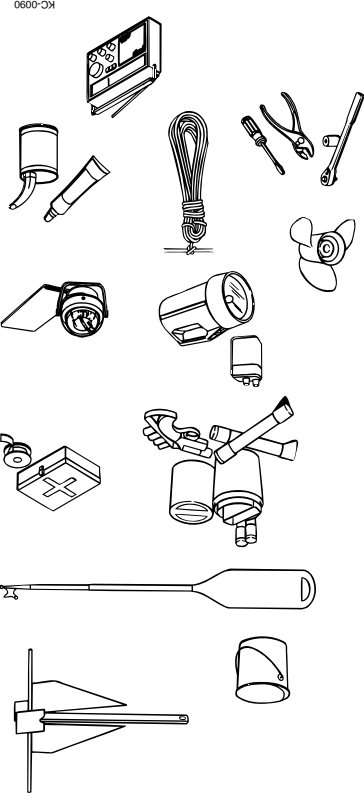
PÅBUDT SIKKERHETSUTSTRYK

ADVARSEL
 Som eier av fartøyet er det ditt ansvar å anskaffe og vedlikeholde det påbudte sikkerhetsutstyret. Hvis du vil ha mer informasjon om påbudt sikkerhetsutstyr, kan du kontakte lokale sjøfartsmyndigheter.

Sikkerhetsutstyret som det er påbudt å ha ombord, kan variere etter hvilke farvann du skal oppholde deg i. Av den grunn bør du kontakte de lokale sjøfartsmyndighetene for å få vite om særlige regler gjelder i de aktuelle farvannene.

ANBEFALT SIKKERHETSUTSTRYK

- Nødvendig livredningsutstyr
- Nødvendig brannslukkingutstyr
- Nødpølseender
- Øsredskaper (bøtte, håndpumpe osv.)
- Drivanker med tilstrekkelig lang line
- Radarreflektor
- Fortøyningstrosse og fendere
- Ekstra lommelykt og radiobatterier
- Kikkert
- Solbriller og solkrem med høy faktor
- Reserverforråd av mat og vann (på lange turer)
- Reservenøkler
- Reserverprosedyrene, og at brudd på disse kan føre til personlig skade eller skade på fartøyet og dets komponenter.
- Reservesikringer
- og -pærer
- Mobil telefon



KC-0090

Dersom båten din er utstyrt med redningsflåte, les, ha kjennskap til og forstå alle driftsinstruksjoner. Båten din må være utstyrt med alt det rette sikkerhetsutstyr (redningsvester, seiler, osv.) !

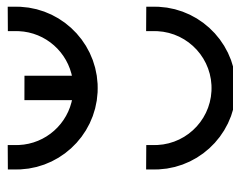
henhold til båttype værforhold, osv. Dette utstyr er påbudt i visse land. Mannskapet bør ha kjennskap til alt sikkerhetsutstyr og nødsmåttøringer for mann overbord redning, sleping og alle andre nødssituasjoner.

VENNLIGST OPPBEVAR DENNE HÅNDBOKEN OG ALLE ANDRE VEDLEGG PÅ ET FORSVARLIG STED OG SØRG FOR AT DEN NYE EIERN FÅR DEM NÅR DU SELGER BÅTEN.

Ettersom vi stadig utvikler og forbedrer våre produkter, kan det hende at illustrasjonene i denne håndboken ikke er de samme som for ditt fartøy, men de vil likevel være representative referansetegninger. Noen kontroller og indikatorer kan være tilleggsutstyr som ikke finnes på ditt fartøy, og deler av informasjonen i håndboken kan omhandle dette.

OM FARTØYET

Fartøyet er vurdert (assessed) i henhold til de relevante bestemmelser i EUs direktiv om fritidsfartøyer (Det europeiske parlaments direktiv nr. 94/25/EU). CE-merket betyr at fartøyet tilfredsstiller alle ISO-standarder og -direktiver som var gjeldende på produktionsstidspunktet.



KC-0455



KC-0456

BESKRIVELSE AV FARTØYET

Produsentens merkeplater, som er festet til skroget, inneholder mye av denne informasjonen. Konsulter denne platen regelmessig under bruk av fartøyet.

KONSTRUKSJONSKATEGORI:

Betydelig bølgehøyde – er gjennomsnittshøyden til den høyeste en tredjedelen av bølgen som omtrent korresponderer med bølgehøyden beregnet av en observatør med erfaring. Noen av bølgen vil være dobbelt så høye som denne høyden.

HAV – Kategori A

Båter som er utformet for å kunne tåle vindstyrker som kan overstige Beauport styrke 8 og betydelige bølgehøyder på 4 m og over og som for det meste er selvforsynte. Unormale forhold som orkaner, er ekskludert. Slike forhold kan påtreffes på lengre turer, for eksempel over hav, eller i kystfarvann som er ubeskyttet mot vind og bølger og som strekker seg over flere hundre nautiske mil.

LASTING

ADVARSEL

Ikke overstig den maksimale anbefalte vekten. Den totale vekten til alle personer, utstyr og væskekapasiteter må aldri overstige maksimumvekten.

Ved lasting av en båt, overstig aldri maksimumvekten. Last alltid båten forsiktig og fordel vekten jevnt. Ikke plasser tunge laster høyt da dette kan påvirke båtens stabilitet.

MAKSIMUM ANTALL PERSONER

ADVARSEL

Ikke overstig maksimum anbefalte antall personer. Lansett antall personer ombord, må den totale vekten til alle personer, utstyr og væskekapasiteter aldri overstige den maksimale anbefalte vekten. Bruk alltid setene eller sitteplassene for passasjerer.

KYSTFARVANN – Kategori C

Båter utformet for å kunne tåle vindstyrker på opp til Beauport styrke 8 med tilhørende bølgehøyder og bølgehøyder opp til 4 meter. Slike forhold kan påtreffes utenskjærs på lengre turer eller i kystfarvann som er ubeskyttet mot vind og bølger og som strekker seg over flere dusin nautiske mil. Disse forholdene kan også erfares i kystfarvann som er store nok til å kunne skape bølgehøyder.

BESKYTTEDE FARVANN – Kategori D

Båter utformet for å kunne tåle vindstyrker på opp til Beauport styrke 6 og tilhørende bølgehøyder og betydelige bølgehøyder på opp til 2 meter. Slike forhold kan påtreffes i utsatte indre farvann, i elvemunninger og kystfarvann i moderat værforhold.

Båter utformet for å kunne tåle vindstyrker opp til Beauport styrke 4 og tilhørende bølgehøyder (av og til på 0,5 m høyde). Slike forhold kan påtreffes i beskyttede indre farvann og i kystfarvann i fint vær.

INNHOLDSFORTEGNELSE

INNELEDNING	1
OM FARTØYET	2
SIKKERHET PÅ SJØEN	3
GENERELL INFORMASJON	7
MILJØMESSIGE HENSYN	16
VEDLIKEHOLD	17

INNELEDNING

Selv om alt har blitt planlagt og utført for sikkerhet ombord på båten og for båtens brukere, er bruk av båter svært avhengig av værforhold, sjøtilstand, erfaringen og den fysiske tilstanden til mannskapet osv. og det er umulig å garantere full sikkerhet. Det er ditt ansvar, i egenkap av eier eller bruker av båten, å ha kjennskap til båtens utstyr, hva den duger til og dens påtenkte anvendelse.

Selv om båten er kategorisert for dem, strekker sjø- og vindforholdene som korresponderer til design kategoriene A, B og C seg fra sterk storm til alvorlige tilstander og utsetter båten for farer for uventede bølger eller vindkast. Dette er farlige tilstander hvor kun et dyktig og veitrent mannskap i fysisk god form kan selve ent godt vedlikeholdt fartøy på en tilfredsstillende måte.

Sjøen eller været er ikke naturlige omgivelser for mennesker, og det er bare å respektere naturens lov og styrke. Lytt alltid til eller les værvarslene eller vær forutsigelsene før en båtture og forsikre at vinden og sjøtilstandene korresponderer til din båt's design kategori og at mannskapet ditt er istand til å håndtere båten under disse forholdene.

Denne eier håndboken inneholder minimal informasjon som er nødvendig for å bruke båten skikkelig, i tillegg til noen sikkerhetstemaer, drifts- og vedlikeholdshint. Les håndboken nøye og gjør deg kjent med fartøyet før du tar det i bruk. Denne eier håndboken er, derimot, ikke et båt-sikkerhetskurs eller din. Din forhandler, nasjonale seilforbund eller din lystbåtklubb vil gi deg råd om lokale skoler eller instruktører.

Denne eier håndboken er verken en drifts- eller en vedlikeholds- eller problemløsnings håndbok.

Den spesielle informasjonen angående driften av utstyret og systemene som følger med båten din eller som er montert på båten din, må leveres av produsenten. Les, forstå og oppbevar all informasjon som følger med. Les all informasjonen og sørg for at du og alle brukere kjenner båten før den tas i bruk.

Vennligst bruk en opplært profesjonell person for vedlikehold, reparasjon eller mindre modifikasjoner til enhver tid. For større modifikasjoner, påse at vedkommende ikke utfører store modifikasjoner på sikkerhetskarakteristikkene til fartøyet, og hvor det er relevant, påse at vedkommende har skriftlig autorisasjon fra båtbyggere eller juridiske representant. Enhver forandring i den loddrette posisjonen til massene ombord (for eksempel tilføyelsen av et fiskebåt, en radar, en stuingmast, osv.) kan ha stor påvirkning på stabiliteten til båten din. Ikke utfør disse endringene uten først å ha fått skriftlig autorisasjon fra båtbyggere eller båtbyggerens juridiske representant. I mange land er et førerkort, autorisasjon eller opplæring påkrevd. Vennligst påse at du har disse påbudte autorisasjonene før du kjøper eller selger en båt. Hold alltid båten din godt vedlikeholdt, men utover dette, juster bruken for å passe tilstanden til båten din som slites etter tid og bruk. Den internasjonale IMO Colreg bestemmelser definerer regler om måte, navigasjonslys osv. over hele verden. Vær sikker på at du kjenner disse reglene og at du har en bok som forklarer dem ombord. Dersom dette er ditt første fartøy eller du forandrer til en type fartøy som du ikke kjenner, vennligst sørg for håndterings- og driftsforing før du "tar kommando" over fartøyet. Dette er for din egen komfort og sikkerhet. Enhver båt - uansett hvor solid den er - kan bli alvorlig skadet dersom den håndteres eller behandles på feil måte av uerfarne personer. Dette er ikke kompatibelt med trygg båtbruk. Juster alltid farten til hurtiggående båter etter sjøtilstanden for å unngå overdreven stamping. Alle personer må bruke riktige redningsvester/ personlig flyteinnretning under opphold på dekk. I visse land er det påbudt å bruke riktige redningsvester/ personlig flyteinnretning som retter seg etter landets bestemmelser til enhver tid.

GALVAANINEN KORROOSIO

Veneissä, joita käytetään suolaisilla vesillä, tulisi olla sinkkianodi, jotta välttyttäisiin metalliosien kulumiselta. Sinkkianodin tarkoitus on kulua niin, etteivät muut metallit syövy. Tarkista säännöllisesti sinkkianodin tila. Useammassa koneissa on oma sinkkianodi, jotka vaativat myös säännöllistä tarkistamista.

KORJAUKSET, VAHDOT JA UUSIMISET

Älä yritä korjata itse, mikäli et ole alan ammattilainen tai ellei sinulla on siihen tarvittavaa tietoa ja hyväksyttyjä varaosia.

MATERIAALIT & KOMPONENTIT

Veneesi on suunniteltu turvallisuutta ajatellen käyttöympäristönsä, meri- tai järviolosuhteisiin. Emme suosittele että omistaja tekee lisä- tai jälkiasennuksia itse, koska tämä voi vaikuttaa huonontavasti koko veneeseen.

Kauppiasasi on vattuutettu tekemään korjauksia, muutostöitä ja asennuksia niin, etteivät ne vaikuta veneen turvallisuuteen, rakenteeseen tai mahdolliseen takuuseen.

TALVISÄILYTYS

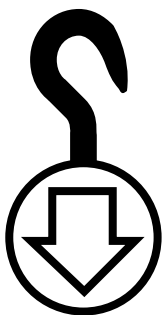
Talvisäilytys vaatii erityisiä valmisteluja, jotta vene ei vahingoittuisi. Ilman asiantuntijaa valmisteluja veneesi voi kärsiä ruostumisesta (teräsoosat), homeesta (tyhnyt ja patjat) tai pakkasesta.

Veneen rikkoutuminen, joka johtuu huolimattomasta säilytyksestä, ei kuulu takuun piiriin. Kysy kauppialtasi, miten tai missä venettä tulisi säilyttää.

TARKISTUS

Tarkista ennen veneen veteen laskemista silmämääräisesti seuraavat kohteet; kaikki teräsoosat, kiinnikkeet ja niiden kireys; kaikki leikut, säiliöt, venttiilit, läpiviennit; kaikki sähköjohdot sekä mahdolliset vauriokohdat. Tarkistus tulee tehdä ennen veneenlaskua sekä säännöllisesti kauden aikana. Kauppiasasi voi auttaa sinua.

NOSTOHINNA / NOSTO



KC-5000

Mikäli venettäsi nostetaan ilman traileria, noudata seuraavia ohjeita:

- Älä kiinnitä koskaan nostoliinoja pollareihin, käsikahvoihin tai muihin vastaaviin. Kiinnitä nostoliinat veneen keulan ja perän merkittyihin nostopisteisiin.
- Peitä nostoliinat niin, ettei vene naarmuunu.
- Kiinnitä venettä nostettaessa köysi keulaan ja perään.
- Jos käytät nostohinoja, käytä leveyttä, vyötyyppisiä, vähintään 130 mm leveitä.
- Älä anna liinujen tarttua potkuriin tai muihin vastaaviin osiin.
- Käytä levityspuita estääksesi kyljen painautumista.
- Pidä keula muita osia korkeammalla välttääksesi koneen rikkoutumisen.

MAALAU

Kysy ennen myrkkövärien valintaa muilta veneilijöiltä ja asiantuntijoilta, mikä voisi olla sopiva väri tarkoitettuihin käyttöolosuhteisiin.



VAROITUS / PALOVAARA

Puhdistusaineet ja maalit voivat olla helposti syttyviä tai räjähtäviä. Varmista että tuuletus on riittävä ja käytä suojavälineitä (hanskat, suojalasit, suojanaamarit jne.)

HUOMIO

- Tarkista ympäristömääräykset ennen maalausta.
- Lue maalien käyttöohjeet tarkasti.

Kysy paikallisilta viranomaisilta ympäristömääräyksistä ennen pohjan maalausta. Noudata tarkasti maalin valmistajan ohjeita.

Gelcoat-rakkuilutuminen (osmoosi) voi olla normaali tilanne veneessäsi. Rakkuiloita voi syntyä (veneen pohja) kuin veneesi on vedessä tietyn ajan.

Paras tapa estää rakkuiloiden syntyä on minimoida veneen olo vedessä.

VERHOILU

Säännöllinen pesu, käyttäen mietoä pesuainetta tai vinyylii-puhdistusainetta, pitää verhoilun hyvässä kunnossa. Vältä tyyngyn tulentusta läpimäriksi. Kuivaa ne hyvin pesun jälkeen.

HUOMIO

Tietyt pesuaineet (auton, kodin ja teollisuuden) voivat vahingoittaa verhoilua ja sen värejä. Liuottimia, jotka sisältävät väriaineita tai vahaa tulisi käyttää varovaisesti.

MATOT

Tahrat ja läikkyt tulisi puhdistaa heti. Mitä kauemmin tahra on puhdistamatta, sitä vaikeampi se on poistaa.

PILSSI

Sähköiset pilssipumput voivat rikkoutua. Muista tarkastaa pilssi ja pumppu säännöllisesti, varsinkin jos on satanut tai myrskyynyt pitkäään. Pilssi tulisi turvallisuuksista myös pitää puhtaana.

Tarkista pilssipumppu (-pumput) säännöllisesti varmistuaksesi, ettei imusihdeissä ole roskia. Roskat voivat tukkia sähdintä tai joutua pilssipumpun pyörään, mikä saattaa aiheuttaa pummun toimintahäiriön. Tarkista säännöllisin väliajoin kaikkien kiristimien ja letkujen tiiviyys ja varmistaa, että pohjalahanat ovat kiinni silloin, kun ne eivät ole käytössä.



VAROITUS RÄJÄHDYS-/PALOVAARA

Älä käytä helposti syttyviä puhdistusaineita, kun puhdistat pilssiä.

VAROITUS

Pilssipumput ja pilssipumppujärjestelmät eivät ole suunniteltu vaurioitarkastusta varten.

HUOMIO

Älä heitä öljyä tai puhdistusaineita yllä laidan. Ks. YMPÄRISTÖN HUOMIOON OTTAMINEN.

PLEKSILASI

Pleksilasi naarmuuntuu helposti. Kun puhdistat, käytä lämmintä vettä ja pehmeää, puhdasta rättiä.

RUOSTUMATON TERÄS

Ruostumatonta terästä ei ole täysin vastustuskykyinen korroosiolle. Pitääkseen ruostumatonta teräksen osat hyvässä kunnossa:

- Puhdistaa kaikki ruostumatottoman teräksen osat saippualla ja vedellä. Älä käytä hioma-aineita, teräsvillaa, happoja tai muita vastaavia.

- Poista ruostetahrat kromi- tai messinkikiillokkeella niin pian kuin mahdollista.

- Käytä hyvää auton vahaa ruostumatomiin teräsoisiin.

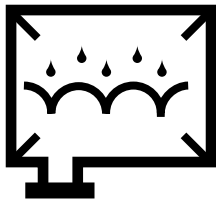
Tarkista säännöllisesti veneesi kiinnikkeet, ruuvit ja vastaavat osat.

MERI-WC (KÄYMÄLÄ)

Katso valmistajan käyttöohjeesta, miten sitä tulisi käyttää ja hoitaa. Neuvo vieritasi niin, etteivät he laita rättejä tai muita tukkeuttavia esineitä pyttyyn.

SEPTITANKKI

Mikäli veneessäsi on septitankki, käytä kemikaaleja, jotka pitävät hajun pois ja pitävät sen raikkaana. Kysy kauppialtasi, mitä aineita sinun tulisi käyttää. Kun olet tyhjentänyt septitankin, huuhtele se makealla vedellä.



KC-4055

HUOMIO

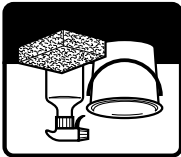
Kemikaalit, joita käytetään puhdistukseen ja hajuunpoistoon varstoinnin aikana, on oltava säilöjärjestelmän kanssa yhteensopivia. Varstoinnin ja pitkän käyttämättä olon aikana säilöiden on oltava tyhjinä. Jätettä saa heittää yllä laidan vain hyväksytyillä alueilla ja noudattamalla paikallisia, kemikaaleja tai jätettä koskevia määräyksiä.

Monissa venesatamissa on tarjolla septitankin imutyhjennysjärjestelmä.

PUHDISTUSAINEET

Kodin puhdistusaineita tulisi välttää tai varmistaa, ettei niitä pääse vesistöön. Älä koskaan sekoita puhdistusaineita keskenään ja varmista aina hyvä tuuletus. ALÄ käytä aineita joissa on fosfaatteja, klooria, liuotainaineita tai muita vastaavia aineita. Sitruuspohaiset puhdistusaineet ovat hyviä veneellesi ja ympäristölle. Katso lisätietoja varten kohdasta HUOLTO JA YLLÄPITO.

HUOLTO JA YLLÄPITO



MERIVESIKORROOSIO

Venettä tulisi huuhdella makealla vedellä heti käytön jälkeen. Mikäli vene on aina suolaisessa vedessä, vahaa vene vähintään kerran kuukaudessa ja käytä metalliosiin korroosionestoaineita.

PUHDISTUS

Rutiininomainen ja säännöllinen puhdistaminen pitää veneesi hyvässä kunnossa. Puhdistusainevikkeitä voit hankkia myös kauppialtasi.

KC-4000



HUOMIO

Kun peset venettäsi, huomioi, että saippuavesi voi olla hyvin liukasta. Älä vahaa alueita, jotka ovat tarkoitettu kävelmiseen.

Kun peset venettäsi, varmista että käytät mietoja pesuaineita ja mielellään lämmintä vettä. ALÄ käytä hiovia pesuaineita, liuottimia, ammoniakkaa tai klooria. Nämä vahingoittavat gelcoatia. Tietyissä olosuhteissa voit käyttää erikoispuhdistusaineita. Kysy tästä lisää kauppialtasi.

POHJAN KUNNOSTUS

Mikä tahansa kasvillisuus veneen pohjassa hidastaa venettäsi ja vaikuttaa sen käyttäytymiseen. Älä käytä pohjan puhdistamiseen teräsharjaa tai hankausyynyä. Pienet naarmut keräävät lisää

KC-4005



MAALIT

Mikäli veneesi pidetään vedessä, missä kasvisto on ongelmana, käytä myrkkymaalilla. Pidä huolta, että valittset myrkkymaalin joka ei saastuta liikaa. Kysy viranomaisilta neuvoa suositeltavasta myrkkymaalista.

PAKOKAASUPÄÄSTÖT

Lisäantyneet pakokaasupäästöt saastuttavat vesistöjä ja ilmaa. Pidä kone kunnossa ja veneen runko puhtaana. Katso koneen käyttöohjeista, miten pidät koneen kunnossa.

Huomio! "NO WAKE" alueet.

HERÄTYS & PESU

Koneen melu, radion melu ja jopa huuto. Monilla paikoilla meluaminen on kielletty. Musiikki ja äänekäs keskusteilu kantautuu vesillä kauas, erityisesti öisin.

KOVA MELU

Kaikki maista tuleva ja jätteenkuusi luokiteltava tulisi palauttaa ja hävittää oikeaoppisesti maissa. Mikäli veneessäsi on WC, jossa on septitankki, varmista, että siinä on imutyhjennysjärjestelmä. Monilla alueilla on kielletty tyhjentää septitankki mereen.

JÄTTEIDEN TYHJENTÄMINEN

Räteistä lähtevät höyryt saattavat kerääntyä plissiin ja muuttua erittäin vaaralliseksi. Jos tuuletusta, käytä sopivaa naamaria tuuletusta, jotta on käytetty polttoaineen tai liuottimien roiskeiden pyyhkimiseen veneestä. Hävitä rätit asianomaisella tavalla maissa.

PALO-/RÄJÄHDYSVAARA



Staattisen sähkö vaara

Sähköstaattinen kipinä saattaa sytyttää polttoainekaasun ja aiheuttaa vakavan tapaturman tai omaisuusvahingon. Ole erittäin varovainen täyttäessäsi polttoainejärjestelmää. Lisäksi:

- Suorita täyttö vain hyväksytyissä paikoissa, kuten vennesatamien täyttipaikoissa tai moottorijonueuvojen huoltoasemilla. Hyväksytyillä paikoilla on aina turvakalusto paikalla staattisen sähköpurkauksen varalta.
 - Lue ja noudata KAIKKIA pumpuissa ja pumpun lähetyillä olevia varoituksia.
 - Säilytä polttoainesuulakkeen ja täyttöputken väläinen kosketus koko ajan ennen täyttöä ja sen jälkeen, jotta välttäisit sähköstaattisen kipinöinnin.
 - ÄLÄ nouse ajoneuvoon polttoaineen täytön aikana. Sisään astuminen tai poistuminen saattaa synnyttää staattisen varauksen, joka saattaisi sytyttää kaasut täyttöputken tuntumassa.
- Jos tulipalo syttyy, älä joudu paniikkiin.**

- ÄLÄ irrota suulaketta bensiniitankista.
- Poista kaikki matkustajat ajoneuvosta ja täyttöalueelta ja ilmoita heti aseman hoitajalle asiasta, jotta tämä voisi käyttää hätäsuikulaiteita ja palonsammutinta.

Polttoainetäytön jälkeen



TULIPALO-/RÄJÄHDYSAARAI



- Vuotava polttoaine aiheuttaa tulipalo- ja räjähdysvaaran.
- Tarkista veneen ensimmäisen polttoainetäytön jälkeen ja aina jokaisen sitä seuraavan täytön jälkeen koko polttoainejärjestelmän mahdolliset vuodot ja/tai vaurioituneet osat.
- Vuodot ja/tai vaurioituneet osat on korjattava ja alue tuuletettava räjähtävien kaasujen poistamiseksi.

Käynnistyksen yhteydessä

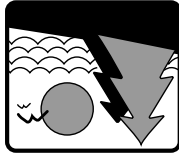


TULIPALO-/RÄJÄHDYSAARAI



- Käytä AINA pillssuulenta ainakin neljän minuutin ajan ENNEN minkään sähkölaitteen käynnistämistä tai koneen (koneiden) käynnistystä.
- Pillssin tuuletinjärjestelmän käyttö EI TAKAA, että räjähtävät kaasut on saatu pois. Käytä AINA ENNEN minkään sähkölaitteen kytkemistä tai koneen (koneiden) käynnistystä "nuuskimiskoetta" tarkistaaksesi koneen ja pillssin alueen mahdolliset polttoainehöyryt.
- Jos haistat polttoainetta, ÄLÄ kytke mitään sähkölaitetta päälle ÄLÄKÄ käynnistä konetta (koneita). Tutki asia heti.

YMPÄRISTÖN HUOMIOON OTTAMINEN



Venäjällä ymmärrät luonnon ainutlaatuisuutta ja kauneutta. Venäjän velvollisuus on suojella luontoa pitämällä vedet puhtaina.

Älä laita veteen mitään, mitä et haluaisi syödä tai juoda.

Tunne kaikki paikalliset lait ja kunnioita niitä, kun on kysymys säilöiden ja jätteiden tyhjentämisestä.

MARPOL-SOPIMUS

Kansainvälinen sopimus koskien aluksista peräisin olevan saastumisen estämistä, joka tunnetaan yleisesti MARPOL-sopimuksena (MARine POLLution), kieltää kaikkien aluksesta peräisin olevien muovien, kemikaalien, jätteiden ja öljyn tyhjentämisen veteen.

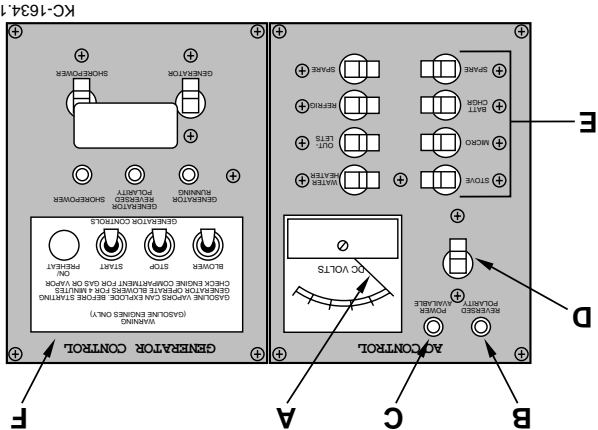
POLTOAINE- JA ÖLJYVUODOT

Polttoaineen ja öljyn pääseminen veteen saastuttaa luontoa ja on vaaraksi villieläimille. Älä koskaan heitä polttoainetta tai öljyä veteen, koska se on kiellettyä. Kaksi yleistä tapaa saastuttaa vahingossa on:

- **Tan kata polttoainetta niin että sitä valuu yll.**
- **Tyhjentää saastunutta pillssivettä ulos veteen.**

- Sulje täyttöaukko (-aukot) tiukasti.
- Pyyhi kaikki läikkyneet 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.

AC-/Generaattoripäätös



Monissa AC-päätöksissä on jännitemittari tai AC:n pätkätkäsin, vastakkaisuuden ilmaisimien sekä yksittäiset virtakytkimet.

Jännitemittari (A)

Tällä voi valvoa AC-jännitettä.

Vastakkaisuuden valo (B)

Ilmoittaa maasähköpuoleisen sähkön lähtevän vastakkaisena, mutta ei ilmoita veneen napaisuutta.



VAROITUS

Mikäli napaisuus on käänteinen, ÄLÄ KÄYTÄ maasähkölähdettä. Sulje heti virtalähde ja poista virtajohto pistorasiasta. Vastakkaisuus tai AC-järjestelmän väärä käyttö on vaarallinen tila, joka voi aiheuttaa sokin, sähköiskun tai kuoleman.

Käytettävissä olevan tehon valo (C)

Ilmoittaa että sähköä on saatavissa maista tai generaattorista. Tämän valon tulee palaa ennen kuin AC-kytkimen voi kytkeä päälle.

AC-pätkätkäsin (D)

Kytkee päälle ja pois koko AC-järjestelmän. Tämä mahdollistaa jännitteen ja vastakkaisuuden tarkistuksen heti, kun maasähkö on kytketty.

Yksittäiset virtakytkimet (E)

Mahdollistaa kytkimen helpon kytkemisen päälle tai irti. Samalle se katkaisee sähkön heti jos siihen on

VAROITUS

Älä koskaan palauta palannutta virtakytkintä tarkistamatta vian syytä.

Generaattorin päätös (F)

Mikäli veneessä on generaattori, päätöksessä on käynnistys- ja stop-katkaisin sekä katkaisin maasähkölle tai generaattorille.

Aina kun käytät generaattoria, käytä koneilian tuuletinta vähintään viisi minuuttia ennen käynnistystä. Tuuletin tulee olla päällä aina generaattorin käytössä.



VAROITUS

Generaattorin käyttö voi olla vaarallista. Tutustu hyvin käyttöohjeisiin ennen käyttöä.

POLTTOAINEEN TÄYTÖ



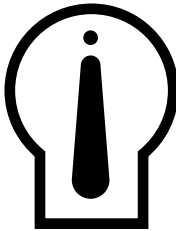
TULLIPALON, RÄJÄHDYKSEN JA AVOLIEKIN VAARAI

Bensiini on määrättyissä olosuhteissa erittäin vaarallista. Kun lisät polttoainetta, noudata seuraavia ohjeita:

- Sammuta kaikki koneet, moottorit ja puhallimet ennen lisäämistä.
- Älä tupakoi eikä salli avotulta tai kipinöitä lähetyillä, n. 15 m (50 jalan) päässä täyttöalueelta.
- Sulje varustuksen mukaan kaikki ovet, ikkunat, salvat ja luukut, jotka saattaisivat päästää polttoainekaasuja veneen suljettuihin sisätiloihin.
- Älä ylitä polttoainesäiliöitä. Jätä täyden yhteydessä ainakin 2 % paisumisvaraa polttoaineelle. Jos polttoainen lämpötila on 0°C (32°F) tai alempi, jätä ainakin 6 % paisumisvaraa polttoaineelle.

Vaarahälytys

Kun vaarahälytys hälyttää, tarkista mittarit ja sulje kone. Hälytys ilmoittaa mikäli kone käy liian kuumana tai jos öljyä on vähissä. Joissakin malleissa on hälytintestaus käynnistyksen yhteydessä.



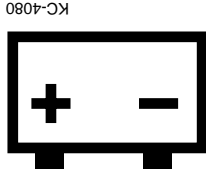
KC-5020

SULAKKEET JA VIRTAPIIRIN KATKAISIMET

Kaikki virtapiirit on suojattu yllirastitusta vastaan sulakkeilla tai virrankatkaisimilla. Jos ylikuormitusta tapahtuu usein, ota heti yhteys kauppiaseeseen.

SÄHKÖJÄRJESTELMÄ

Joitkut veneet on varustettu kahdella sähköjärjestelmällä, akkukäyttöisellä DC-järjestelmällä ja generaattorilla tai maasähköllä toimivalla AC-järjestelmällä. Näillä järjestelmillä on oma pääajokokeskus. DC-järjestelmä tuottaa sähköä koko veneen sähköntarvetta varten (valaistus, kone jne.)



KC-4080

AC-järjestelmä tuottaa sähköä sähköpiiristosiin ja AC-laitteille, jotka tarvitsevat sähköä (sähköliesi, veden lämmitin, mikroaaltouuni jne.) veneen ollessa satamassa tai maissa.

AC- ja DC-järjestelmien sopimaton käyttö voi johtaa tulipaloon tai räjähdykseen.

TULIPALO-RÄJÄHDYSVAARA

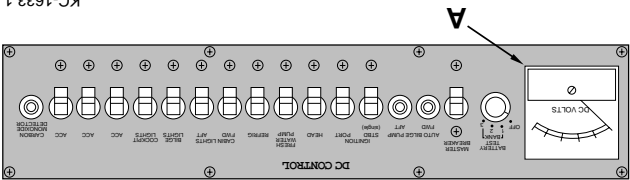


Älä työskentele jännitteisen järjestelmän parissa. Ole varovainen kytkessäsi rannassa olevaa voimälähdettä. Vältä uimista veneen lähellä sen ollessa kytkettyinä rannan voimälähteeseen.

AKKU (AKUT)

Akun (akkujen) on oltava kiinni veneessä ja napojen peitettyinä. Pidä navat puhtaina ja tarkista ne säännöllisin väliajoin.

DC-pääajokokeskus



KC-1633.1

Jännitemittari (A)

Normaalisti pääsähkökeskuksessa on jännitemittari, akun testauskytkin, erilaisia kytkimiä ja pääkatkaisin.

Tällä mittarilla tarkistetaan akun kunto. Aseta pääkatkaisin OFF-asentoon ja paina akun testauskatkaisinta.

VAROITUS

Älä koskaan palauta palannutta virtakytkintä tarkistamatta vian syytä.

Virtakytkimellä on kaksi tarkoitusta. Voit kytkeä manuaalisesti virran päälle tai pois (on / off asento). Tämä suojaa järjestelmää, johon virta kulkee automaattisesti avaamalla virtapiiri, jos se kuormittuu liikaa.

Akkuneste on happoista, käsittele sitä varoen. Jos nestettä pääsee kosketuksiin ihon tai jonkun muun ruumiinosan kanssa, huuhtele vedellä ja hakeudu lääkäriin hoitoon.

Pida akun liitännät puhtaina, tiukasti kiinni ja eristettyinä välttääksesi kaarikipinöinnin, oikosulut, jotka saattaisivat aiheuttaa räjähdyksen tai tulipalon. Ole varovainen kytkessäsi akkua irti tai kiinni. Varmista, että asennus ja liitännät ovat hyvin kiinni ja että navat on peitetty suojaavilla kansilla. ÄLÄ lataa akkua veneessä ja pidä akun tuuletusaukot esteettöminä.

TULIPALO-RÄJÄHDYSVAARA



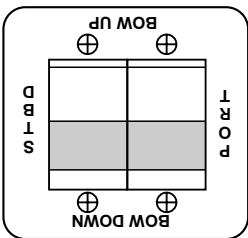


PALO- / RÄJÄHDYSVAARA
 Konetilan tuuletettimen tulee olla päällä vähintään viisi minuuttia ennen, kun kone voidaan käynnistää. Tämä tulee tehdä ennen jokaista käynnistystä. Tämän lisäksi konehuoneen tuulettimen tulisi olla päällä hiljaa ajettaessa tai joutokäynnillä. Mikäli tuulettimen käyttö laiminlyödään, tämä voi johtaa räjähdykseen, jolla voi olla kuolemaan johtavat seuraukset.



Trimmilevyt

Tämä vipukytkin valvoo trimmileylien asentoa. Trimmileylien asennon vaihtamisella pysyt paremmin hallitsemaan veneen tasapainoa ja suorituskykyä.



KC-0932.1

Polttoainemittari

Polttoainemäärän voi tarkistaa, kun navigointivalot ovat sammutettuina.

TUNNISTIMET

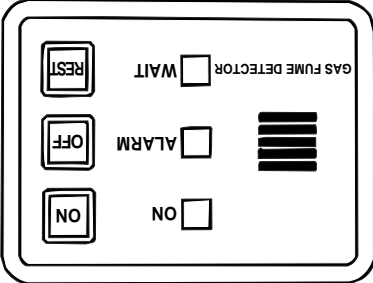
Tunnistimet tunnistavat mahdolliset vaaralliset kaasut tai höyryt, joita voi syntyä veneessäsi.

Kaasuhöyryt



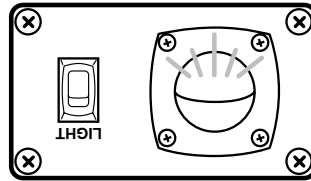
Kun ilmaisin tunnistaa kaasuhöyryn, hälytin silloin koneen tai plissin tuulettiin päälle. Kaasunilmaisimen anturi on tavallisesti plississä. Kokeile ilmaisinta aina ennen lähtöä.

KC-0936



Kansi- ja käyttövalot

Pääkytkimen tulee olla ON-asennossa.



KC-0935.1

Ikkunanpyyhkimet

Kytkee ikkunanpyyhkimet päälle ja pois.



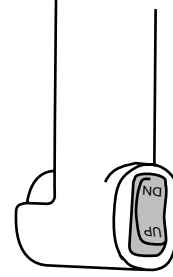
KC-4070

Luukun avaaja

Avaa ja sulkee luukut sähköisesti.

Koneen trimmi

Tämä kytkin aktivoi trimmin "Tilt"-toimintaa. Paina nappia, kunnes kone on halutussa asennossa. Käytä tätä kytkintä yhdessä trimmittarin kanssa saavuttaaksesi parhaimman suorituskyvyn. Tämä kytkin nostaa koneen ylös "Tilt"-asentoon, kun sijoitat veneen trailerille.



KC-0931.2

ERITTÄIN VAARA-ALTIS



Hiiilmonoksidi (CO) on väritön, hajuton ja erittäin vaarallinen kaasu. Kaikki koneet ja polttoainetta käyttävät laitteet tuottavat hiiilmonoksidia pakokaasuna. Hiiilmonoksidille suora tai pitkä altistuminen voi johtaa AIVOVAURIOON tai KUOLEMAAN. Merkkejä altistumisesta ovat huimaus, pahoinvointi ja uneliaisuus.



Tunnistin hälyttää kun hiiilmonoksidia on havaittu sisätilojen ilmassa. Tyhjenä vene matkustajista ja tuuletta hyvin.

Hiiilmonoksidihöyryt

VAROITUS



Kiinnitä hätäkytkimen keiju itseesi ennen koneen starttaamista. Tämä estää veneen jatkamista yksinään, jos putoat vahingossa yli laidan.

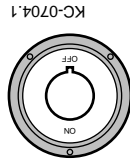
Stop-kytkin toimii tehokkaasti ainoastaan jos se on hyvässä kunnossa. Huomioi seuraavaa:

- Älä muuta tai poista stop-kytkintä tai sen keijua.
- Kytkimen keijun tulee aina olla vapaana niin, ettei se tartu vahingossa johonkin ja häiritse ajoa.

KERRAN KUUKAUDESSA: Tarkista kytkimen toiminta vetämällä keijua niin, että kytkin irtoa ja varmista, ettei punos ole hankautunut tai vahingoittunut. Jos kone ei sammu, ota yhteys kauppiaseen niin, että saat uuden kytkimen.

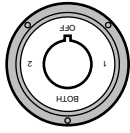
Akun valintakytkin

Erstää kaiken akkuvirran tulon veneeseen, lukuun ottamatta mahdollisesti asennettuja automaattisia piissipumppuja. Jos järjestelmä käsitteää kaksi akkua, varmista, että akun ON-asennossa. Akun kytkin saa aikaan myös akun positiivisen irtikytkennän sen suojaamiseksi väärinkäytöksiltä ja tyhjenemiseltä. Kierä kytkin asentoon OFF, kun vene ei ole käytössä. Katso lisätiedot valmistajan ohjekirjasta.



KC-0704.1

Erstää veneen akuisia ja kytkee "toissijaisen" akun tai molemmat akut. Normaaloitoloisuhteissa kytkimen tulisi olla asennossa "ON" yhtä akkua varten, pikemminkin kuin asennossa "ON" molempia akkua varten. Näin toinen akku säilyy reservissä, mikäli toinen pettää. Valitse akku koneen ollessa sammuksissa ja vaihda akkua päivittäin. "OFF"-asennossa vene on eristettyinä akuisista, lukuun ottamatta mahdollisesti asennettuja piissipumppuja. Akun valintakytkin kytkee myös molemmat akut käyttöön joko "ensisijaisen", "toissijaisen" akun tai molemmat akut.



KC-0705.1

Erstää veneen akuisia ja kytkee "ensisijaisen", "toissijaisen" akun tai molemmat akut. Normaaloitoloisuhteissa kytkimen tulisi olla asennossa "ON" yhtä akkua varten, pikemminkin kuin asennossa "ON" molempia akkua varten. Näin toinen akku säilyy reservissä, mikäli toinen pettää. Valitse akku koneen ollessa sammuksissa ja vaihda akkua päivittäin. "OFF"-asennossa vene on eristettyinä akuisista, lukuun ottamatta mahdollisesti asennettuja piissipumppuja. Akun valintakytkin kytkee myös molemmat akut käyttöön, jos tarvitaan tavallista enemmän käynnistystehoa. Kierä asentoon OFF, kun vene ei ole käytössä. Katso lisätiedot valmistajan ohjekirjasta.

HUOMAUTUS

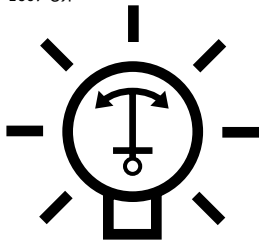
Akun valintakytkimen tarkoituksena on pitää toinen akuisista varalla. Jos molemmat akut ovat käytössä (ON) ja toista käytetään koneen käynnistämiseen ja toista lisälaitteisiin, molemmat akut purkautuvat. Tämä poistaa varakäytön ja saattaa johtaa pysähtymiseen.

Akun eristys

Mahdollistaa usean akun latauksen tunnistamalla kuinka paljon latausta kukin akku vaatii. Estää yllätauksen ja poistaa sen vaaran, että toinen akku purkautuu toista. Katso lisätietoja eristimen valmistajan ohjekirjasta.

Ankkurivalo

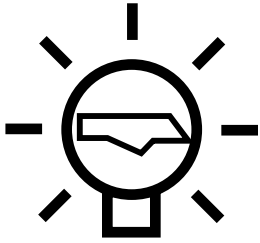
Kytkee päälle ainoastaan valkoisen, ympäri valaisevan ankkurivalon.



KC-4065

Navigointivalojen kytkin

Kytkee päälle käyttövalot, ankkurivalon ja mittariston yövalot.



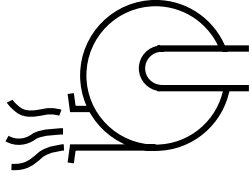
KC-4060

Älä käytä venettä ilman ajovaloa pimeän tultua. Ajovalot osoittavat mihin suuntaan ajetaan ja kuka on väistämismisvelvollinen.

HUOMIO

Tuuletin

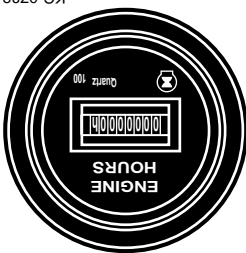
Kytkin aktivoi koneitan tuuletuksen, jolla poistetaan räjähdysriski kaasut.



KC-4040

Käyttötuntimittari

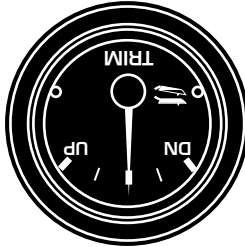
Seuraa koneen käyttötunteja.



KC-0782

Trimmi

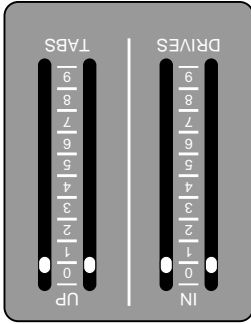
Näyttää perävetolaitteen asennon ja ilmaisee veneen keulan asennon vaakatasolla. Käytä valvoessasi veneen trimmiä.



KC-0740

Trimmin asennon mittari

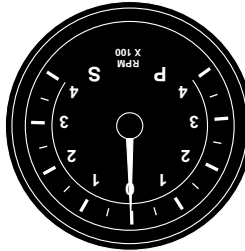
Näyttää trimmin asennon.



KC-0707

Koneen synkronointi

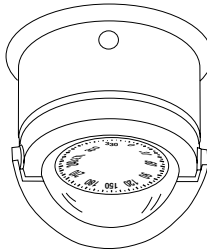
Näyttää r/min-lukemat suhteessa kahteen koneeseen auttaakseen nopeuden synkronointia. Mikäli mittarin neula näyttää nolaa, koneet on synkronoitu. Mikäli neula ei näytä nolaa, säädä mittaria, kunnes se näyttää nolaa.



KC-0708

Kompassi

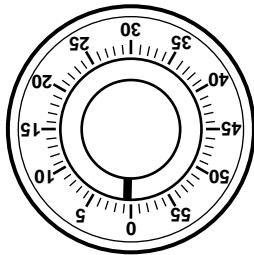
Käytetään navigoimiseen, kertoo missä suunnassa magneettinen POHJOINEN sijaitsee.



KC-0709

Kaikuotain

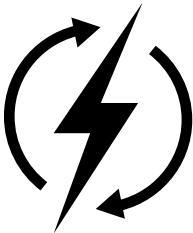
Näyttää veneen pohjan (anturin alapuolella) ja maan pinnan välisen veden syvyyden. Välttääksesi karille ajon lisää aina pari jalkaa lukemaan.



KC-0910

KYTKIMET JA MITTARIT

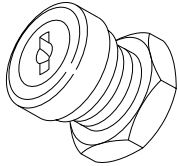
Jokainen sähköinen virtapiiri veneessä on varustettu kytkimellä.



KC-4090

Käynnisty

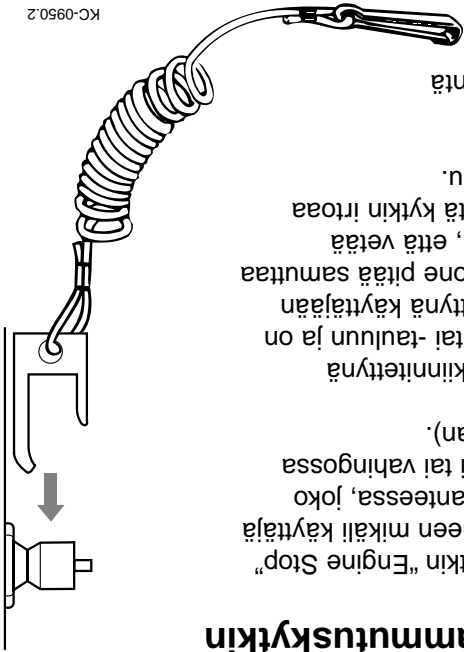
Käntämällä avain täysin myötöpäivään käynnistät käynnistysmoottorin. Heti, kun kone käynnistyy, päästä avain irti.



KC-0985

Koneen sammutuskytkin

Koneen hätäkytkin "Engine Stop" sammuttaa koneen mikäli käyttäjä poistuu vaaratilanteessa, joko vapaaehtoisesti tai vahingossa (putoaa yllä laidan).



KC-0950.2

HUOMIO

Hätäkatkaisinta tulisi käyttää ainoastaan hätätapauksissa. Sitä EI tulisi käyttää koneen normaalina sammutusmenettelynä.

Hätäkytkimen uudelleenkytkentä tapahtuu kiinnittämällä kytkin takaisin. Jotta kone toimisi, pinnne on kiinnitettävä pysäyttimien.

HUOMIO

Välttääksesi koneikön, avaa koneen jäähdytysveden venttiili ennen koneen käynnistämistä.

Pakokaasuohjain

Pakokaasuohjain, joka toimii kytkimellä ohjauksella, kierrättää pakokaasun (ja äänen) joko perän läpi menevään pakoputkeen tai sitten potkurin navan läpi ulos.

Itsetyhjennys

Tarjolla on monta eri vaihtoehtoista itsetyhjennysventtiiliä.

Itsetyhjennysventtiilit tyhjentävät avattuina veden vesiliinjaa saakka. Säiliön täydellisistä tyhjennyistä varten vene tulisi nostaa maihin tai sitten säiliö on tyhjennettävä käsin.

Veden jako

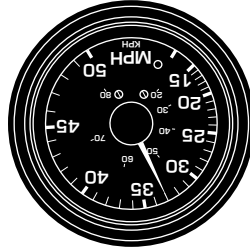
Vedenjakoverenttiili mahdollistaa kahden järjestelmän käyttämistä yhden sisäänpuun tai läpiviennin kautta. Molemmat järjestelmät eivät voi olla käytössä samanaikaisesti.

MITTARISTO

Mikäli veneessäsi on kaksi konetta, mittareita voi olla kaksin kappalein tai enemmän, yksi per kone. Mittarien lukemat voivat vaihdella. Tarkista koneen käyttöohjeesta lukemien vaihteluväli.

Nopeusmittari

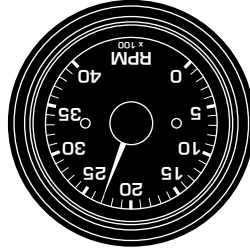
Mittaa veneen nopeuden kilometreissä, solmuissa tai meripeninkulmissa.



KC-0710

Kierroslukumittari

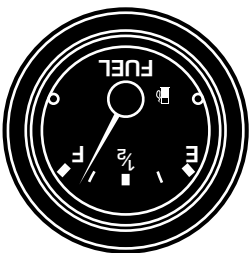
Mittaa koneen kierroksia (r/min) per minuutti.



KC-0700

Polttoainemittari

Mittaa polttoainesäiliön polttoainemäärän (noin). Koska polttoainemäärän tarkkuus vaihtelee, varmista että kolmasosa on varattu kun lähdet ulos, kolmasosa kun palaat ja loput varalle.



KC-0720

HUOMAUTUS

Saattaa olla, ettei polttoainesäiliön koko tila ole käytettävissä veneen trimmistä tai kuormasta johtuen. Varaa aina turvallisesti 20 % polttoainesäiliön tilavuudesta.

Jännitemittari

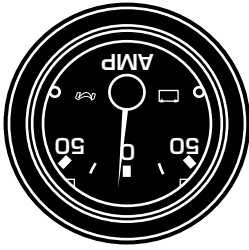
Mittaa akun kuntoa voltteina (DC). Tarkista latausjärjestelmä ja akun kunto, jos lukema on alle 11,5.



KC-0750

Ampeerimittari

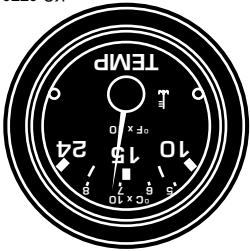
Mittaa sähköjärjestelmän latausvirtaa. Tarkista koneen käyttöohjeesta normaali vaihteluväli.



KC-0760

Koneen lämpötilamittari

Mittaa koneen jäähdytyksen lämpötilaa. Tarkista koneen käyttöohjeesta normaali vaihteluväli.



KC-0770

Koneen öljypainemittari

Mittaa koneen öljypaineen. Tarkista koneen käyttöohjeesta normaali vaihteluväli.



KC-0780

Koneen öljyn lämpötilamittari

Mittaa koneen öljyn lämpötilaa. Tarkista koneen käyttöohjeesta normaali vaihteluväli.

Hydraulinen ohjaus

Hydraulisessa

ohjausjärjestelmässä

hydraulinen pumppu on

kiinnitetty suoraan

ohjauspyörään, josta tulee

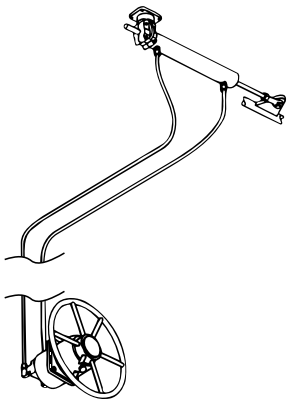
kaksi letkua hydraulisen

sylinteriin. Kun ohjauspyörää

käännetään, hydraulinen

sylinteri liikuttaa siihen

kiinnitettyä ohjaustanko.



KC-1880

VAROITUS

Huonosti huolletut hallintalaitteet ovat vaaralliset. Tarkista hydraulisen järjestelmän nestetaso, ks. "Steering Manual", mitä nestettä tulisi käyttää. Hallintalaitteiden huono huolto johtaa hallinnan menettämiseen, mikä voi johtaa vaaralliseen tapaturmaan tai loukkaantumiseen.

VENTTIILIT

Venttiilejä käytetään veneen polttoainejärjestelmässä, vesin ja huoltojärjestelmässä tarpeen mukaan ohjaamaan polttoainetta tai nestettä.

VAROITUS

Bensiini ja muut polttoaineet ovat erittäin tulenarkoja ja erittäin räjähdysalttiita määrättyissä olosuhteissa. Älä tupakoi tai säiliä avoiltai tai kipinöintiä lähetyillä, kun lisäät polttoainetta. Vältä polttoainepurkien ja liittimien vaurioittamista ja polttoaineen päästämistä kuumille koneen osille. Älä varasto polttoainetta mihinkään astiaan tai tilaan, joka ei ole suunniteltu polttoaineen varastointiin. Puhdista kaikki läikkynyt polttoaine heti ja hylkää rätit asianomaisella tavalla rannalla.

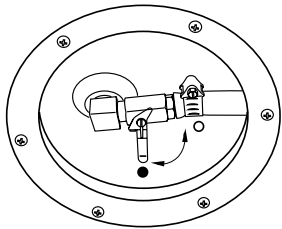
Ole tietoinen polttoaineisiin ja muihin poltinjärjestelmiin liittyvistä vaaroista.

VAROITUS

Polttoainetta polttavat tai avoilekkilaitteet kuluttavat hyttin happea ja tuottavat palokaasuja veneseen. Tämätyppisten laitteiden käyttö edellyttää tuuletusta. Varmista, että tuuletusta on riittävästi ja että laitteet toimivat kunnolla.

Polttoaineen sulkuventtiili

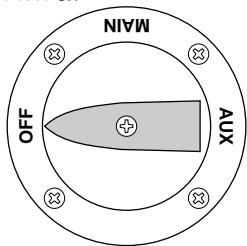
Polttoaineen sulkuventtiili estää polttoaineen pääsyn koneeseen. On suositeltavaa pitää nämä suljettuna, mikäli et käytä venettä pitkään aikaan.



KC-1003

Polttoaineen valintaventtiili

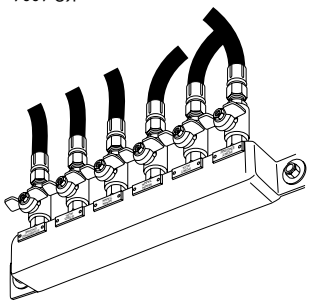
Mallit, jossa on kaksi tai kolme polttoainesäiliötä, tulevat varustettuna säiliöiden valintaventtiilillä.



KC-1001.1

Polttoaineen imputkiventtiili

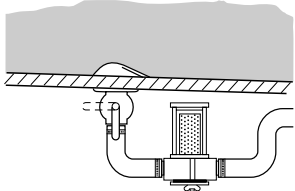
Polttoaineen imputkiventtiili, joka sijaitsee yleensä koneitiasassa, käytetään, kun on kyse useammasta kuin yhdestä polttoainesäiliöstä tai koneesta. Tämän venttiilin tarkoituksena on imeä polttoainetta yhdestä tai useammasta säiliöstä, tai sulkea polttoaineen kulku yhteen tai useampaan koneeseen.



KC-1004

Pohjaventtiilit (Läpivennit)

Läpivennit vesiliinjan alapuolella tulee olla varustettu omalla venttiilillä. On suositeltavaa pitää näitä suljettuna, mikäli ei käytä venettä pitkään aikaan, ja avata ne uudestaan, kun vene on käytössä.



KC-2165.1

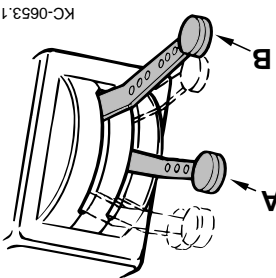
VAROITUS

Pida läpivientien pohjaventtiilit suljettuna, kun et käytä venettä. Mahdollinen letkun rikkoutuminen voi johtaa tulvimiseen, jos venttiili on auki.

Jotkut pohjaventtiilit, joita käytetään veden ottamiseen, on varustettu suojilla jotta roskaa ja muuta pääse järjestelmään. Nämä estävät tukkeutumista ja ne tulisi tarkistaa ja puhdistaa päivittäin.

Kaksivipuinen - Yksi kone

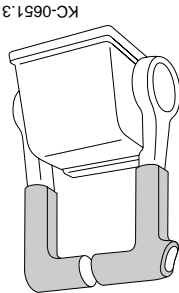
Kaksivipuuisella kaukosäätölaitteella on oma vipunsa kaasulle ja vaihteille. A. Vaihdevipu – Vapaa-asento on vipun ollessa keskeillä; paina päästäkseen eteenpäin ja vedä taaksepäin B. Kaasuvipu - Täysikaasu on äärasento ylös, hidastus alaspäin vetämällä.



Yksivipuinen - Kaksi konetta

Pida koneen lämmittämiseksi vaihde vapaalla ja lisää tarpeen mukaan kaasua.

Kahden koneen hallintalaitteet mahdollistavat itsenäisen vaihteen ja kaasun käytön molemmille koneille, mikä helpottaa ajamista vaikeissa paikoissa. Molemmat vivut toimivat joko vaihteena tai kaasuna, vasen vipu vasemmalle koneelle ja oikea vipu oikealle koneelle.

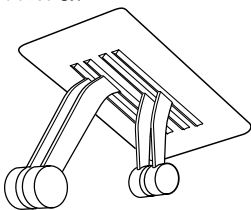


Vivut pysyvät turvallisuuksysta vapaalla (suoraan ylhäällä), kun käynnistät konetta. Vaihdaminen tapahtuu siirtämällä vipua 15° kulкусuuntaan, paina päästäkseen eteenpäin ja vedä taaksepäin kun peruutat. Siirtymällä ohi mainitun 15° siirtyi vaihteesta kaasu-alueelle.

Kone lämmitetään painamalla vipun alapäässä olevaa painiketta alas, mikä mahdollistaa kierrosten lisäämisen ilman, että vaihde menee päälle. Ajettaessa on joskus tarve ajaa hilja eteenpäin toisella ja peruttaa toisella koneella.

Kaksi konetta - Kaksivipuinen

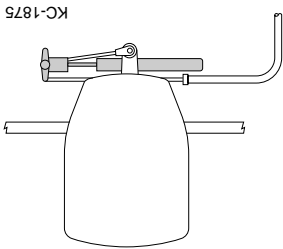
Kaksikonaisella, kaksivipuuisella kaukosäätölaitteella on itsenäinen vipunsa kaasulle ja vaihteelle. Vasemmat vivut vasemmalle koneelle ja oikeat oikealle. Kahden koneen hallintalaitteessa vaihdevivut ovat yleensä yhdessä (kaikki samaa kokoa ja väriä) sekä kaasuvivut yhdessä (kaikki samaa kokoa ja väriä, normaalisti isommat kuin vaihdevivut).



Kaasuvipujen vapaa on keskeillä. Siirtämällä vivut eteenpäin vaihdet vaihteeseen eteenpäin ja vetämällä vipua taaksepäin vaihdet vaihteeseen peruutukselle. Kaasuvivulla täysikaasu on kaikki eteenpäin.

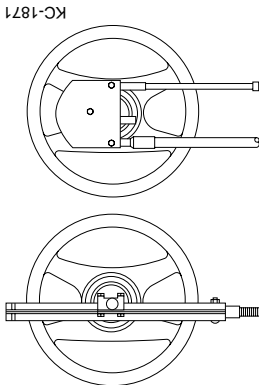
Sähköinen ohjaus

Sähköisessä ohjauksjärjestelmässä ohjauksjärjestelmä muuttaa pyörivää liikettä lineaarisiksi ohjaukskaapelissa, joka painaa tai vetää kaapelia. Hydraulinen pumppu, joka on kiinnitetty ohjaustankoon, liikkuu tunnistaen kaapelin liikkeen ja signaalin.



Mekaaninen ohjaus

Kun käännät ohjauspyörää mekaanisessa ohjauksessa, pyörivää liikettä ohjauksjärjestelmä muuttaa lineaarisiksi ohjaukskaapelissa, joka painaa tai vetää ohjaustankoa.



VAROITUS

- Huonosti huolletut hallintalaitteet ovat vaaralliset.
- Veneen ohjaus ei ole itseoikaiseva. Pidä aina kunnollisesti kiinni ohjauspyörästä ylläpitäkseen veneen täydellistä hallintaa.

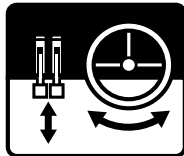


Kaikki kaukosäätölaitteet vaativat säännöllisen huollon toimiaukseen hyvin ja moitteettomasti. Varmista tämä kauppaallesi.

OHJAUS

Kone lämmitetään siten, että vaihdevipu on vapaalla ja vaihdevipu siinä asennossa kuin tarvitaan. Ajettaessa on joskus tarve ajaa hiljaa eteenpäin toisella ja peruttaa toisella koneella.

YLEISTÄ TIETOA



HALLINTALAITTEET

Ennen käynnistystä

Toimi älykkäästi kun veneliet ja käytät sen varusteita.

- Tunne veneesi ja ympäristön ympäristöolosuhteet.
- Tee matkasuunnitelma ja ilmoita mulle paluuaika.
- Kiinnitä tai varasto iirtoesineet ennen liikkeellelähtöä.
- Vältä äkillisiä liikkeitä nopeassa ajossa ja alenna aallokossa nopeutta.

ÄLÄ ylläritsa venettä äläkä käytä moottoria, jonka teho ylittää teholaatassa olevan nevosvoimalukeman. Veneen yllärsittäminen saattaa johtaa hallinnan menettämiseen ja veneen muuttumiseen turvattomaksi. Ellei veneessäsä ole teholaattaa, ota yhteys veneen myyjään tai valmistajaan.



VAARA

Vaihde/kaasu-kaukosäädinvipu

Kaukosäätölaitteet vaihtelevat hieman mallista ja koneesta riippuen. Kaikki kaukosäätölaitteet vaativat säännöllisen huollon toimakseen hyvin ja moitteettomasti. Varmista tämä kauppiaaltasi.

HUOMIO

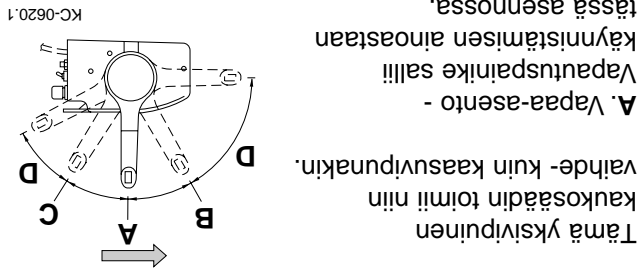
Kaikki kaukosäätölaitteet on varustettu turvallisuuksiin "Käynnistyä ainoastaan vapaalla" toiminnolla.

HALLINTALAITTEIDEN VAARA



Huonosti huolletut hallintalaitteet ovat vaaraksi. Tarkista ennen käyttöä niiden toimivuus ja silmämääräisesti laitteen kunto. Hallintalaitteiden huono huolto voi johtaa hallinnan menettämiseen, mikä voi johtaa vaaralliseen tapaturmaan tai loukkaantumisen.

Yksivipuinen – Pinta-asennus



Tämä yksivipuinen kaukosäädin toimii niin vaihde- kuin kaasuvipunakin.

A. Vapaa-asento - Vapautuspainike sallii käynnistämisen ainoastaan 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.

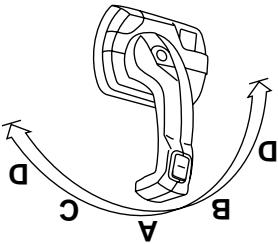
Älä käytä vaihdetta, jos kone ei ole käynnissä. Koneen lämmittämiseksi on olemassa oma painikkeensa, joka saa vaihteen pysymään vapaalla.

Yksivipuinen - Uputettu

Tämä yksivipuinen kaukosäädin toimii niin vaihde- kuin kaasuvipunakin.

A. Vapaa-asento - Vapautuspainike sallii käynnistämisen ainoastaan 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.

KC-0671.1



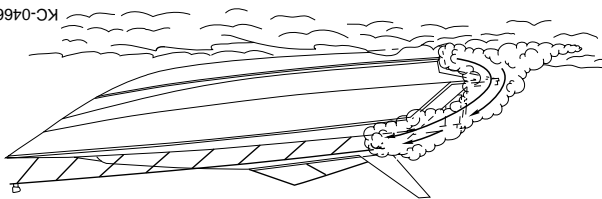
Älä käytä vaihdetta, jos kone ei ole käynnissä. Koneen lämmittämiseksi on olemassa oma painikkeensa joka saa vaihteen pysymään vapaalla.

ERITTÄIN VAARA-ALTIS

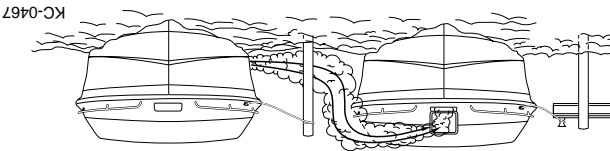


Hiiilimonoksidi (häkä, CO) on väritön, hajuton ja erittäin vaarallinen kaasu. Kaikki koneet ja polttoainetta käyttävät laitteet tuottavat hiiilimonoksidia pakokaasuna. Hiiilimonoksidille suora tai pitkä altistuminen johtaa AIVOVAURIOON tai KUOLEMAAN. Merkkejä altistumisesta ovat huimaus, pahoinvointi ja uneliaisuus. Hiiilimonoksidin lähteet voivat olla:

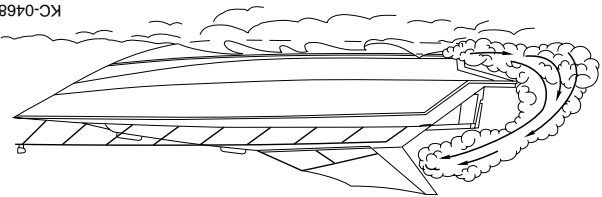
① Kun ajetaan keula liian pystyssä.



② Muiden alusten pakokaasut suljetuissa tai rajoitetuissa tiloissa.

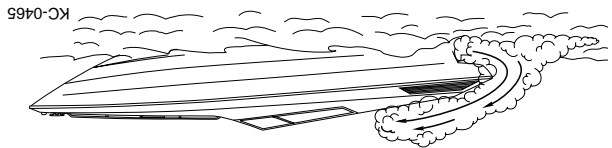


③ Kun kuomut ja sivuverhot ovat käytössä ilman tuuletusta.

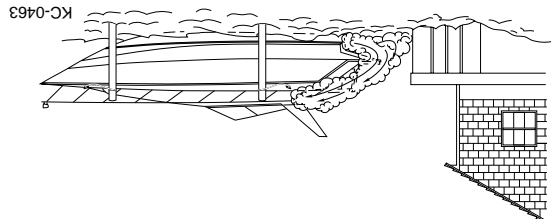


Tuuleta hiiilimonoksidin syntymisen vähentämiseksi ja välttämiseksi veneen sisätilat hyvin avaamalla luukut, ikkunat tai kuomut.

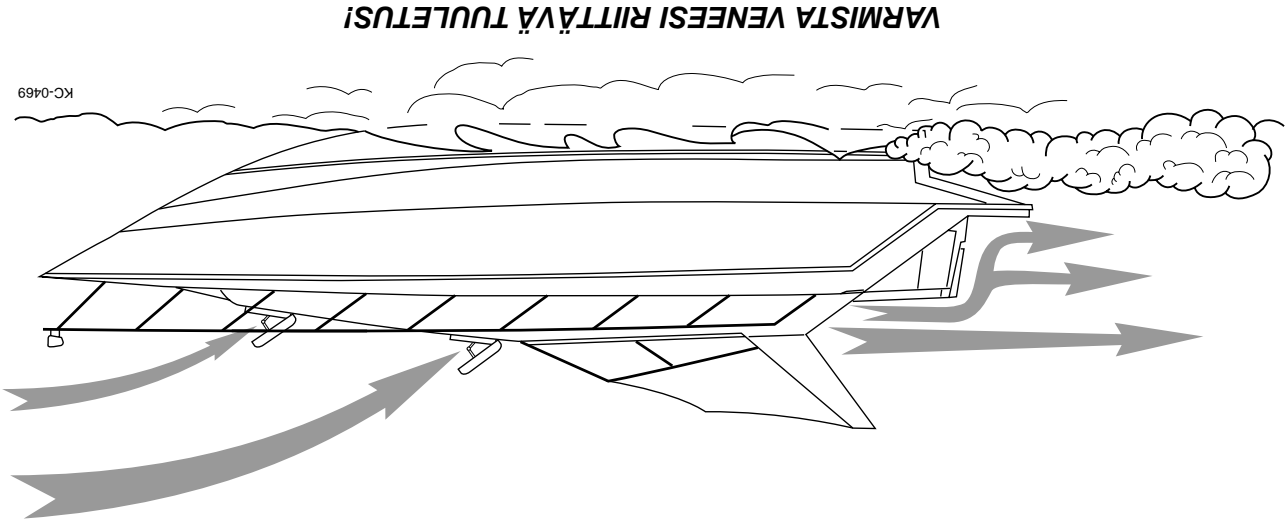
④ Kun venettä ajetaan hiljaa tai se on paikallaan kone käynnissä.



⑤ Pakokaasun kulku tukkeuman kautta.



⑥ Veneen pakokaasun tukkeuma.



VARMISTA VENEESI RIITTÄVÄ TUULETUS!

HIIILMONOKSIDIVAARA

Vaikka vene on mitä parhaiten suunniteltu, rakennettu, tarkastettu, käytetty ja huollettu, vaarallisia määriä hiilimonoksidia voi tietyissä olosuhteissa olla läsnä asumistiloissa.



ÄLÄ käytä sisäntuloetasoa mihinkään muuhun tarkoitukseen kuin veneeseen astumiseen tai veteen menoon valmistautumiseen ÄLÄKÄ käytä tasoa moottorin ollessa käynnissä.

Hiiilimonoksidimyrkytystä ei pidää sekoittaa merisairauteen, myrkytykseen tai kuumuuden aiheuttamaan stressiin. Jos joku valittaa silmien ärtymistä, päänsärkyä, pahoinvointia, huimautusta tai uneliaisuutta, tai jos epäilet hiiilimonoksidimyrkytystä, siirrä henkilö heti raittiiseen ilmaan, tutki tapaus ja ryhdy korjaaviin toimenpiteisiin. Pyri tarpeen mukaan lääkärin hoitoon.

VAROITUS

Pyrotekniset merkinantovälineet voivat aiheuttaa henkilövahinkoja, mikäli niitä ei käytetä huolellisesti. Noudata tarkasti valmistajan käyttöohjeita.

PÄIHTEET JA VENEILY

Älä käytä venettä ollessa huumeiden tai alkohon vaikutuksen alaisena. Alkoholi väsyttää. Yhdistettynä auringtonpaisteeseen, ääneen, tuuleen ja liikkeeseen alkoholiin vaikutus on tavallista suurempi.

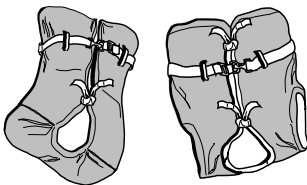
**VAROITUS**

Pähteet ja veneily eivät sovi yhteen. Veneen käyttö päihyneenä tai huumattuna on vaarallista ja kiellettyä. Näkö- tai keskittymiskyvyn heikentyminen voi johtaa onnettomuuksiin.

TOIMINTAA HAITTAVA VAARA

PELASTUSLIIVI

Pelastusliivi pelastaa henkesi ainostaan jos myös käytät sitä. Pidä pelastusliivi käden ulottuvilla - älä pidä niitä suljetussa varastotilassa. Tämän lisäksi käytössä tulee olla heitettävä pelastautumisväline.



KC-0041.2

VAROITUS

PELASTAUTUMISTILANTEEN VAARA

On ensisijaisen tärkeätä että lapset, liikuntarajotteiset ja uimataidoittomat käyttävät pelastusliivejä. Lapset ja uimataidoittomat tarvitsevat käyttöopastusta. Kerro kaikille matkustajille turvallisuusvarusteiden sijainnista, laidan yllä joutuneen pelastusvälineistä ja tikkaiden avaamisesta käyttökuuntoon.

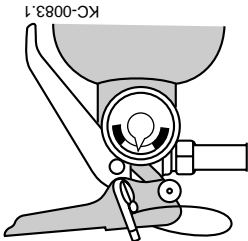
Varmista pelastusliivien kunto säännöllisesti. Kokeile liivejä ennen lähtöä, niin että ne istuvat hyvin. Lue liivien määräykset ja noudata niitä.

PELASTUSLAUTTA

Ulkomerellä käytettävässä suuressa veneessä voi olla mahdollisuus käyttää pelastuslauttaa. Varasto pelastuslautta aina sille merkitty ja aiottuun paikkaan, koteloon tai laukkuun sen suojaamiseksi säätä vastaan. Ellei varastointia varten ole mitään määrättyä paikkaa, sijoita se hyväpääsyaluueille, pois liikkumisväyliltä vaurioiden välttämiseksi. Noudata aina valmistajan käyttöönnotto- ja kunnossapito-ohjeita.

SAMMUTTIMET

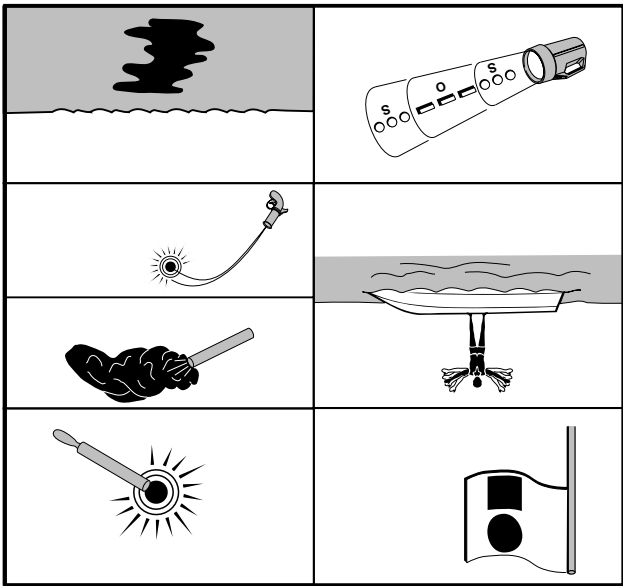
Veneessä vaaditaan yleensä hyväksytyt sammuttimet. Varmista tämä paikallisilla viranomaisilta. Kaikkien matkustajien tulee tietää, missä sammuttimet sijaitsevat ja miten niitä käytetään.



KC-0083.1

Tietyt automaattiset sammutusjärjestelmät toimivat automaattisesti, kun tietty lämpötila on ylittynyt. Kun laennut, sulje kaikki sähköiset ja koneelliset laitteet.

NÄKYVÄT HÄTÄMERKIT



KC-0082.2

Varmista paikallisilta viranomaisilta vaaditaan ko hätämerkinantovälineitä rannikkoalueilla.

VAROITUS

LIIKKUVAT OSAT

Älä mene koskaan liian lähelle ja koskettamaan mitään käyvän koneiston liikkuvia osia, t.s. moottoria, laturia, potkuria jne. Koskettaminen saattaa johtaa jonkun ruumiinosan menettämiseen, kuristumiseen, palovammoihin ja/tai vakavaan verenhukkaan vakavan loukkaantumisen seurauksena tai kuolemaan. Pidä kaikki konesuojukset paikallaan, kun kone on käynnissä.

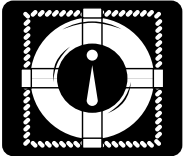


VAROITUS

PALO- / RÄJÄHDYSVAARA

Mikäli palonsammutusjärjestelmä on laukaistu, odota vähintään 15 minuuttia ennen kuin avaat koneilian luukun. Liian aikainen luukun avaaminen syöttää ilmaa tulelle ja voi johtaa uudelleensytyymiseen.





VENEILY- TURVALLISUUS

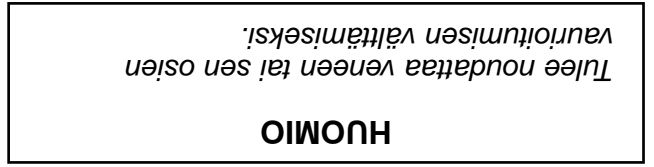
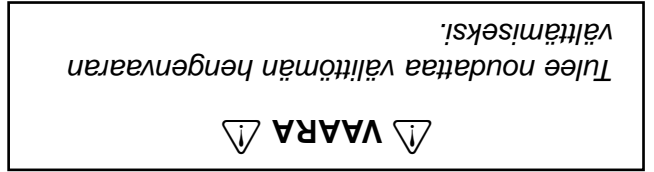
TURVAHÄLYTYKSET

Tämä osa käsittelee veneilyn perusturvallisuutta. Kaikkialla tässä ohjekirjassa olevat yksityiskohtaiset varotoimenpiteet ja merkit ilmaisevat turvallisuuteen liittyviä tietoja.



Hälytyksiä on kahdenlaisia ja niitä voi käyttää joko erikseen tai yhdessä tiedon välittämiseksi:

VAARAN ERI ASTEET



HUOMAUTUS

Tunnistaa tiedon, joka auttaa estämään koneistoon ja/tai ympäristöön kohdistuvan vaurion.

KUVAMERKIT

Seuraavassa esitetyt kuvamerkit on tarkoitettu vain viitteeksi. Oikeat merkit vaihtelevat kohteesta riippuen.



Varoituserkit – Tunnistavat uhkaavan vaaran.



Toimintamerkit – Välittävät vaadittavan toimenpiteen, johon on ryhdyttävä vaaran välttämiseksi.

Kieltoimerkit – Välittävät kiellettäviä toimenpiteitä koskevan tiedon.



VAADITTAVAT TURVALLISUUSVARUSTEET

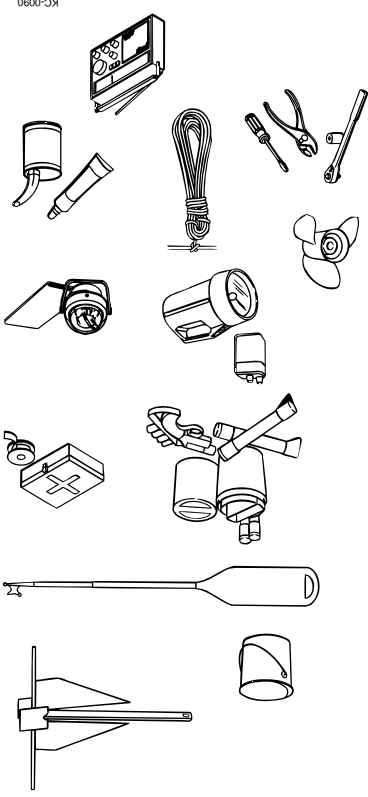
Veneen omistajana vastuullasi on riittävien turvallisuusvarusteiden hankinta ja ylläpito. Paikallisilta viranomaisilta saa lisätietoja turvallisuudesta.

VAROITUS

Turvallisuusvarusteiden vaatimuksissa on paikallisia eroja. Varmista paikallisilta veneilyviranomaisilta nämä tiedot tai mahdolliset katsastusvaatimukset.

SUOSITELLAVAT TURVALLISUUSVARUSTEET

- Vaaditut pelastautumisvälineet
- Vaaditut sammutusvälineet
- Paikallistamislaitte
- Käsitkätöinen tyhjennysjärjestelmä (ämpäri, käsipumppu, jne.)
- Ankkuri ja riittävästi köyttä
- Turkanilmaisin
- Kiiinnitysköydet ja lepunnittimet
- Varataskulamppu ja radion paristoja
- Kiilikari
- Aurinkolasit ja -suojavoide
- Ruokaa ja vettä (pitkät matkat)
- Veneen vara-avaimet ja lisäakku
- Varatupat ja polttimot
- Matkapuhelin



KC-0090

Alus, joka on suunniteltu toimimaan korkeintaan 8 beaufortin tulessa ja siihen liittyvissä aallonkorkeuksissa ja merkittävän aallonkorkeuden ollessa korkeintaan 4 m. Tällaisia olosuhteita voi kohdata kohtalaisen pitkillä rannikon ulkopuolisilla

RANNIKKO – Luokka B

Alus, joka on suunniteltu toimimaan tulessa, joka voi ylittää 8 beaufortia, ja 4 m tai sitä suuremmassa aallonkorkeuksissa, ja joka on pääasiassa itsenäisesti toimiva. Hurrikaanien tapaiset epänormaali olosuhteet ovat tämän ulkopuolella. Tällaisiin olosuhteisiin voi joutua pitkillä matkoilla, esim. valtamerialueilla tai lähellä rannikkoa, joilla ei ole suojaa tuulelta ja aalloilta useiden satojen merimailien etäisyydellä.

VALTAMERI – Luokka A

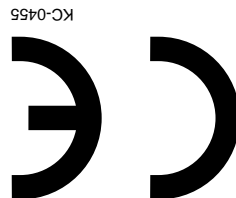
Merkitsevä aallonkorkeus – on aaltojen korkeimman kolmanneksen korkeus, joka vastaa suunnilleen kokeneen havainnottajan arvioimaa aallonkorkeutta. Jotkut aallot ovat kaksi kertaa tätä korkeampia.

VENEEN SUUNNITTELUKATEGORIA:

käytät venettäsi.

Valmistajan kytti, joka on kiinnitetty runkoon, kertoo veneestäsi tärkeimmät tiedot. Katso tiedot siitä, kun

VENEEN KUVAUS



vaatimukset, jotka ovat voimassa sen valmistusajkana. Standardization)-standardien ja direktiivien

kaikki nykyiset ISO(International Organization for Standardization) CE-merkki tarkoittaa, että veneesi täyttää Euroopan parlamentin hyväksymän olennaisilla osillaan Veneesi on katsottu täyttävän olennaisilla osillaan

YLEISTÄ VENEESTÄSI

Koska toimimme jatkuvan tuotekkehityksen parissa, ohjekirjan kuvat eivät välttämättä täsmää omassa veneessäsi olevien laitteiden kanssa. Nämä kuvat ovat pikemminkin viittaus esitetyihin laitteisiin. Jotkut laitteet saattavat puuttua veneestäsi kokonaan tai olla lisälaitteita.

MYTTYÄSI. UDELLE OMISTAJALLE HETI VENEEN TURVALLISISSA PAIKASSA JA SIIRÄ SE TÄMÄ OHJEKIRJA JA KAIKKI MUUT LIITTEET

hätätilanteiden varalta. henkilön pelastamiseksi, hinnan ja muiden hädäntilanteiden varalta.

VAROITUS

Älä ylitä suurinta suositettua kuormaa. Kaikkien henkilöiden, laitteiden ja nesteiden yhteinen paino ei saa koskaan ylittää suurinta kuormaa.

Kun kuormaat venettä, älä ylitä koskaan suurinta kuormaa. Kuormaa vene aina huolellisesti ja jaa kuorma tasaisesti. Älä sijoita painavia kuormia korkealle, sillä se saattaa vaikuttaa veneen vakavuuteen.

KUORMAAMINEN

VAROITUS

Älä ylitä suurinta suositettua henkilö määrää. Riippumatta aluksessa olevasta henkilö määrästä, kaikkien henkilöiden, laitteiden ja nesteiden yhteinen paino ei saa koskaan ylittää suurinta suositettua kuormaa. Käytä aina istuimia tai istumattiloja matkustajien sijoittamiseksi.

SUURIN HENKILÖMÄÄRÄ

Alus, joka on suunniteltu toimimaan korkeintaan 4 beaufortin tulessa ja siihen liittyvissä aallonkorkeuksissa (ajottainen suurin aallonkorkeus 0,5 m). Näitä olosuhteita voi kohdata suojatulla sisävesillä ja rannikkovesillä hyvässä sääolosuhteissa.

SUOJAISET VEDET – Luokka D

Alus, joka on suunniteltu toimimaan korkeintaan 6 beaufortin tulessa ja siihen liittyvissä aallonkorkeuksissa ja merkittävän aallonkorkeuden ollessa korkeintaan 2 m. Näitä olosuhteita voi kohdata suojaisilla sisävesillä, suoistoissa ja rannikkovesillä kohtalaisen hyvän säätötilan vallitessa.

SISÄVEDET – Luokka C

matkoilla tai rannikkovesillä, joilla ei ole useaan kymmeneen merimailin etäisyydellä suojaa tuulta ja aaltoja vastaan. Näitä olosuhteita voi kohdata myös sisävesillä, jotka ovat riittävän suurta tällaisen aallonkorkeuden muodostumista ajatellen.

SISÄLLYSLUETTELO

KÄSIKIRJAN ESITTELY	1
YLEISTÄ VENEESTÄSI	2
VENEILYTURVALLISUUS	3
YLEISTÄ TIETOA	7
YMPÄRISTÖN HUOMIOON OTTAMINEN	16
HUOLTO JA YLLÄPITO	17

KÄSIKIRJAN ESITTELY

Vaikka kaikki yksityiskohdat olisi suunniteltu veneen sen käyttäjien turvallisuuden varmistamiseksi, veneily on suurelta osin riippuvainen sääolosuhteista, merenkäynnistä, miehistön pätevyydestä, sen toimintakyvystä, jne., joten turvallisuutta ei voi koskaan täysin taata. Omistajana tai käyttäjänä velvollisuutesi on tuntea veneen varusteet, sen toimintakyky ja veneen käyttötarkoitus.

Vaikka veneesi olisi suunnittelukategorian A, B tai C mukainen ja vaativiinikin olosuhteisiin tarkoitettu, vain kokenut ja ammatittaitoinen miehistö pystyy suoriutumaan vaikeista olosuhteista hyvin ylläpidetyillä veneillä.

Vesi ei ole ihmiselle luontainen elementti, joten sen käyttäytymistä ja voimaa tulee kunnioittaa.

Kuuntele tai lue aina sääennusteet ennen lähtöä ja myös matkan aikana. Siten voit varmistua siitä, vastaako veneesi suunnittelukategoria sääolosuhteita, ja että sinä ja miehistösi pystytte käyttämään venettä niissä olosuhteissa.

Tämä omistajan ohjekirja sisältää minimittiedot, jotka tarvitaan veneen käyttämiseen, kuten turvallisuusohjeita, käyttö- ja ylläpito-neuvoja. Lue se huolellisesti ja tutustu veneeseesi ennen sen käyttöä. Tämä ohjekirja ei kuitenkaan ole veneilyturvallisuuden, navigoinnin, ankkuroinnin eikä rantautumisen oppikirja. Vememyyksi, kansallinen veneilyliitto tai pурсеnсеnra voivat antaa tietoja paikallisista veneilykoulutuksista tai kouluttajista.

Tämä käsikirja ei ole myöskään käyttö-, huolto- eikä vianetsintäopas.

Kysymyksessä olevan valmistajan on toimitettava niitä varusteita ja järjestelmiä koskevat nimenomaiset tiedot, joilla veneesi on varustettu. Lue, käsitä ja pidä kaikki tiedot saatavilla. Lue kaikki toimitetut tiedot ja tutustu itse ja tutustuta kaikki käyttäjät veneeseen ennen sen käyttöön ottamista.

Käytä aina koulutettuja ammattilaisia veneesi ylläpitoon, korjauksiin tai pieniin muutoksiin.

Suurehkot muutokset veneeseen tulee teettää ammattilaisella, jolla on joko venevalmistajan tai sen laillisen edustajan valtuutus. Tällä varmistetaan, etteivät muutokset vaikuta veneen turvallisuuteen.

Veneen painopisteeseen muuttaminen (esim. kalastuslaitteilla, turkalla tai mastolla) saattaa vaikuttaa merkittävästi veneesi vakavuuteen. Älä tee veneeseesi merkittäviä muutoksia ilman veneen valmistajan tai tämän laillisen edustajan kirjallista lupaa.

Useissa maissa vaaditaan ajokortti, käyttöluupa tai veneilykoulutus. Selvitä niiden tarve ennen veneen hankintaa tai käyttämistä.

Pida aina hyvää huolta veneestäsi, mutta ota silti huomioon venettä käyttäessäsi sen ika, joka vaikuttaa ajan ja käytön myötä veneen kuntoon.

Kansainväliset IMO Colreg -säännöt määräävät mm. kulkuvalojen käytöstä, ota säännöistä selvää ja säilytä niitä koskevia oppaita veneessä. Jos tämä on ensimmäinen veneesi, tai tyypillään sellainen, josta sinulla ei ole kokemusta, varmista oman turvallisuutesi vuoksi, että sinulla on riittävästi käyttökokemusta ennen kun otat veneen päällikkyyden.

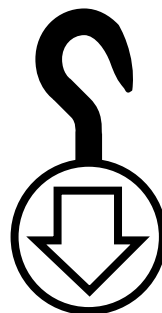
Kaikki veneet, riippumatta siitä kuinka vahvoja ja tukevia ne ovat, saattavat vaurioitua vakavasti, jos epäpätevät henkilöt käyttävät tai hoitavat sitä. Jokaisen henkilön on käytettävä sopivaa pelastusliiviä/henkilökohaita kelluntavälineitä pelastuksessa ollessaan. Joissakin maissa laki vaatii käyttämään sopivaa pelastusliiviä/kelluntavälineitä, joka noudattaa näiden maiden kulloinkin voimassa olevia määräyksiä.

Jos pelastusta kuuuu veneesi varukseen, lue, tunne ja ymmärrä kaikki käyttöohjeet. Veneesi varustukseen tulisi kuulua kaikki asienomaiset turvallisuuslaitteet (pelastusliivit, turvavyöt jne.) veneityypin, sääolosuhteiden ym. mukaisesti. Tämä varustus on joissakin maissa pakollinen. Miehistön on perehdyttävä kaikkiin turvallisuuslaitteisiin ja

HISEN

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.



KC-5000

- 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 zijkanalen van de boot.
- Zorg ervoor dat de boeg iets hoger ligt dan het achterstschip om beschadiging van de motor te voorkomen.

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

ONTPLOFFINGS- EN BRANDGEVAAR
Reinigingsmiddelen en verfbestanden kunnen ontvlambaar zijn, ontloffingen veroorzaken of gevaar opleveren bij inademing. Zorg ervoor dat er voldoende ventilatie is en dat u de juiste veiligheidskleding draagt (handschoenen, veiligheidsbril en een masker).

OPMERKING

- Ga na welke milieuvorschriften van kracht zijn voordat u met schilderen begint.
- 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.

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 fabrikersonderdelen 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 onderdelen ontstaan, kunnen tapijten en vloerbedekking door schimmel worden aangetast en onderdelen of leidingen door bevriezing 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 voordat u de boot start, of alle beslag, onderdelen en klemmen goed vastzitten. Controleer vervolgens de slangen, tanks en de scheepsromp op lekkage en alle bedrading op corrosie en andere beschadigingen. Inspecties moeten worden uitgevoerd aan het begin van elk seizoen en regelmatig tijdens het seizoen. Uw dealer kan u hierbij helpen.

SCHEEPSTOILET

Raadgeeg de handleiding van de fabrikant voor de juiste behandeling en bediening van het toilet. Zorg ervoor dat uw gasten geen lappen, maandverband, tampons of voorwerpen in het toilet werpen.

VUILWATERTANK

Als er op uw boot een optionele vuilwatertank is geïnstalleerd, zijn er diverse chemicaliën op de markt die nare geurtjes bestrijden en vaste stoffen afbreken. Vraag aan uw dealer welke chemicaliën u 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.

OPMERKING

Chemische producten voor het reinigen en verdrijven van reuk tijdens opslag mogen niet van dien aard zijn dat uw vuilwatertankstelsel aangetast wordt. De tanks moeten leeg zijn als de boot in de stalling ligt en als u de boot lange tijd niet gebruikt. 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 BESCHERMING

Boten die in zout, vervuld of brak water varen, dienen te zijn uitgerust met zinkanoden die aan de achtersteven zijn 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.

Controleer de lenspomp(en) regelmatig om er zeker van te zijn dat de inlaatkorven vrij zijn van rommel. Rommel kan de kort verstopt doen raken of in het schoepenrad van de lenspomp terecht komen, waardoor de pomp defect zou kunnen raken. Controleer alle klemmen en slangen regelmatig op stevige bevestiging en lekdichtheid en controleer of de buitenboordkranen gesloten zijn wanneer die niet in gebruik zijn.



WAARSCHUWING

Mak de bilge nooit schoon met ontvlambare oplosmiddelen.

WAARSCHUWING

Lenspomp en lenspompssystemen zijn niet bedoeld om door lekkage opgelopen averij te bestrijden.

OPMERKING

Loos geen olie of reinigingsmiddelen in het water. Raadpleeg het gedeelte "Milieuspecten" 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 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.

ONDERHOUD VAN DE ONDERZIJDE VAN DE BOOT

Mak uw boot schoon met een mild reinigingsmiddel opgelost in warm water. Gebruik GEEN schuurmiddelen, oplosmiddelen, ammoniak of chloor, omdat deze de top laag van de boot aantasten. 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.



KC-4005

Door aangroei van zeeorganismen aan de onderzijde van de boot wordt de boot trager en verbruikt meer brandstof. Maak de onderzijde nooit schoon met staalborstels of schuurspontjes. 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 blijft uven 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.

OPMERKING

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.

VLOERBEDEKING

Vlekken dienen direct te worden behandeld. Hoe langer u een vlek in het tapijt laat zitten, des te lastiger het wordt deze te verwijderen.

DE BILGE

Elektrische bilgepompen zijn erg gevoelig voor storingen. Het blijft daarom noodzakelijk om de bilge regelmatig te inspecteren, vooral tijdens perioden met langdurige regenval, hoge zeeën of storm. Een schone bilge is ook van groot belang voor uw eigen veiligheid.

Hoge emissies van uitlaatgassen (koolwaterstof) vervuilen water en lucht. Voor optimale prestaties van de boot dient de motor goed te zijn afgesteld en de schroefspomp schoon te zijn. Raadpleeg uw dealer en de handleiding bij de motor voor meer informatie.

UITSTOOT VAN UITLAATGASSEN

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. Voordat u een zone binnen vaart waarin sterke golfslag verboden is, dient u ervoor te zorgen dat de boot vlak komt te liggen door snelheid te minderen tot de boot nog goed bestuurbaar is.

GOLFSLAG

Motoren, radio's en mensen kunnen geluidshinder veroorzaken. Op veel wateren gelden daarom geluidsnormen. Gebruik de spiegeluitlaat pas als u ver genoeg uit de kust bent. Houd er rekening mee dat muziek en luidruchtige gesprekken ver dragen over het water, vooral 's nachts.

GELUIDSHINDER

Als uw boot is uitgerust met een sanitaire installatie (schoepstoliet), kunt u gebruik maken van een goedgekeurde leegpompprocedure in een jachthaven. In veel gebieden geldt een verbod op het lozen van afvalwater in het water of zelfs een afvallozingssysteem aan boord.

AFVAL LOZEN EN OPRUMEN

Onder afval wordt verstaan alle vormen van vuilnis, plastic, herbuitbaar 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.

BRAND- EN ONTPLOFFINGSGEVAAR
 Dampen in poetslappen kunnen zich in de kim ophopen en kunnen uiterst gevaarlijk zijn. Als u in een krappe ruimte zonder ventilatie moet schoonmaken, draag dan een geschikt masker om te voorkomen dat u zou kunnen stikken. Laat lappen waarmee u gemorst brandstof of oplosmiddel hebt opgeveegd daarom nooit in de boot liggen. Ruim deze lappen op een milieuverantwoorde wijze op zodra u aan wal bent.



Wees voorzichtig tijdens het schoonmaken. Door zeepsop kan het dek erg glad worden. Breng geen was aan op anti-slipoppervlakken of veel belopen delen van de vloer, het dek of de gangboorden.

VOORZICHTIG

De 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.

KC-4000



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.

SCHONMAKEN

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 schroefspomp elke maand in de was zetten en metalen onderdelen met een roestwerend middel te behandelen.

ROESTVORMING DOOR ZOUT WATER

ONDERHOUD



U dient spaarzaam om te gaan met huishoudelijke schoonmaakmiddelen en deze niet in het water te lozen. Zorg ervoor dat u nooit verschuillende 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.

SCHONMAAKMIDDELEN

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.

VERF

- Draai de vuldop(pen) er stevig op.
- Veeg gemorst brandstof grondig weg. Ruim poetslappen op milieuverantwoorde wijze op zodra u aan wal bent.
- Zet alle deuren, ramen, luiken en patijspoorten open om alle ruimten te ventileren. Controleer op de aanwezigheid van brandstofdampen voordat u motor(en) start of toestel(ien) in werking stelt.
- Laat de ventilator, indien gemonteerd, ten minste vier minuten draaien elke keer voordat de motor wordt gestart.

BRAND- EN ONTPLOFFINGSGEVAAR

GEVAAR

- De eerste keer dat u de brandstoftank(s) van uw boot 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.



Na het tanken

- Gevaar m.b.t. statische elektriciteit**
- Een elektrostatische vonk kan brandstofdampen doen ontbranden, met ernstig letsel en materiële schade als mogelijk gevolg. Beschacht uiterste voorzichtigheid bij het tanken. Neem bovendien het volgende in acht:
- Tank uitsluitend op goedgekeurde plaatsen zoals tankfaciliteiten in de jachthaven of benzinstations. Goedgekeurde plaatsen zijn voorzien van beveiligingen om de kans op statische ontleding 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 elektrostatische vonk te voorkomen.
 - Stap NIET in uw voertuig tijdens het tanken. Door in- en uit uw voertuig 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 voertuig 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.

- **Wanneer de brandstoftank te vol zit;**
 - **Wanneer er vervuild bilgewater wordt weggepompt.**
- Het lozen van brandstof of olie in het water vervuilt het milieu en is schadelijk voor flora en fauna. Doe dit daarom niet. Het is wettelijk verboden en u kunt hiervoor een boete krijgen. Er zijn twee veel voorkomende manieren waarop per ongeluk lozing kan plaatsvinden:

BRANDSTOF EN OLIE LOZEN

Krachten 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.

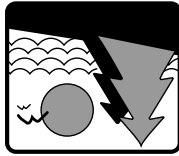
MARPOL-VERDRAG

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.

Gooi daarom geen afval in het water!

Als schipper bent u natuurlijk een groot liefhebber van de natuur en van het buitenleven. U hebt dan ook de verantwoordelijkheid om het milieu te beschermen door de waterwegen niet te vervuilen.

MILIEUASPECTEN



BRAND- EN ONTPLOFFINGSGEVAAR

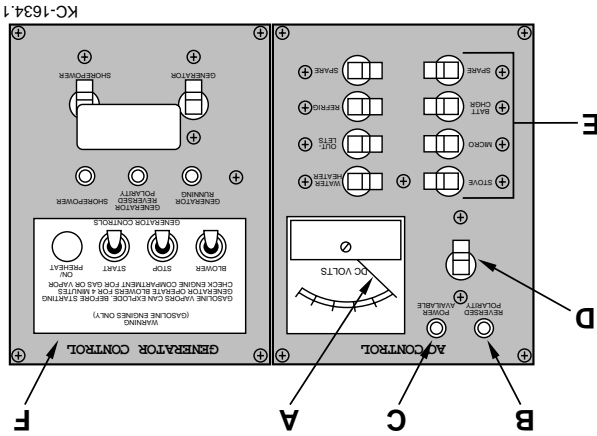
GEVAAR

- Laat de ventilator(en) voor de kajuitontluchting ALTIJD ten minste vier minuten draaien ALVORENS elektrische apparaten in te starten.
- Het gebruik van de kajuitontluchting is GEEN GARANTIE dat explosiegevaarlijke dampen zijn afgevoerd. Pas ALVORENS elektrische apparaten in te schakelen of de motor(en) te starten, ALTIJD de zgn. "snufftest" toe om de motor- en bilgeruimtes op brandstofdampen te controleren.
- Als u brandstof ruikt, schakel elektrische apparaten dan NIET in en start de motor(en) dan NIET. Stel onmiddellijk een onderzoek in.



Bij het starten

Bedieningspaneel Van Het Wisselstroomstroomstelsel/de Generator



Controlelampje Voor Omgekeerde Polariteit (B)

Geeft aan dat de polariteit van de walsstroom is omgekeerd, maar geeft niet aan of de polariteit op de boot (elektrische bedrading) ook is omgekeerd.



GEVAAR VOOR ELEKTROSCHEUWING

⚠

Als de polariteit is omgekeerd, gebruik dan NOOIT de walsstroom. Schakel de stroom onmiddellijk uit en verbreek de verbinding van de walsstroomkabel. Een omgekeerde polariteit of onjuist gebruik van het wisselstroomstelsel vormt een gevaarlijke en zelfs levensbedreigende situatie, ten gevolge waarvan u of anderen een schok kunnen krijgen, gelektrocuteerd kunnen worden of kunnen omkomen.

Hoofdzekeringschakelaar (D)

Geeft aan of er walsstroom of stroom van de generator is. Dit lampje moet branden voordat u de hoofdzekeringschakelaar inschakelt.

Controlelampje Voor Beschikbare Stroom (C)

Hiermee schakelt u het hele wisselstroomstelsel in of uit. U kunt hiermee direct nadat de walsstroom is ingeschakeld de spanning en de polariteit controleren voordat afzonderlijke circuits worden ingeschakeld.

Automatische Zekeringschakelaars (E)

Met deze schakelaars 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.

VOORZICHTIG

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 walsstroom en stroom van de generator.

Wanneer u de generator gebruikt, schakelt u de ventilator voor het motorruim ten minste 5 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.



GROOT GEVAAR



Het bedienen van de generator kan gevaarlijk zijn. Lees voor gebruik de handleiding bij de generator aandachtig door.

TANKEN



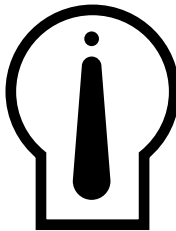
BRAND- EN ONTPLOFFINGSGEVAAR, EN GEVAAR BIJ OPEN VLAMI



- Benzine is onder bepaalde omstandigheden uiterst gevaarlijk. Neem als u gaat tanken de volgende voorzorgsmaatregelen:
 - Zet alle motoren, elektromotoren en ventilatoren uit voordat u gaat tanken.
 - Rook niet en vermijd open vlammen of vonken binnen een straal van 15 m van de plaats waar getankt wordt.
 - Sluit, voor zover aanwezig, alle deuren, ramen, luiken en patijspoorten via welke er brandstofdampen in de besloten ruimtes van de boot 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.

Alarmsignaal

Als u het alarm signaal hoort, controleer u de meters en zet u de motor uit. Het alarm signaal 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.



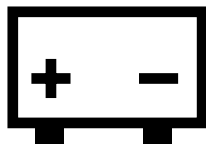
KC-5020

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.

ELEKTRISCHE SYSTEMEN

Sommigen boten zijn uitgerust met twee elektrische systemen: een gelijkstroomstroomstroom (DC) dat door accu's van stroom wordt voorzien en een wisselstroomstroomstroom (AC) dat door een generator aan boord of via walstroom van stroom wordt voorzien. De systemen worden bediend via een paneel dat als hoofdschakelpaneel functioneert. Het gelijkstroomstroomstroomstroom levert elektriciteit aan alle elektrische circuits aan boord (lichten, pompen, ventilatoren, ontstekingscontacten, enzovoort).



KC-4080

Het wisselstroomstroomstroom levert stroom aan de stopcontacten en aan apparaten die op wisselstroom werken (elektrisch fornuis, boiler, magnetron, koelkast, enzovoort) wanneer de boot is afgemeerd.

BRAND- EN ONTPLOFFINGSGEVAAR
Een onjuist gebruik van wisselstroom- en gelijkstroomstroomstroom kan leiden tot brand of explosies.



GEVAAR

Werk niet aan een systeem waar spanning op staat. Ga voorzichtig te werk bij het aansluiten of loskoppelen van de stroom op de wal. Ga niet in de buurt van de boot zwemmen wanneer die is aangesloten op een stroombron op de wal.

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.

BRAND- EN ONTPLOFFINGSGEVAAR

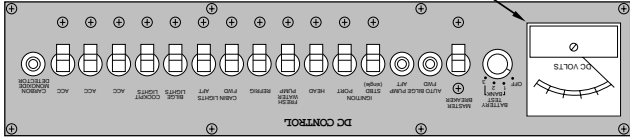


Accuelektrolyt is zuurrijk, ga hier voorzichtig mee om. Als er elektrolyt op de huid of een ander lichaamsdeel komt: overvloedig spoelen met water en medische hulp inroepen.

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 de boot en/of blokkeer de ventilatiekanalen van de accu. NIET.

Hoofdbedieningspaneel van Het Gelijkstroomstroomstroom



KC-1633.1

Op een standaardpaneel van een gelijkstroomstroomstroom zitten een spanningsmeter, een accutestschakelaar, een reeks automatische zekeringsschakelaars en een hoofdzekeringsschakelaar.

Voltmeter (A)

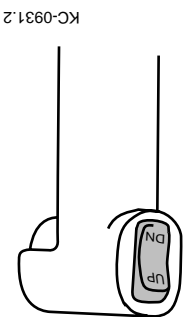
Deze meter geeft de laadspanning van de accu's aan. Schakel de hoofdzekeringsschakelaar uit en draai de accutestschakelaar naar rechts om de laadspanning te controleren.

VOORZICHTIG

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.

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.



Motortrim

Hiermee kunt u de luiken van het motorruim elektrisch openen en sluiten.

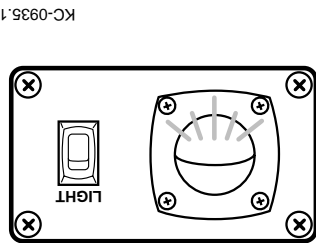
Luibediening

Hiermee bedient u de ruitenwissers.



Ruitenwisser

Met deze selectieschakelaars schakelt u de dekverlichting in de nachterverlichting in de hoofdstroomschakelaar (Master Power-schakelaar) moet in de stand ON staan om de verlichting te kunnen inschakelen.



Dek- en Nachterverlichting

Hiermee schakelt u de bilgepomp handmatig in of uit.

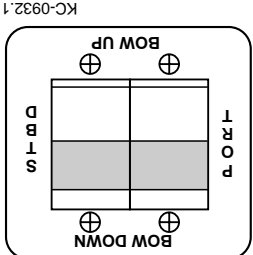
Bilgepomp

BRAND- EN ONTPLOFFINGSGEVAAR
 Schakel de ventilator ten minste vijf minuten voordat u de motor start in. Doe dit altijd, voor elke start. Bovendien moet de ventilator altijd aanstaan bij lage toerentallen of lage snelheden. Als de ventilator niet aanstaat, is er kans op ontploffingsgevaar met lichamelijk letsel en mogelijk zelfs de dood tot gevolg.



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.



DETECTOREN

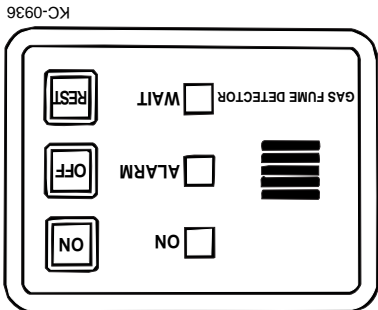
Detectoren zorgen ervoor dat gevaarlijke concentraties van gasen aan boord worden opgespoord.

Gasdampen

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 bilge, waar deze dampen zich kunnen ophopen. Controleer voordat u gaat varen of de eenheid goed functioneert.




Koolmonoxidedamp

Wanneer koolmonoxidegas (CO) wordt ontdekt, wordt een alarmsignaal geactiveerd. Breng de passagiers aan dek voor frisse lucht en zorg dat de ruimte onmiddellijk wordt geventileerd.



GEVAAR

Koolmonoxidegas (CO) is kleurloos, reukloos en zeer gevaarlijk. Alle motoren en machines 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. Raadpleeg het gedeelte "Veiligheid aan boord" voor meer informatie.

WAARSCHUWING  **VERLIES VAN CONTROLE OVER DE BESTURING**

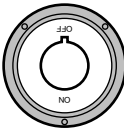
Zorg dat u voordat u de motor start het veiligheidskoord aan uzelf en de dodemansknop hebt bevestigd. Hiermee voorkomt u dat de boot doorvaart als u overboord valt.

De stopschakelaar 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. Alleen op deze manier kan het veiligheidskoord goed functioneren.

EEN KEER PER MAAND: Controleer de werking van de dodemansknop en controleer of het veiligheidskoord niet ratelig 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 schakelaar direct vervangen.

Accuschakelaar



KC-0704.1



KC-0705.1

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 accukouzeschakelaar 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) te gaan. Zet de schakelaar in de uitgeschakelde stand wanneer de boot niet gebruikt wordt. Raadpleeg de handleiding van de fabrikant voor meer informatie.

Accukouzeschakelaar

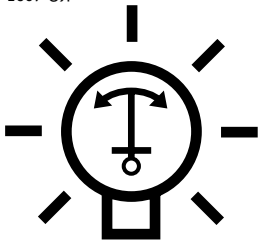
Hiermee scheidt u de boot elektrisch van de accu's, en schakelt u over op de "primaire", "secundaire" of beide accu's. In normale omstandigheden moet de schakelaar in de aan-stand ("ON") staan voor één accu en niet in de aan-stand ("NO") voor beide accu's. Want zo houdt u de ene accu in reserve, mocht de andere uitvallen. Selecteer de accu wanneer de motor uit is en wissel dagelijks van accu. In de uit-stand ("OFF") is de boot elektrisch gescheiden van de accu's, behalve de automatische lenspomp(en), indien gemonteerd. Met de accukouzeschakelaar verbindt u ook de beide accu's

Accuscheidingsschakelaar

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 ontaadt in de andere. Raadpleeg de handleiding die de fabrikant met de scheider heeft meegeleverd voor verdere bijzonderheden.

Ankerlicht

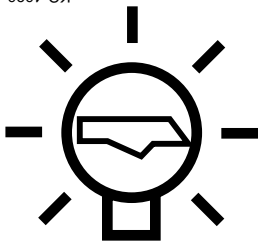
Hiermee schakelt u het witte licht in als u 's nachts voor anker gaat.



KC-4065

Navigatielichten

Hiermee schakelt u de navigatielichten, het ankerlicht en de verlichting van de instrumenten in of uit.



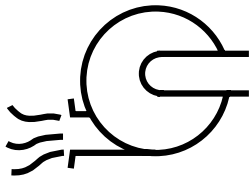
KC-4060

OPMERKING

Vaar tussen zonsopgang en zonsopgang altijd met de navigatielichten aan. Het gebruik van deze lichten is 's nachts verplicht voor het aangeven van de vaarrichting en het bepalen van de voorrang.

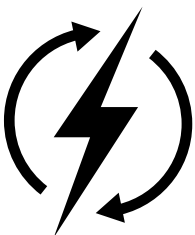
Ventilator

Hiermee schakelt u de ventilator in het motorruim in om explosieve gassen af te voeren.



KC-4040

SCHAKELAARS EN INDICATOREN

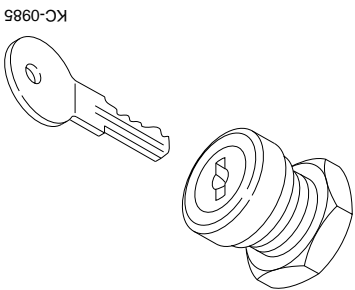


KC-4090

Alle elektrische circuits op de boot zijn uitgerust met schakelaars.

Starten

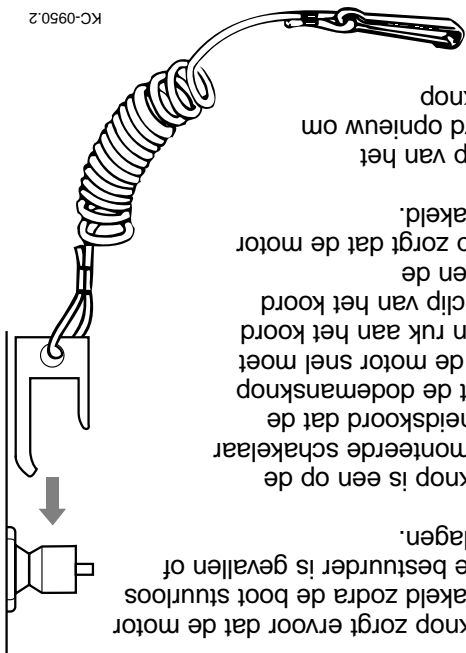
U start de motor door de sleutel helemaal naar rechts te draaien. Zodra de motor start, moet u de sleutel loslaten zodat de schakelaar in de ingeschakelde stand komt te staan.



KC-0985

De dodemansknop zorgt ervoor dat de motor wordt uitgeschakeld zodra de boot stuurlaas wordt omdat de bestuurder is gevallen of overboord 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.



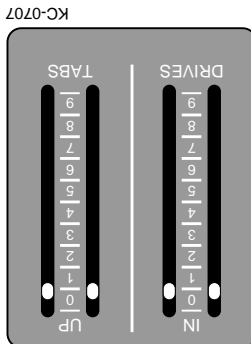
Bevestig de clip van het veiligheidskoord opnieuw om de dodemansknop weer te activeren. De clip moet aan de dodemansknop bevestigd worden, anders werkt de motor niet.

OPMERKING

De dodemansknop mag alleen in noodgevallen worden gebruikt. Onder normale omstandigheden mag de motor **NIE**t met deze schakelaar worden uitgezet.

Indicator Voor Stand Trimplaat

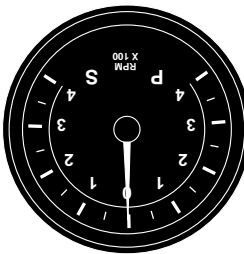
Geeft de stand van de trimplaat aan: omhoog of omlaag.



KC-0707

Motorsynchronisator

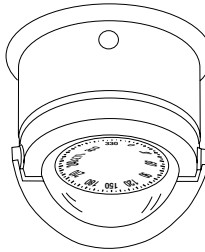
Geeft de verhouding tussen het toerental van beide motoren weer aan de hand waarvan u de snelheid van de motoren kunt synchroniseren. Als de wijzer op nul staat, lopen de motoren synchroon. Staat de wijzer niet op nul, dan moet het motortoerental worden aangepast totdat de wijzer op nul staat.



KC-0708

Kompas

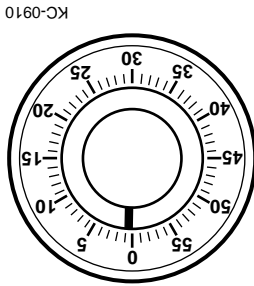
Het kompas wordt gebruikt voor navigatie. Het geeft aan waar het magnetische NOORDEN ligt.



KC-0709

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

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.

Keerklappen

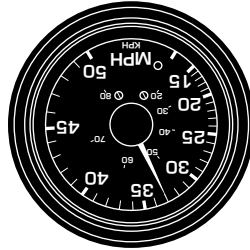
Miet behulp van een keerklep kunnen twee verschillende systemen dezelfde waterinlaat en afsluiter gebruiken. Bij gebruik van een keerklep kunnen beide systemen echter niet tegelijkertijd worden gebruikt.

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

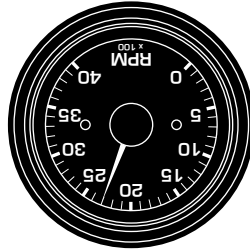
Meet de snelheid van de boot in kilometers, knopen of mijlen per uur.



KC-0710

Toerenteller

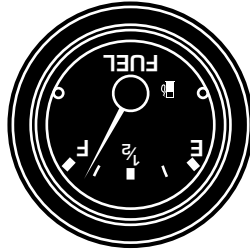
Meet het toerental van de motor in omwentelingen per minuut.



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.



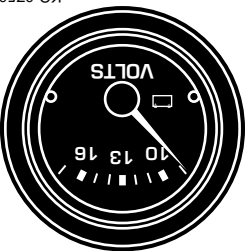
KC-0720

ATTENTIE

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 volt.



KC-0750

Ampèremeter

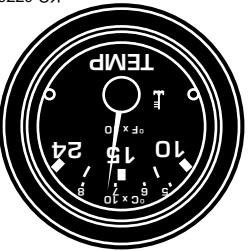
Meet de laadstroom in het elektrische systeem. Raadpleeg de handleiding bij de motor voor de normale waarden.



KC-0760

Temperatuurmeter voor het motorkoelwater

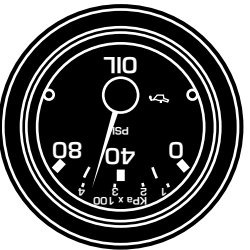
Meet de temperatuur van het motorkoelwater. Raadpleeg de handleiding bij de motor voor de normale waarden.



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

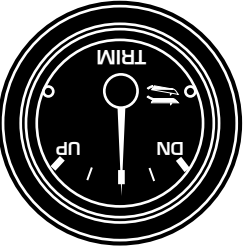
Houdt het aantal draaiuren van de motor bij. Aan de hand hiervan wordt bepaald wanneer de motor een onderhoudsbeurt nodig heeft.



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

WAARSCHUWING

VERLIES VAN CONTROLE OVER DE BESTURING
Een slecht onderhouden besturingssysteem kan gevaar opleveren. Zorg ervoor dat de vloeistof van het hydraulische systeem altijd op peil is. Neem hierover contact op met uw dealer. Slecht onderhoud kan resulteren in verlies van controle over de besturing. Dit kan leiden tot ernstig letsel en zelfs de dood tot gevolg hebben.

AFSLUITERS

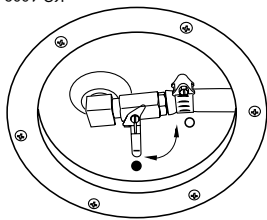
Er zijn afsluiters opgenomen in het brandstoftoevoersysteem van de boot, toestellen die op brandstof werken, het watersysteem, naargehang nodig voor het regelen van brandstoffen of vloeistoffen.



GEVAAR
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. Zorg dat brandstofleidingen en aansluitingen niet beschadigd kunnen raken en dat er geen brandstof in aanraking komt met hete delen van de motor. Sla brandstof niet op in vaten of ruimtes die niet bestemd zijn voor de opslag van brandstof. Veeg gemorste brandstof onmiddellijk op en ruim poetslappen op milieuvriendelijke wijze op zodra u aan wal bent.

Wees bekend met de gevaren met betrekking tot brandstoffen en andere op brandstof werkende systemen.

Brandstofafsluiters



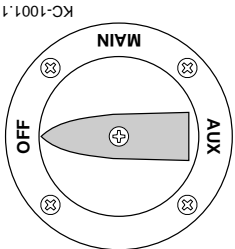
Deze afsluiters zorgen ervoor dat er geen brandstof naar de motor kan stromen. Het is raadzaam deze afsluiters gesloten te houden als de boot lange tijd niet wordt gebruikt of als de boot uit het water is gehaald.

GEVAAR
Toestellen die op brandstof of met open vlam werken, verblijven zuurstof in de kajuit en verspreiden verbrandingsproducten in de boot. Bij gebruik van dit soort toestellen moet er geventileerd worden. Zorg voor voldoende ventilatie en zorg dat het toestel goed werkt.



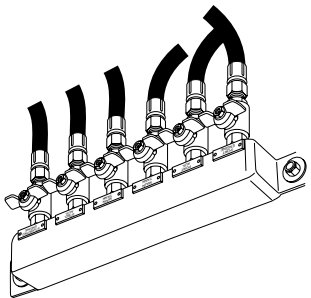
Selectie van de brandstoftank

Modellen met twee of meer brandstoftanks zijn uitgerust met een klep voor tankselectie.



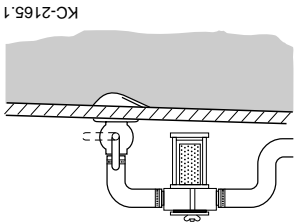
Brandstofspruitstuk

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 de brandstoftoevoer naar een of meer motoren wordt afgesloten.



Water (Huiddoorvoeren en Afsluiters)

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.



WAARSCHUWING

GEVAAR VOOR ZINKEN
Houd de afsluiters van de huiddoorvoeren gesloten als de boot niet wordt gebruikt. Door een lek in een slang onder de waterlijn kan de boot zinken als afsluiters niet gesloten zijn.

Sommige huiddoorvoeren hebben afsluiters die zijn uitgerust met filters om vuil tegen te houden en een goede afvoer van de waterafvoer te voorkomen. Voor dagelijks worden gecontroleerd en gereinigd.

OPGELET

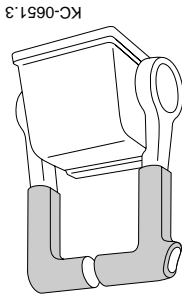
Om beschadiging van de motor te voorkomen moet u het filter controleren en de afsluiter van de motorcoeling openen voordat u de motor start.

Uitlaat

De uitlaatklep wordt door middel van een schakelaar op de stuurkolom bediend. Deze uitlaatklep leidt uitlaatgassen en geluid door de spiegeluitlaat of de onderwateruitlaat.

Twee Hendels - Twee Motoren

Met een geschieden 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 linkshendel is voor de motor aan bakboord en de rechterhendel voor de motor aan stuurboord.

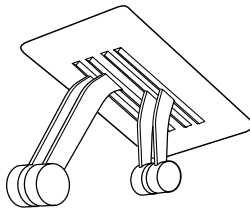


KC-0651.3

Voor de veiligheid staan de hendels tijdens het starten in de neutrale stand. 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

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 linkshendels 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 gegroefd en dezelfde grootte en kleur hebben. Dit geldt ook voor de gashendels, alleen zijn deze iets groter dan de schakelhendels.



KC-0654.1

BESTURING

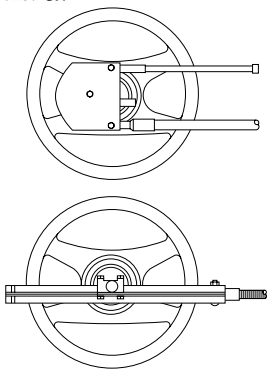
De schakelhendels staan in het midden in de neutrale stand. Duw de hendels naar voren om de versnelling in zijn vooruit te zetten en naar achteren om de versnelling in zijn achteruit te zetten. Zijn de gashendels helemaal naar voren geduwd, dan accelereert de boot. De motor loopt stationair als u de 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.

Alle stuursystemen moeten regelmatig worden onderhouden om ervoor te zorgen dat ze probleemloos en betrouwbaar blijven werken. Regelmatige controles zijn noodzakelijk. Neem hierover contact op met uw dealer. Als uw boot met een noodstuurinrichting is uitgerust, zorg dan dat u weet waar deze zit en hoe deze bediend moet worden.

WAARSCHUWING

- Een slecht onderhouden besturingssysteem kan gevaar opleveren.
 - De boot blijft niet automatisch op koers.
- Houd het stuurwiel altijd goed vast om de boot volledig onder controle te houden.

Mechanische Besturing

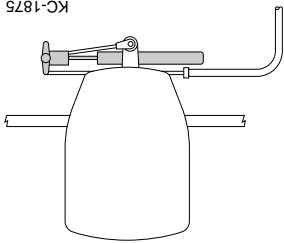


KC-1871

Wanneer bij een mechanische besturing aan het stuurwiel wordt gedraaid, wordt de draaiende beweging via een kabel in een lineaire beweging omgezet die de stand van de helmstok verandert.

Stuurbekrachting

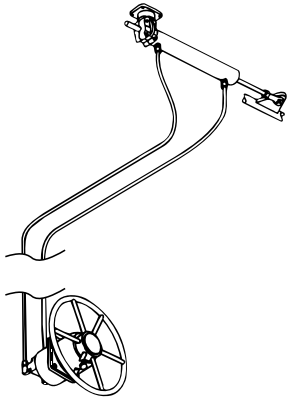
Wanneer er bij een besturing met stuurbekrachting aan het stuurwiel wordt gedraaid, wordt de draaiende beweging via een kabel in een lineaire beweging omgezet. Door de beweging van de kabel wordt er een signaal gezonden naar een hydraulische pomp die de helmstok verbonden met de hydraulische cilinder in beweging zet.



KC-1875

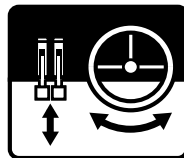
Hydraulische Besturing

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

ALGEMENE INFORMATIE



Voordat u gaat varen

Gebruik uw gezonde verstand tijdens het varen en bij het gebruiken van uw uitrusting.

- Zorg dat u de gesteldheid van uw boot en de omgeving kent;
- Zorg voor een vaarplan en laat aan andere weten wanneer u volgens plan zult terugkeren.
- Zet losse spullen stevig vast of berg ze op voordat u wegvaart.
- Vermijd plotselinge manoeuvres als u op snelheid ligt en minder vaart bij golfslag.

BEDIENINGSHENDELS

GEVAAR

Voer uw boot NIET op en gebruik evenmin een motor met een groter nominaal vermogen dan op de kenplaat vermeld staat. Opvoeren kan ertoe leiden dat u de boot niet onder controle hebt en dat de boot onveilig wordt. Als er geen kenplaat op uw boot zit, neem dan contact op met de verkoper of de fabrikant van de boot.

Versnellingshendel/Gashendel

Alle versnellingshendels en gashendels zijn uitgerust met een beveiliging waardoor alleen in de neutrale stand kan worden gestart.

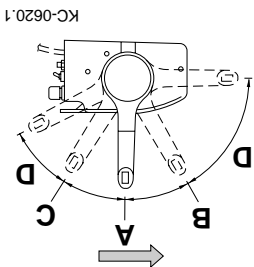
OPMERKING

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.

WAARSCHUWING

Slecht onderhouden knoppen en hendels kunnen gevaar opleveren. Voordat u gaat varen moet u controleren of de bedieningsknoppen en -hendels goed werken en er geen knikken in kabels zitten. Ook mogen er geen onderdelen loszitten of ontbreken. Slecht onderhoud kan leiden tot een slecht werkend bedieningssysteem. Hierdoor kan controleverlies over de besturing optreden, met als mogelijk gevolg ernstig lichamelijk letsel en schade aan de boot.

Enkele Hendel - Opbouw



KC-0620.1

Deze hendel is zowel versnellingshendel als gashendel.

A. Neutrale stand - de boot kan alleen worden gestart als de hendel in deze stand staat.

B. Vooruit - druk op de ontgrensingsknop onder de hendel om de versnelling in zijn vooruit (of achteruit) te zetten.

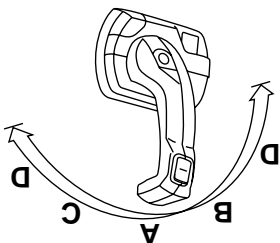
C. Achteruit - schakel niet te snel van vooruit naar achteruit.

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.

Enkele Hendel - Inbouw

Deze hendel is zowel versnellingshendel als gashendel.



KC-0671.1

A. Neutrale stand - de boot kan alleen worden gestart als de hendel in deze stand staat.

B. Vooruit - druk op de ontgrensingsknop onder de hendel om de versnelling in zijn vooruit (of achteruit) te zetten.

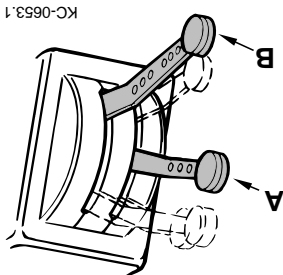
C. Achteruit - schakel niet te snel van vooruit naar achteruit.

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 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

Bij een bediening met twee hendels zijn er aparte hendels voor schakelen en gas geven.



KC-0653.1

A. Schakelhendel - de neutrale stand (vrijloop) is in het midden, vooruit is omhoog en achteruit is naar beneden.

B. Gashendel - Omhoog voor volgas, naar beneden voor het stationair laten lopen van de motor.

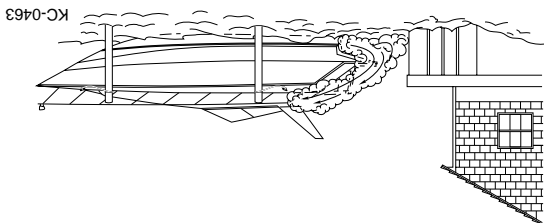
U laat de motor warmlopen door de hendel in zijn vrij (neutrale stand) te zetten en de gashendel zoveel als nodig omhoog te duwen.

EXTREME RISICO'S

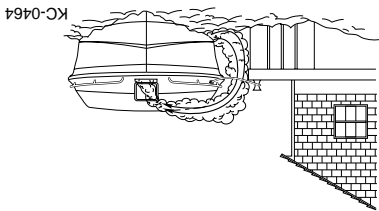


Koolmonoxidegas (CO) is kleurloos, reukloos en zeer gevaarlijk. Alle motoren en toestellen die op brandstof werken, produceren koolmonoxidegas. Directe en langdurige blootstelling aan koolmonoxide veroorzaakt hersenletsel en kan zelfs de dood tot gevolg hebben. De symptomen van koolmonoxidevergiftiging zijn misselijkheid, duizeligheid en slaperigheid. Oorzaken van gevaarlijke concentraties koolmonoxide zijn:

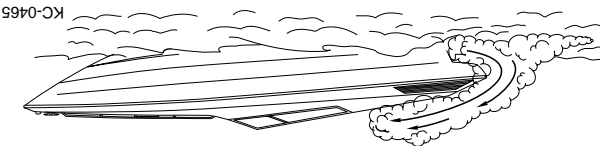
① Ophoping van uitlaatgassen door obstakels



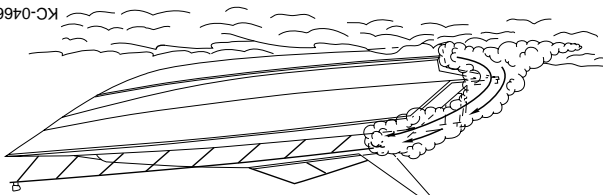
② Omliding van uitlaatgassen door obstakels.



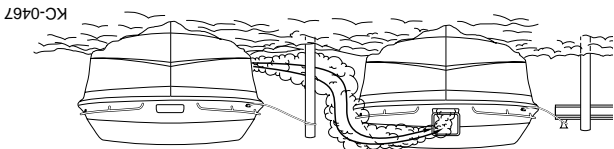
③ Langzaam varen of stilstaan in het water met draaiende motor.



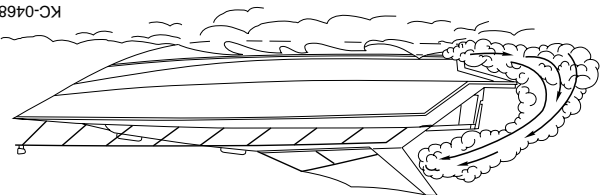
④ Varen met een snelheid waarbij de boeg onder een grote hoek uit het water omhoog komt.



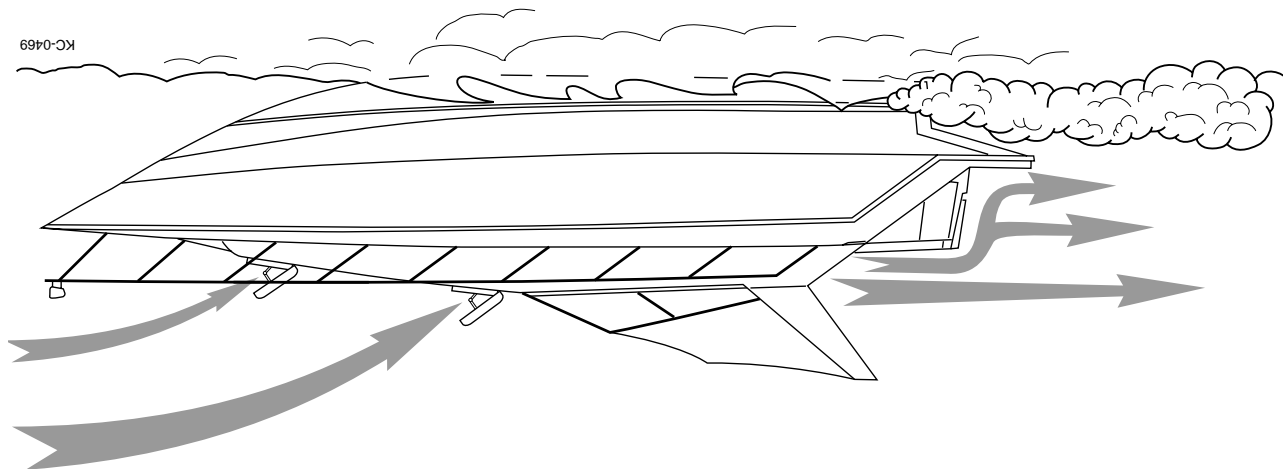
⑤ Uitlaatgassen van andere boten in krappe ligplaatsen.



⑥ Operating with canvas tops and side curtains in place without ventilation.



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 dekluken mogen bij lage snelheden of bij stilstand zijn geopend, maar moeten bij hogere snelheden gesloten worden om beschadiging of lichamelijk letsel te voorkomen.



ZORG VOOR VOLDOENDE VENTILATIE ZODAT ER FRISSE LUCHT DOOR DE BOOT KAN STROMEN!

GEVAAR

Gebruik het opstapbord **UITSLUITEND** om aan boord te gaan of bij het water in gaan, en gebruik het opstapbord **NIE**t wanneer de motor loopt.

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 u vermoedt dat het om koolmonoxidevergiftiging zou kunnen gaan, breng de persoon dan onmiddellijk in de frisse lucht, onderzoek de oorzaak en neem corrigerende maatregelen. Roep zo nodig medische hulp in.



RISICO'S MET BETREKING TOT KOOLMONOXIDE

WAARSCHUWING

CONTROLEVERLIES

Alcohol en het besturen van een boot gaan niet samen. Het besturen van een boot 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.



ALCOHOL EN VAREN

Ga niet met de boot varen terwijl u onder invloed van alcohol of drugs bent. Alcohol in combinatie met geluid en trillingen, zon, wind en beweging veroorzaakt namelijk vermoeidheid. De effecten van alcohol zijn daarom op het water groter dan aan wal.

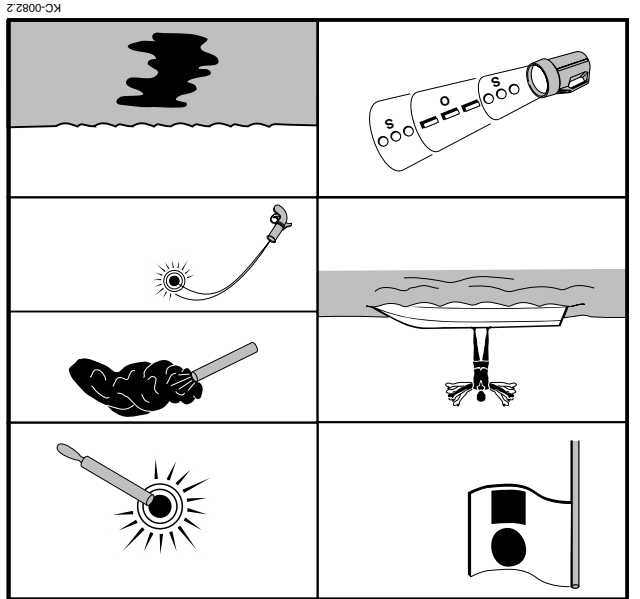
WAARSCHUWING

BRAND- EN ONTPLOFFINGSGEVAAR

Noodsignalen zoals vuurpijlen en lichtkogels kunnen letsel bij personen en schade aan de boot veroorzaken als deze niet op de juiste manier worden gebruikt. Houd u aan de gebruiksaanwijzing van de fabrikant.



De meeste boten die in kustwateren varen, moeten goedgekeurde visuele noodsignalen aan boord hebben. Neem hiervoor contact op met de plaatselijke autoriteiten.



VISUELE NOODSIGNALEN

WAARSCHUWING


BEWEGENDE DELEN

Kom nooit zo dicht in de buurt van bewegende delen van een lopende machine, zoals motor, generator, schroef enz., dat u daarmee in aanraking kunt komen. Zou u ermee in aanraking komen, dan kan dit leiden tot het kwijtraken van lichaamsdelen, beknelling, brandwonden, en/of ernstig bloedverlies met ernstig letsel of de dood tot gevolg. Zorg dat alle machinebeveiligingen goed aangebracht zijn wanneer de machine loopt.



**AANBEVOLEN
VEILIGHEIDSUITRUSTING**

- verplichte reddingsuitrusting
- verplichte brandblusapparaat
- Epirb (Emergency Position Indicating Radio Beacon)
- uitrusting voor handmatig hozen (emmer, handpomp, enzovoort)
- 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)
- reserveleuels van de boot en reservestartaccu
- reserve-zekeringen en -lampen
- Mobile telefoon

WAARSCHUWING 

Kinderen, invaliden en personen die niet kunnen zwemmen, moeten altijd een reddingsvest dragen en duidelijke instructies krijgen over het gebruik van het reddingsvest. Licht alle passagiers in over de plaats van veiligheidsuitrusting, uitrusting de plaats van binnenboord halen van personen en de plaats en het gebruik van de ladder.

REDDINGSVESTEN

Een reddingsvest kan uw leven redden. Berg reddingsvesten altijd op een gemakkelijke bereikbare plaats op. Bewaar ze niet in een afgesloten ruimte of onder andere spullen. **Zorg dat ook reddingsboeien altijd binnen handbereik zijn.**

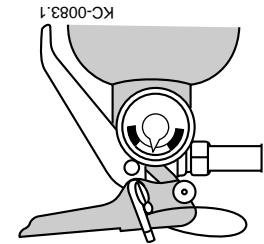


KC-0041.2

BRANDBLUSAPPARATEN

Op de meeste boten moeten brandblusapparaten aanwezig zijn. Informeer hiernaar bij de plaatselijke autoriteiten. Alle passagiers moeten de brandblusapparaten weten te vinden en deze ook kunnen bedienen.

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 ploff horen, gevolgd door een luchtstroom. U moet dan onmiddellijk alle elektrische en mechanische systemen en ventilatoren uitschakelen.

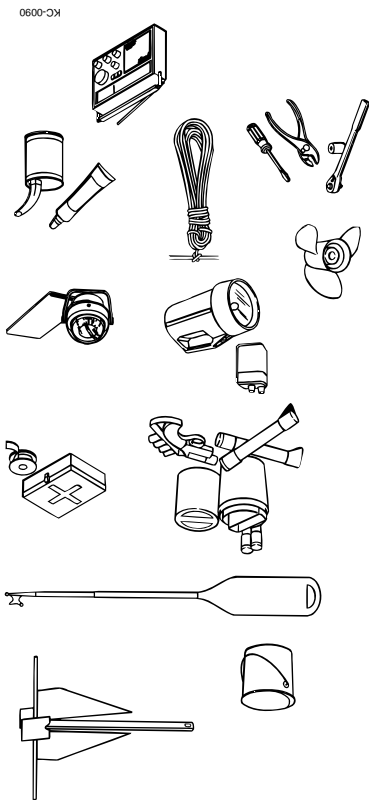


KC-0083.1

REDDINGSVLOT

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.

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 looppgebied van de opvarenden om beschadiging te voorkomen. Volg altijd de fabrieksvoorschriften op met betrekking tot gebruik en onderhoud.



KC-0090


WAARSCHUWING 

BRAND- EN ONTPLOFFINGSGEVAAR

Na het in werking treden van het brandblusysteem wacht u ten minste 15 minuten voordat u het luik van het motorruim opent. Het gas van het brandblusysteem vangt de zuurstof, waardoor de brand wordt geblijst. Als het luik te snel wordt geopend, kan er zuurstof bij het vuur komen waardoor het vuur weer wordt aangewakkerd.



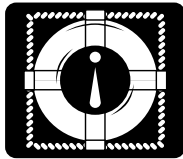
BELADING

WAARSCHUWING 

Overschrijf de maximaal toelaatbare belading niet. Het totale gewicht van alle personen, scheepsstuw en hoeveelheden vloestof mag nooit groter zijn dan de maximaal toelaatbare belading.

Overschrijf 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 is op de stabiliteit van de boot.

VEILIGHEID AAN BOORD




VEILIGHEIDSWAARSCHUWINGEN

In deze sectie worden de grondbeginselen m.b.t. veilig varen behandeld. In deze handleiding wordt informatie met betrekking tot de veiligheid gegeven in de vorm van specifieke veiligheidsmaatregelen en aangeduid met specifieke symbolen.

Er zijn twee typen waarschuwingen die atzonderlijk of in combinatie gebruikt kunnen worden om de informatie over te brengen:

MOGELIJKE GEVAREN



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.

OPGELET

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


Na dit kopje volgt informatie over hoe u schade aan de machine en/of het milieu kunt voorkomen.

PICTOGRAMMEN

De hieronder afgebeelde pictogrammen zijn alleen bedoeld voor naslagdoeleinden. De werkelijke pictogrammen zullen verschillen afhankelijk van het onderwerp.

Waarschuwingstekens – Geven het gevaar aan. 

Gebodstekens – Gebieden een verplichte handeling die genomen dient te worden om het gevaar te vermijden. 

Verbodstekens - Geven een verboden handeling aan. 

VEREISTE VEILIGHEIDSUITRUSTING



WAARSCHUWING

Als eigenaar van de boot bent u verantwoordelijk voor de aanschaf en het onderhoud van de vereiste veiligheidsuitrusting. Neem contact op met de plaatselijke autoriteiten voor de pleziervaart voor meer informatie over de vereiste uitrusting.

De verplichte veiligheidsuitrusting op een boot kan per gebied of het soort water waar u met de boot gaat varen verschillen. Neem daarom voordat u gaat varen contact op met de plaatselijke autoriteiten voor de pleziervaart voor een veiligheidsinspectie.

dragen dat voldoet aan de voorschriften in de vaarverordening van die landen.

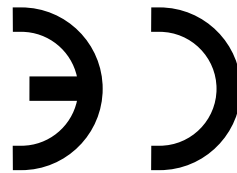
Als uw boot met een reddingsvlot is uitgerust, bestudeer alle bedieningsvoorschriften ervan dan zorgvuldig en zorg dat u die volledig begrijpt. Uw boot dient uitgerust te zijn met al de van toepassing zijnde veiligheidsuitrusting (reddingsvesten, harnas, enz.) in overeenstemming met het type boot, de weersomstandigheden, enz. In sommige landen is deze uitrusting wettelijk voorgeschreven. De bemanning dient bekend te zijn met alle veiligheidsuitrusting en noodmanoeuvres voor het binnenboord halen van een persoon die overboord is geslagen, voor het slepen en voor enige andere noodsituaties.

BEWAR DEZE HANDLEIDING EN ENIGE ANDERE BIJLAGEN OP EEN VEILIGE PLAATS EN OVERHANDIG DIE AAN DE NIEUWE EIGENAAR WANNER U HET VAARTUIG VERKOOPT.

Doordat wij onze producten voortdurend verbeteren, kunnen de illustraties in deze handleiding afwijken van de onderdelen van uw boot. De afbeeldingen zijn alleen bedoeld als referentie. Sommige bedieningsknoppen, hendels en instrumenten zijn optioneel en komen mogelijk niet op uw boot van Boven dien is niet alle informatie op uw boot van toepassing.

UW VAARTUIG

Uw vaartuig is beoordeeld als zijnde in overeenstemming met de toepasselijke delen van de Richtlijn Pleziervaartuigen 94/25/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

BESCHRIJVING VAN DE BOOT

De typeplaat op de romp bevat een groot deel van deze informatie. Raadpleeg de plaat voordat u gaat varen.

BOOTCONSTRUCTIEKLASSE

Significante 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.

WAARSCHUWING

Laat niet meer dan het aanbevelen maximumaantal personen toe aan boord. Ongeacht het aantal personen aan boord, mag het totale gewicht van alle personen, scheepsstuw en hoeveelheden vloeistof nooit groter zijn dan de maximaal toegaatbare belading. Gebruik altijd de zitplaatsen of zitbanken voor passagiers.

MAXIMAAL AANTAL PERSONEN

weer.

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 golfhoogtes (af en toe in beschutte binnewateren en in kustwateren bij mooi

BESCHUT – Categorie D

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 golfhoogtes en in significante golfhoogtes tot max. 2 m. Met dergelijke omstandigheden kan men te maken krijgen in onbeschutte binnewateren, in riviermondingen en in kustwateren in gematigde weersomstandigheden.

KUST – Categorie C

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 golfhoogtes en in significante golfhoogtes tot max. 4 m. Met dergelijke omstandigheden kan men te maken krijgen op reizen over zee van voldoende lengte, of in kustwateren, wanneer men gedurende enige tientallen zeemijlen niet beschut is tegen de wind en golven. Deze omstandigheden kan men ook tegenkomen op binnenzeën van voldoende grootte wat betreft de te ontwikkelen golfhoogte.

ZEE – Categorie B

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 m 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 beschut is tegen de wind en golven.

OCEAAN – Categorie A

INHOUDSOPGAVE

1	VOORWOORD
2	UW VAARTUIG
3	VEILIGHEID AAN BOORD
7	ALGEMENE INFORMATIE
16	MILIEUASPECTEN
17	ONDERHOUD

VOORWOORD

Ook al is alles in het werk gesteld om voor de gebruikers ervan een zo veilig mogelijk boot te ontwerpen en construeren, toch is en blijft varen voor een zeer groot deel afhankelijk van de weersomstandigheden, de toestand van de zee, de ervaring en lichamelijke gesteldheid van de bemanning enz. Bovendien kan men de veiligheid nooit voor 100% garanderen. Het is uw verantwoordelijkheid als eigenaar of gebruiker de uitrusting van de boot, de mogelijkheden en beperkingen en het voorgenomen gebruik van de boot te kennen.

Zelfs al is uw boot er wat betreft categorie in principe geschikt voor, bedenk dat de zee- en windomstandigheden die overeenkomen met de ontwerpcategorieën A, B en C uiteenlopen van storm (kracht 9) tot zware omstandigheden, waarbij men blootstaat aan de gevaren van een overslaande golf of rukwind, en zijn daarom gevaarlijke omstandigheden, waarin alleen een bekwame, fitte en goed getrainde bemanning die op een goed onderhouden boot vaart, goed kan varen.

De zee of het weer is niet de natuurlijke omgeving voor mensen en men kan alleen maar de wetten en de kracht ervan eerbiedigen. Luister altijd naar of lees het weerbericht of de weersvoorspelling alvorens te gaan varen, en vergelijk u ervan dat de wind- en zeeomstandigheden overeenstemmen met de ontwerpcategorie van uw boot, en dat u en uw bemanning in deze omstandigheden goed met de boot kunnen omgaan.

In deze gebruikershandleiding staat de informatie die minimaal nodig is om naar behoren met de boot te kunnen varen, enkele veiligheidspunten en wenken m.b.t. de bediening en het onderhoud. Lees de handleiding zorgvuldig door en maak uzelf vertrouwd met het vaartuig voordat u het in gebruik neemt. Maar deze gebruikershandleiding is geen cursus in veilig varen of in het navigeren, voor anker laten gaan of afmeren van uw boot. Uw dealer, nationale zeilfederatie of uw jachtclub zullen u van advies kunnen dienen. Deze gebruikershandleiding is geen bedieningshandleiding en ook geen handleiding voor onderhoud of het opsporen en verhelpen van storingen.

De specifieke informatie m.b.t. de bediening van de apparatuur en systemen die bij uw boot geleverd zijn of waarmee uw boot uitgerust is, dient door de betreffende fabrikant meegeleverd te worden. Lees alle

meegeleverde informatie goed door tot u alles goed begrepen heeft en bewaar de informatie. Bestudeer alle meegeleverde informatie en maak uzelf en alle gebruikers vertrouwd met de boot voordat u ermee gaat varen.

Laat onderhoud, reparaties of kleine modificaties altijd uitvoeren door een daarvoor opgeleide vakman. Zorg dat hij bij grotere modificaties geen ingrijpende wijzigingen aanbrengt in de veiligheidskenmerken van het vaartuig en controleer of hij, wat dat van belang is, over een schriftelijke machtiging van de bouwer van de boot of diens wettelijke vertegenwoordiger beschikt.

Elke verandering in de verticale positie van de massas aan boord (bijvoorbeeld een uitbreiding met een vistoren, een radar, een mast die gestreken kan worden enz.) kan van grote invloed zijn op de stabiliteit van uw boot. Voer dit soort wijzigingen alleen uit met de schriftelijke machtiging van de bouwer van de boot of diens wettelijke vertegenwoordiger.

In veel landen is een vaarbewijs, vergunning of opleiding een vereiste. Zorg ervoor dat u over deze wettelijke vergunningen beschikt alvorens u een boot gaat kopen of ermee gaat varen.

Onderhoud uw boot altijd goed, maar pas de wijze waarop u uw boot gebruikt, niettemin aan aan de toestand waarin uw boot verkeert; want deze slijt met de jaren en naar gelang het gebruik.

In het internationale IMO Colreg-reglement staan regels met betrekking tot voorrang, navigatielichten enz., die wereldwijd worden toegepast. Zorg dat u deze regels kent. Er is een handboek met een toelichting op de regels aan boord.

Als dit uw eerste vaartuig is of u stapt over op een type vaartuig waarmee u niet vertrouwd bent, zorg er dan - voor uw eigen goedbedoelst en veiligheid - voor dat u voldoende ervaring opdoet in het omgaan met en de bediening van het vaartuig voordat u "het bevel gaat voeren" over het vaartuig.

Elke boot — om het even hoe sterk die ook moge zijn — kan ernstig beschadigd raken als die onoordeelkundig bediend en behandeld wordt door onervaren personen. Dit vertraagt zich niet met veilig varen. Pas de snelheid van motorboten altijd aan aan de omstandigheden op zee om te vermijden dat de boot al te hard op de golven klapt.

Alle personen dienen aan dek een passend reddingsvest/peersonlijk drijfmiddel te dragen. In sommige landen is het wettelijk verplicht te allen tijde een geschikt reddingsvest/peersonlijk drijfmiddel te

GALVANISK KORROSION

Både, der sælger i salt-, forurenede og/eller brakvand skal udstyres med zinkanoder for at forhindre skade på

metal, der er i berøring med vandet. Zinkens sammensætning gør, at den er "selvofrende";

Zinkanoden bliver langsomt eroderet væk ved en elektrolytisk proces (istedet for metal), og skal derfor

kontrolleres jævnligt. Er anoden meget tæret skal den udstiftes for at beskytte, ellers vil metaldelene lide

skade. De fleste motorer er udstyret med en eller flere anoder. Disse skal også kontrolleres/udstiftes jævnligt.

BEMÆRK

Mal eller overdæk aldrig zinkanoder eller katoder. Er de dækket, kan de ikke beskytte mod galvanisk tæring. Anoder skal udstiftes, hvis 50% eller mere er tæret væk.

REPARATION, AFMONTERING OG UDSKIFTNING

Forsøg ikke at reparere eller udstifte noget, med mindre du er kvalificeret til det, har de rette informationer og bruger originale reservedele/tilbehør.

UDSTYR OG KOMPONENTER

Din båd er designet, så du kan færdes sikkert i det barske marinemiljø. Den er testet, og opfylder de obligatoriske sikkerhedsstandarder. For at sikre mod uoverensstemmelse med bådens design, anbefales det, at ejeren ikke selv installer 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.

VINTER OPBEVARING

Vinteropbevaring kræver særlig forberedelse og

klargøring, for at undgå skade på båden. Uden klargøring kan opbevaringsperioden forårsage rust eller korrosion på metaldelle, mug på tæpper og indtræk, eller måske frostskeer på grund af vand i komponenter og rør.

Da skader ved forkert opbevaring ikke dækkes af reklamaationsretten, anbefales det, at forhandleren klargør båden til opbevaring.

INSPEKTION

Kontroller, at beslag, klamper, fittings, etc. sidder solidt, at slanger, tætninger, gennemføringer og tanke er tætte, at ledninger ikke er flossede eller korroderede, før søsætning.

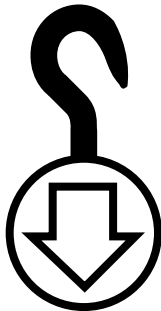
Inspektionen bør foretages før hver sæsonstart, og periodisk sæsonen igennem. Din forhandler kan hjælpe hermed.

LØFT AF BÅDEN

Følg denne anvisning, hvis båden skal hejses ud af vandet:

- Anbring aldrig trossen i klamper, klyds, ski-trækkøjer eller håndlister. Anbring kun trossen i løfteøj beregnet hertil ved agterspejl og forstævn.
- Dæk trossen til, for at beskytte båden.
- Anbring styrelinier for og agter for at styre båden når der løftes.

KC-5000



- Bruges løfteremme, skal de være mindst 130 mm brede.
- Pas på, at løfteremmen ikke rører dele under vandet, såsom propelleraksel.

- Brug stiver imellem løfteremmene, så der ikke opstår tryk på bådsiden.

- Hold forenden lidt højere end agter for at forhindre motorskade.

MALING

Før der vægtes bundmaling anbefales det, at du tager en snak med andre bådere og forhandleren for at finde ud af hvilket produkt, der virker bedst i dit område. Lokale forhold kan påvirke malingvalget.



⚠ ADVARSEL! EKSPLOSIONS/BRANDFARE

Rensemidler og maling kan være brandbare og/eller farlige at indånde. Vær sikker på god ventilation, og bær sikkerhedsudstyr (handsker, briller, maske, etc.).

BEMÆRK

- Kontrollér miljøbestemmelserne før maling.
- Læs produktets specifikationer og vejledning før brug.

Kontakt de lokale myndigheder vedrørende miljøregler før bådunden males. Vær sikker på, at malingens brugsvæjledning følges nøje.

INDTRÆK

Regelmæssig vask med en mild sæbeopløsning i varmt vand eller auto vinylrrens, vil holde vinylbetrækket i god stand. Pas på, at hynderne ikke bliver gennemblødt, og tør dem godt efter vask for at forhindre mug/meldug. Placer hynderne, så der bliver god ventilation omkring dem, og spray dem med en mug-forebyggende vædske.

BEMÆRK

Visse auto-, husholdnings- og industri rensmidler kan forårsage skade og misfarvning. Opløsningsmidler og tør-rensningsprodukter, som indeholder additiver som 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)

Elektriske lænsesumpere kan svigte og er ingen erstatning for jævnlig inspektion af bådens sump. Specielt i perioder med regn og/eller storm. Det er også vigtigt at holde sumpen ren for sikkerhedens skyld.

Kontroller lænsesumpen(erne) med jævne mellemrum for at sikre, at der ikke er snavs i tilgangsfiltrene. Snavs kan tilstoppe filteret eller sætte sig fast i lænsesumpens hjul, hvilket kan bevirke, at pumpe ikke fungerer rigtigt. Undersøg jævnligt, om alle klemmer og slanger er stramme, og sørg for at søhanerne er lukket, når de ikke er i brug.

**ADVARSELI**

Brug ikke brændbare vædsker ved vask/rensning af sumpen.

ADVARSELI

Lænsesumpere og lænsesumpesystemer er ikke beregnet til at blive brugt til at kontrollere for skader.

Kast ikke olie, brændstof eller lignende i vandet. Se MILJØ HENSYN.

BEMÆRK**PLEXIGLAS**

Plexiglas er modtageligt for ridser. Brug altid rent, lunke vand ved rengøring, og tør efter med en blød, fugt klud.

RUSTFRIT STÅL

Rustfrit stål er ikke fuldstændigt modstandsdygtigt overfor korrosion. Hold rustfrit stål i topform:

- Rens jævnligt alt rustfrit (beslag og lign.) med vand og sæbe. Brug aldrig grove rensmidler såsom stålud, syre eller blegemidler på rustfrit stål.
 - Fjern rustpletter hurtigt muligt ved hjælp af krom- eller messing polish. Små fordybninger kan udvikle sig i overfladen.
 - Brug en god kvalitet marine- eller autovoks til at beskytte det rustfrie stål med.
- Bådens bolte, skruer, mørtikker, beslag, etc. bør jævnligt kontrolleres og efterspændes.

MARINE TOILET

Se fabrikantens vejledning angående korrekt brug og vedligeholdelse. Sørg for, at der ikke smides klude, bind, tamponer eller lignende i toiletet.

AFFALDSTANK

Nogle både har en affaldstank installeret. Hertil kan leveres forskellige kemikalier, der hjælper med til at nedbryde affaldet og dets ubehagelige lugt. Spørg forhandleren til råds. Når tanken er tømt, skal den skylles med alment vand.



KC-4055

BEMÆRK

Kemikalier, der hjælper med at nedbryde affaldet og dets ubehagelige lugt, skal være forenelige med affaldstanksystemet. Tankene skal være tomme, når båden opbevares om vinteren eller ikke anvendes i længere tid. Overbordudtømmning 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 pumpeudstyr til tømning af tanken.

Den bedste måde at forebygge mod blæser på, er ved kun at have båden i vandet, når den skal bruges.

Har du båden i et område, hvor begroning er et problem, kan bundmaling reducere problemet. Af miljøhensyn skal malingen vægges med omtanke. Kontakt evt. de lokale myndigheder.

Enhver begroning på bådens bund vil forårsage slæb og dermed nedsættelse af effektiviteten. Brug aldrig stålborste eller lignende på bunden. Selv små ridser vil akkumulere snavs og algefringer.

KC-4005



BUNDENS VEDLIGEHOLDELSE

Brug en mild sæbe og varmt vand ved vask. BRUG IKKE rensningsmidler med slibeeffekt, opløsningsvædske, ammoniak eller klor, da dette vil skade gelcoatoverfladen. Der findes specielle midler i handlen til fjernelse af f.eks. begroning. Spørg forhandleren.

Vær forsigtig ved vask. Sæbe kan give glatte overflader. Brug ikke voks på tekstiler eller områder, hvor man normalt færdes, som f.eks. dæk og cockpitbund.

BEMÆRK

Vask at båden med jævne mellemrum vil holde dens overflade pæn. Specielle marineprodukter er med til at forebygge mod f.eks. mug. Både, som altid er udenørs, vil langsomt blive påvirket, og dermed forringet af sollys, vand, støv, og kemikalier i luften.

KC-4000



VASK

Hele båden bør skylles med ferskvand umiddelbart efter brug i saltvand. Bruges båden primært i saltvand, skal hele båden vaskes hver måned, og alle beslag og lignende smøres ind i korrosions-beskytter.

SALTVAND OG KORROSION

VEDLIGEHOLDELSE



Husholdnings-rensningsskål skal bruges sparsomt, og må ikke smides overbord. Bland aldrig rensningsmidler, og sørg for rigelig ventilation i lukkede rum. BRUG IKKE midler, der indeholder fosfat, klor, ikke-biologisk eller petroleum baserede produkter. Citrus baserede rensningsmidler er godt til marinebrug og for miljøet. Se desuden VEDLIGEHOLDELSE.

RENSNINGSMIDLER

BUNDMALING

Udstødning forurenar vandet og luften. Hold motoren i orden og korrekt justeret, samt bådens bund ren, så topydelse opnås. Se motor-instruktionsbogen. Kontakt forhandleren.

UDSTØDNINGSFORURENING

Vær opmærksom på områder, hvor langsom sejls er påbudt. Du kan blive draget til ansvar for de skader, bådens hækbojler kan forårsage. Inden der sejles ind i et område, hvor langsom sejls er påbudt, tages farten af til langsomst mulig fart er nået, med styreevnen bibeholdt.

HÆKBØLGER

Støj er f.eks. motorstøj, radiostøj, ja, selv råben. I flere områder er der støjbegrænsning. Brug ikke agterspejls-udstødning, medmindre du er langt til havs. Musik og højrestet tale bæres over lange distancer, ikke mindst om natten.

UNØDIG STØJ

Tørkioset og marine toilet med tank bringes til pumpestationen i marinaen. Bemærk: I mange områder er det forbudt at bruge toilet med overbord-pumpe.

Affald er praktisk taget alle former for plastik, træ, flasker, føde, vædske, toiletindhold - kort sagt, næsten alt. Det anbefales, at resterne af alt der tages med på tur, også tages med tilbage for korrekt afhændelse i land.

FJERNELSE AF AFFALD

Dampe fra klude kan hobe sig op i bunden og være uhyre farlige. Ved rengøring af et indelukket område uden ventilation skal man bære en passende maske for at undgå kvælning/forgiftning. Klude, man har brugt til opværring af spildt brændstof eller opløsningsmidler, skal altid bortskaffes korrekt i land og ikke beholdes på båden.

BRAND/EKSPLOSIONSRISIKO



Risiko for statisk elektricitet

En elektrostatisk gnist kan antænde brændstofdamp og forårsage alvorlige kvæstelser og ejendomsskade. Ved påfyldning af brændstofsyste­met skal der altid undviges stor forsigtighed. Endvidere:

- Fyld kun brændstof på godkendte steder som f.eks. marinatankesteder eller tankstationer. Godkendte tankstationer har sikkerhedsforanstaltninger, som ned­ sætter sandsynligheden for statisk afladning.
- Læs og følg ALLE advarsler på pumpen eller i nærheden af pumpen.
- Op­rethold altid kontakt mellem brændstoftmundstykket og påfyldningsrøret før og under påfyldning af brændstof for at undgå en elektrostatisk gnist.
- Gå IKKE ind i bilen igen under påfyldning af brændstof. Ind- og udstigning af bilen kan opbygge en statisk opladning, som kan antænde dampene ved påfyldningsrøret.

I tilfælde af brand skal man undgå panik.

- Fjern IKKE mundstykket fra benzintanken.
- Få alle passagerer ud af bilen og væk fra påfyldningsområdet og fortæl omgående tankstationens medarbejdere det, så de kan bruge nødstopkontakten og ildslukkere­n.

Efter påfyldning af brændstof



BRAND- OG EKSPLOSIONSRISIKO



Der er brand- og eksplosionsrisiko, hvis brændstoffet lækker.

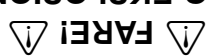
- Første gang du fylder bådens brændstoftank(­e) og hver gang du påfylder brændstof derefter, skal du kontrollere hele brændstofsyste­met for lækager og/eller beskadigede dele.
- Lækager og/eller beskadigede dele skal repareres og området udluftes for at fjerne eksplosionsfarlige dampe.

- Luk påfyldningsdækslet(erne) 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 brændstofdamp.
- Blæsøren (hvis monteret) skal køre mindst 4 minutter, før motoren startes. Dette skal gøres før hver start.

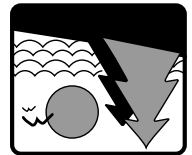
Ved start



BRAND- OG EKSPLOSIONSRISIKO



- Motorumsblæsere­n(erne) skal ALLTID køre mindst 4 minutter FØR der tændes for nogen elektriske anordninger eller FØR motoren(erne) startes.
- Brug af motorumsblæsersyste­met er IKKE EN GARANTI FOR, at de eksplosionsfarlige dampe er forsvundet. FØR der tændes for en elektrisk anordning eller før motoren(erne) startes, skal man ALLTID bruge "snuseprøven" for at kontrollere, om der er brændstofdamp i motorrummet eller bunden.
- Hvis du lugter brændstof, må du IKKE tænde for nogen elektrisk anordning og IKKE starte motoren(erne). Find omgående årsagen.



MILJØ HENSYN

Som sejler sætter du pris på naturens skønhed og fred. Det er sejlerens ansvar at beskytte miljøet ved at holde farvandet rene.

Kast intet i vandet, som du ikke kunne tænke dig at drikke eller spise!

Kend de lokale love og overhold dem i forbindelse med udtømmning af tanke og affald.

MARPOL-KONVENTION

Den internationale konvention til forebyggelse af forurening fra skibe, den såkaldte MARPOL-konvention (MARine POLLution) forbyder overbordudtømmning af plastmateriale, 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/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 foruren­et bundvand

kortsluttes.

Slår en kredsløb til eller fra. Beskytter også systemet ved at afbryde kredsløbet, hvis den overbelastes eller

Individuelle kredsløbsafbrydere (E)

forbindes, før de enkelte kredsløbe slås til. Slår hele AC systemet til og fra. Tillader kontrol af korrekt spænding og polaritet, når landstrømmen

AC hovedafbryder (D)

forbindes, før de enkelte kredsløbe slås til. Slår hele AC systemet til og fra. Tillader kontrol af korrekt spænding og polaritet, når landstrømmen

Strøm til rådighed (C)

Landstrømmen må IKKE bruges, hvis polariteten er vendt/ledningerne byttet. Sluk øjeblikkeligt for strømmen og tag håndledningen ud. Vendt polaritet eller forkert anvendelse af AC systemet er farlig og kan forårsage strømstød med døden til følge.

LIVSFARLIG STRØM ADVARSELI



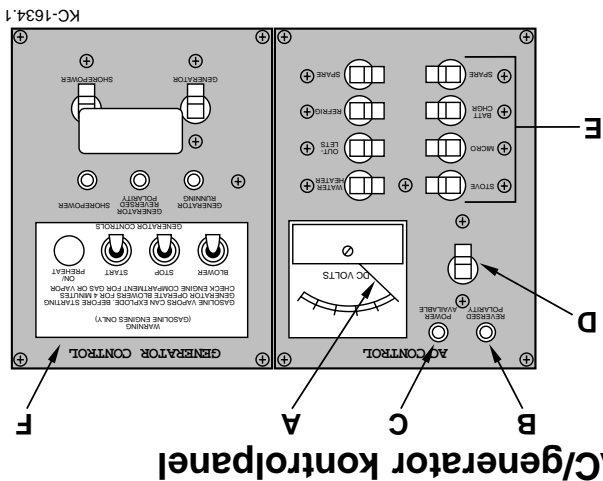
En lampe lyser, hvis landstrømmens polaritet er blevet vendt. Vil dog ikke vise, hvis bådens ledningsnet er blevet vendt (ompoliseret).

Modsat polaritet (B)

Viser AC spændingen.

Voltmeter (A)

Mange AC kontrolpaneler består af et voltmeter eller en AC hovedafbryder, en indikator for modsat polaritet og individuelle kredsløbsafbrydere.



AC/Generator kontrolpanel

- Fuld ikke for meget i brændstoftankene. Ved påfyldning af brændstoftank skal der være mindst 2 % plads til at brændstoffet kan udvide sig. Hvis brændstoftemperaturen er under 0°C, skal der være mindst 6% til at brændstoffet kan udvide sig.
- Stop alle motorer, ventilatorer og blæsere før påfyldning af brændstoftank. Tobaksrøgning er forbudt og undgå åben ild eller gnister i nærheden af påfyldningsområdet, dvs. der skal være en afstand på mindst 15 m
- Luk alle døre, vinduer, luger og porte (hvis monteret), som kan gøre det muligt for brændstofdamp at slippe ind i bådens indelukkede rum.

BRAND- OG EKSPLOSIONSRISIKO - UNDGÅ ÅBEN ILDI!



PÅFYLDNING AF BRÆNDSTOF

Brug af generator kan være farlig. Læs generatorens instruktionsbog før ibrugtagning.

EKSTREM FARE



Start altid motorrumsventilatoren mindst 5 min. før generatoren startes, ligesom ventilatoren skal køre sammen med generatoren for at fjerne farlige damp/gasser. 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.

Generator kontrolpanel (F)

Slå aldrig en afbrudt kredsløbsafbryder til, før årsagen til fejlen er fundet og rettet.

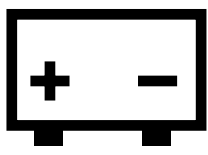
BEMÆRK

SIKRINGER OG KREDS- AFBRYDERE

Alle elektriske kredse er beskyttet mod overbelastning ved hjælp af sikring eller kreds-afbryder. Ved overbelastning eller kortslutning vil sikringen brænde over, eller kreds-afbryderen slå fra. Hvis en kreds konstant er overbelastet under normale forhold, bør forhandleren kontaktes øjeblikkeligt.

DET ELEKTRISKE SYSTEM

Nogle både er udstyret med to elektriske systemer: Et batteri jævnstrømssystem (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, pumpe, blæser, tænding, etc.).



KC-4080

AC systemet leverer strøm til el-stikkontakterne og til AC-enhederne (el-ovn, vandvarmer, mikroovn, køleskab, etc.), når båden er ved kaj.

BRAND/EKSLONSRISIKO



FARE!

Forkert anvendelse af AC og DC systemer kan medføre brand eller eksplosioner.

Der må ikke arbejdes på et system, hvor strømmen er tilsuttet. Udvis forsigtighed ved tilslutning og afbrydelse af landstrømmen. Undgå at bade i nærheden af båden, når den er tilsuttet landstrømmen.



FARE!

BATTERI(ER)

Batteriet(erne) skal fastgøres til båden og polerne skal være dækket til. Hold polerne rene og kontroller dem jævnligt.

BRAND/EKSLONSRISIKO

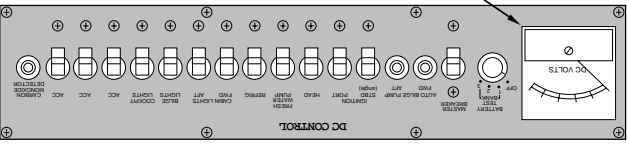


FARE!

Batterielektrolyt indeholder syre og skal behandles med forsigtighed. 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 lysubedannelse 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. Opad IKKE et batteri i båden og/eller bloker IKKE batteriets ventilationskanaler.

DC kontrolpanel



KC-1633.1

Et typisk DC kontrolpanel kan bestå af voltmeter, en batteritest kontakt, en række kontakter og genbrugs kreds-afbrydere samt en kreds hovedafbryder.

Voltmeter (A)

Viser batteriets tilstand. Med kreds hovedafbryderen afbrudt (off) drejes kontakten for at checke batterispændingen.

BEMÆRK

Slå aldrig en afbrudt kreds-afbryder til, før årsagen til fejlen er fundet og rettet.

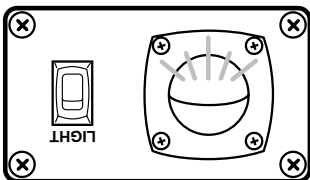
Kredsafbrydere med kontakt har to funktioner. En kreds samtidig beskyttes kredsen ved automatisk at slå fra, hvis en overbelastning eller kortslutning opstår.

Lænsespumpe-kontakt

Tænder og slukker manuelt for lænsesumpen.

Tænder og slukker manuelt for lænsesumpen.

Der er separate kontakter for landgangslys og kabinelys. Hovedafbryderen skal dog altid først være i ON, før lyset kan tændes.



KC-0935.1

Vindesvisker-kontakt

Kontrollerer vindesviskeren.



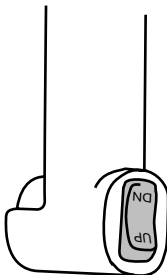
KC-4070

Luge-kontakt

Åbner og lukker for elektrisk betjente luger.

Motor-trimkontakt

Denne kontakt aktiverer trim/tilt funktionen. Hold kontakten inde til den ønskede position er opnået. Brug kontakten sammen med trimuret for at få maksimal lydelse under sejlsads. Tiltkontakten løfter motorbønet helt op, når der skal tralles. (Tilt opnås, når der er trimmet helt ud.)



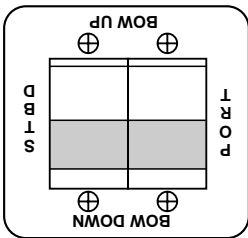
KC-0931.2

Trimplan kontakter

Disse vippekontakter aktiverer trimplanerne i bådens bag- og styrbord side. Ved hjælp af planerne kan bådens stilling i vandet justeres, både på langs og på tværs, så det optimale opnås.

Brændstoftåler-kontakt

Givder dig mulighed for at se brændstoftænderen i tanken, selv om lanterne lys og/eller tænding er slukket.



KC-0932.1

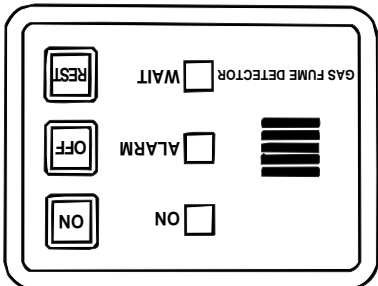
FØLERE

Følere registrerer farlige dampe, som kan akkumuleres ombord.

Gasdampe



Følere registrerer farlige dampe, som kan akkumuleres ombord.



KC-0936

Kullitedampe

En alarm lyder, hvis der konstateres kullite (CO) ombord. Passagerer skal gå til frisk luft, og området skal øjeblikkeligt ventileres.



EKSTREM FARE



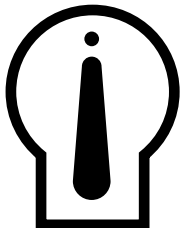
Kullite (CO) er farveløs, lugtfri og ekstrem farlig. Alle motorer og andre brændstoftålerende anordninger producerer CO som udstødningsgas.

Direkte og længere tids udsættelse for CO vil forårsage HJERNESKAD ELLER DØD. Tegn på tilstedeværelse af CO er kvalme, svimmelhed og sløvhed. Se nærmere under SIKKERHED TIL SØS.

Advarselsalarm

Hvis en alarm lyder, skal instrumenterne kontrolleres og motoren stoppes. Alarmen advarer mod overophedet motor og/eller utilstrækkelig smøring. Nogle modeller har en alarm-funktion, der giver et signal, når der startes.

KC-5020



ADVARSELI



Anbring holderen på kontakten og linsens hage på føreren før start. Dette vil forhindre baden i at "løbe løbsk", hvis føreren ved et uheld falder overbord.

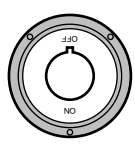
Nød-stopkontakten er kun effektiv, når den er i orden. Observer følgende:

- Stopkontakten eller linsen må aldrig fjernes eller ændres.
- Linsen skal altid være fri, så dens funktion ikke hindres.

MÅNEDLIGT: Kontroller, at kontakten fungerer korrekt og sørg for at linsen ikke er flosset eller beskadiget. Træk i linsen, når motoren kører. Kontakt din forhandler, hvis motoren ikke stopper, så kontakten kan blive udskiftet.

KONTROL-FARE

Batterikontakt



KC-0704.1



KC-0705.1

Afbyder al batteristrøm til baden, undtagen til den (de) automatiske lænsesumppe(r) (hvis monteret). Hvis du har det dobbelte batterisystem, skal du sørge for, at batterivælgerkontakten til mindst ét batteri er i ON position. Batterikontakten giver også positiv aflydelse af batteriet for at sikre mod piffingre og affladning af batteriet. Drej kontakten til OFF position, når baden ikke er i brug. Nærmere oplysninger findes i fabrikanstens vejledning.

Batterivælgerkontakt

Afbyder baden 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 frem for i ON position til begge batterier. Det vil holde det ene batteri i reserve, hvis det andet skulle svigte. Vælg batteriet, mens motoren er afbrudt og skift batteri hver dag. OFF position er baden afbrudt fra batterierne, undtagen den (de) automatiske lænsesumppe(r) (hvis monteret). Batterivælgerkontakten tilsætter også begge batterier, hvis der er behov for mere strøm for at starte. Drej kontakten til OFF position, når baden ikke er i brug. Nærmere oplysninger findes i fabrikanstens vejledning.

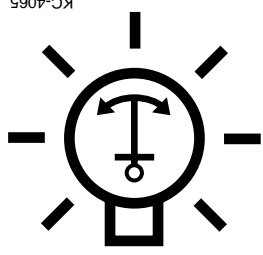
BEMÆRK

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.

Batteriatfryder

Muliggør opladning af flere batterier ved at konstatere, hvor meget opladning et batteri behøver. Forhindrer overopladning, og forhindrer et batteri i at aflade til et andet. Se fabrikanstens vejledning om nærmere oplysninger.

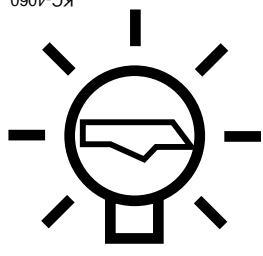
Ankerlys-kontakt



KC-4065

Tænder for anker-lanternen (nat-forankring).

Navigationsslys-kontakt



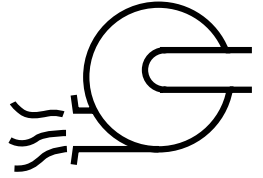
KC-4060

Tænder for lanterne og instrument-belysningen til brug ved natselads.

BEMÆRK

Sejl aldrig mellem solnedgang og solopgang uden tændt navigationslys. Dette er nødvendigt for at vise andre din retnings/navigering ved natselads.

Blæserkontakt



KC-4040

Tænder for blæseren i motorrummet for at fjerne dampe fra området.

FARE!

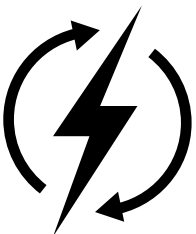


BRAND/EKSPLOSIONSRISIKO

Blæseren skal køre mindst 5 min. før motoren startes. Dette skal gøres før hver start. Desuden skal blæseren køre, mens motoren kører i tomgang eller når der sejles langsomt. Mangel på denne procedure kan føre til risiko for brand/eksplosion, som kan medføre personskade eller død.

KONTAKTER OG INDIKATORER

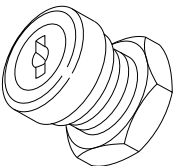
Enhver elektrisk kreds på båden er forsynet med en kontakt.



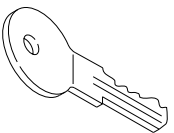
KC-4090

Tænding

Når nøkken drejes fullt ut med urviserne, aktiveres startmotoren. Så snart motoren starter, slipper du nøkkelen tilbake til ON-posisjonen (PÅ).



KC-0985

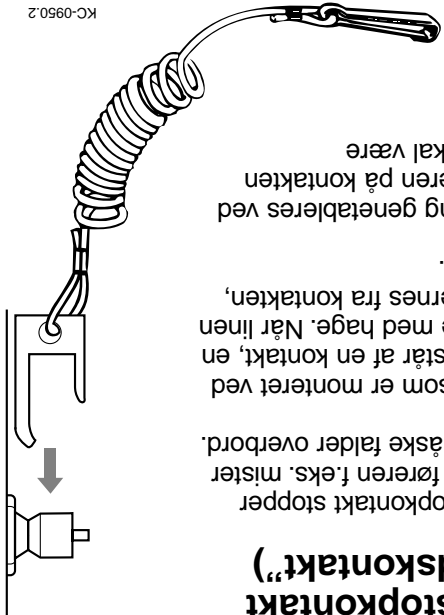


Motorens stopkontakt ("dødmanskontakt")

Motorens nød-stopkontakt stopper motoren (e), hvis føreren f.eks. mister balansen eller maske falder overbord.

Nød-kontakten, som er monteret ved førerpladsen, består af en kontakt, en holder og en line med hage. Når linen med holderen fjernes fra kontakten, stopper motoren.

Motorens tænding genetableres ved at montere holderen på kontakten igen. Holderen skal være sat fast på stopkontakten for at motoren kan virke.



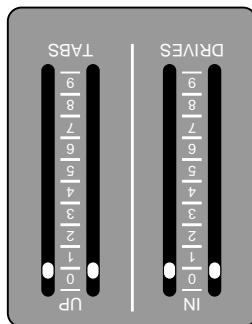
KC-0950.2

BEMÆRK

Denne kontakt bør kun bruges i nødsituationer. Den må IKKE bruges som almindelig stopkontakt.

Viser trimplanets position: Op eller ned.

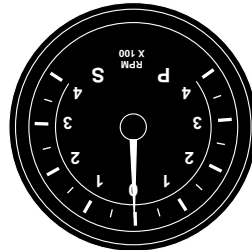
Trim plan indikator



KC-0707

Motor synkronisatorer

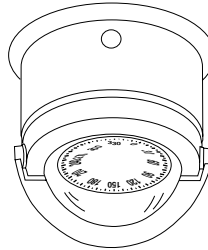
Viser forholdet imellem motoromdrejningerne ved dobbelt-installationer, så motorerne kan synkroniseres. Når viseren er i 0, er motorerne synkroniseret. Hvis ikke, skal enten den ene eller den anden motors hastighed justeres (P = bagbord, S = styrbord).



KC-0708

Kompas

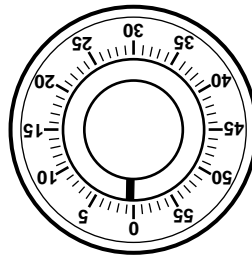
Bruges til navigation, ved at vise retningen til den magnetiske NORD.



KC-0709

Dybde måler/ekkolod

Viser afstanden mellem bådens bund og havbunden direkte under transduceren. For at undgå grundstødning bør man altid trække noget fra det viste som sikkerhedsmargin.



KC-0910

Vand-omskifter

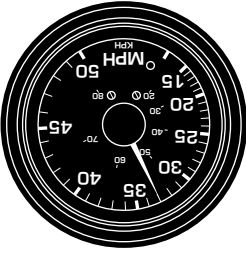
Vand omskifterventilen tillader to forskellige systemer at deles om en søventil/et indtag. Når en omskifter bruges, er det kun et system, der kan fungere ad gangen.

INSTRUMENTER

Hvis din båd er udstyret med flere motorer, kan der være to eller flere sæt af de instrumenter, der beskrives i denne sektion: Et sæt pr motor. Det er ikke usædvanligt at instrumenternes visning kan variere lidt. De normale områder beskrives i instruktionsbogen.

Fartmåler

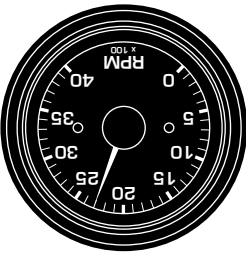
Viser bådens fart i knob, kilometer i timen eller miles i timen.



KC-0710

Omdrejningstæller

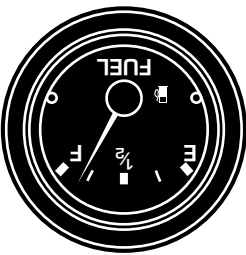
Viser motorens omdrejninger i minuttet.



KC-0700

Brændstoftmåler

Viser den omtrentlige brændstoftstand i tanken. Da brændstoftigheden varierer med bådens trim og fart, anbefales det, at der bruges 1/3 ved sejladsen ud, 1/3 ved hjemsejladsen og dermed 1/3 som reserve.



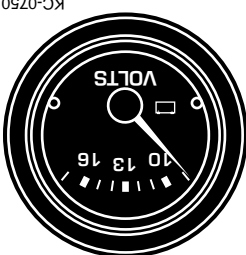
KC-0720

BEMÆRK

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

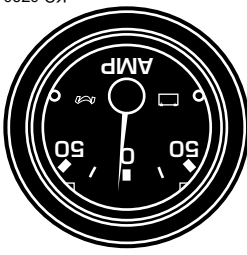
Viser hoved- eller startbatteriets jævnspænding (volt). Kontrollér lade-systemet og batteriets tilstand, hvis instrumentet viser under 11,5.



KC-0750

Amperemeter

Viser det elektriske systems ladestrøm (ampere). Se i instruktionsbogen angående det normale ladeområde.



KC-0760

Motor vandtermometer

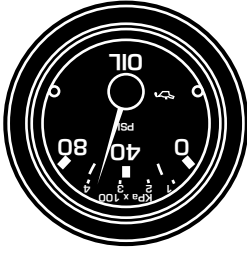
Viser motorens kølevandstemperatur. Se instruktionsbogen ang. det normale område.



KC-0770

Motor olietryksmåler

Viser motorens olietryk. Se instruktions-bogen.



KC-0780

Motor olietermometer

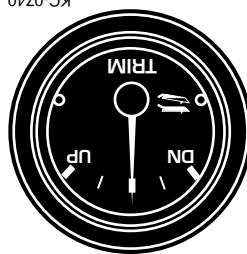
Viser motoroliens temperatur.



KC-0782

Timetæller

Viser motorens akkumulerede driftstimer, så vedligeholdelses-intervallerne kan overholdes.



KC-0740

Trim-ur

Viser dreveets position, og indikerer stævnenes relative position i forhold til det vandrette. Brug instrumentet for at kontrollere bådens trim.



VENTILER

I bådens brændstofsforbrændende anordninger, vandtank og dam/fangstbassin findes der ventiler, som er nødvendige for at kontrollere brændstof eller væsker.

Benzin og andre brændstoffer er meget brandfarlige, og under visse forhold er der stor eksplosionsrisiko. Ved påfyldning af brændstof er tobaksrøgning forbudt og man skal undgå åben ild eller gnister i nærheden. Undgå at beskadige brændstofledninger og -forbindelser samt kontakt mellem brændstof og varme motordele. Brændstof må ikke opbevares i nogen beholdere eller rum, som ikke er beregnet til opbevaring af brændstof. Spildt brændstof skal tørres op omgående og kludene skal bortskaffes på forsvarlig vis i land.



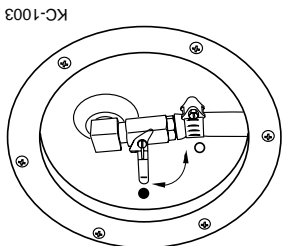
Du skal have kendskab til de farer, som er forbundet med brændstof og andre brændstoffsforbrændende systemer.



Brændstoffsforbrændende varmeovne og andre anordninger med åben ild forbruger ild fra kabinen og frigør forbrændingsprodukter i båden. Ved anvendelse af disse typer anordninger er det nødvendigt at have god ventilation. Sørg for at der er tilstrækkelig ventilation og at anordningen virker rigtigt.

Brændstof hovedhane

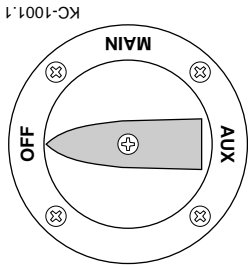
En brændstofventil forhindrer brændstoffet i at nå motoren. Det anbefales, at hovedhanen altid er lukket, når båden ikke bruges i længere perioder.



KC-1003

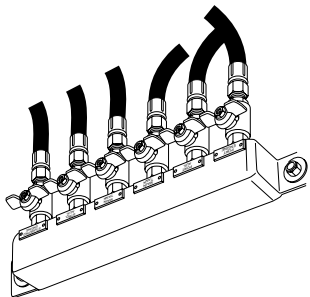
Brændstoftank omskifter

Både med to eller tre tanke er udstyret med en omskiftingsventil.



KC-1001.1

Brændstof rækkeventil (manifold)

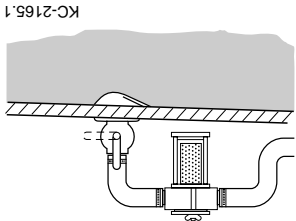


KC-1004

En rækkeventil er normalt monteret i motorrummet, når der er flere tanke og motorer. Ventilerne bruges for at trække brændstof fra en eller flere tanke, eller til at lukke for tilførslen til en eller flere motorer.

Søventil

Alle vandindtag eller -udgange under vandlinjen er forsynet med en søventil. Søventilen/ventilene, som er monteret i forbindelse med en skroggenemføring, skal holdes lukket ved længere tids stilstand. Bør kun være åben, når det er nødvendigt.



KC-2165.1

ADVARSEL!

Hold altid søventilen lukket ved længere tids stilstand. En defekt slange kan forårsage at båden bordfyldes, hvis søventilen ikke lukkes.

BEMÆRK

For at forhindre motorskade, skal sirenrens og motorølevandsventilen åbnes, før motoren startes.

Udstødning omskifter

Udstødningsomskifteren, som styres af en kontakt ved førerpladsen, leder udstødningen (og støjen) gennem enten agterspejlets udstødningssør, eller gennem drevet og propeller-navet.

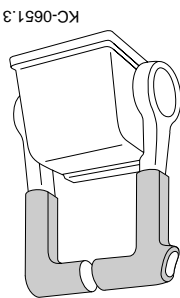
Dam / fangstbassin

Der findes mange forskellige slags dam-ventiler. Den mest alm. er hoved-ventilen, der bruges til at fylde eller dræne dammen/bassinet med.

Dam-dræventilen lader vandet dræne ud til sø-vandstanden. Hvis dammen/bassinet skal tømmes helt, skal det ske manuelt, eller ved at tage båden ud af vandet.

“Tvilling” boks - to motorer

En tvilling-motor fjernbetjeningsboks tillader individuel betjening af gear og gas på motorerne, så manøvrering på snæver plads lettes. Hvert kontrolhåndtag fungerer som en et-grebs boks: Venstre håndtag betjener gas og gear på bagbord motor og højre håndtag betjener styrbord motor.



KC-0651.3

Håndtagenes midterstilling er markeret i neutral (lige op) for at sikre starten. Gearskift foregår ved at føre håndtaget 15 frem. Frem til fremad og tilbage til bak. Når håndtaget bevæges ud over de 15 gås der fra gear til gas området.

Når motorerne skal varmes op trykkes knappen ved håndtagets base ind. Dette tillader gasgivning, mens gearet er i neutral. Hvis der ved langsom sejlads skal foretages et skarpt drej, kan det foregå ved at den ene motor er i frem, mens den anden er i bak.

Dobbelt greb - tvilling-motorer

Dobbelt greb boks til tvilling-motorer har individuelle greb til gear og gas til hver motor.

De venstre håndtag til

bagbord motor og de højre

håndtag til styrbord motor.

Normalt er grebene arrangeret

således, at geargrebene har

samme farve og sidder sammen, og det samme for gas. Gasarmene er normalt længere end geararmene.

Frigearstillingen (neutral) er i den markerede

midterstilling. Skub håndtaget (-tagene) op eller frem

for at gå i fremgear, eller tilbage/ned til bak. De lange

gasarme føres helt frem/op til fuld gas, og helt

tilbage/ned til tomgang.

Motorerne varmes op i frigear med gasarmene ført lidt frem. For at lette manøvreringen på en snæver plads, kan en motor sættes i frem, mens den anden sættes i bak (kun langsom sejlads).

STRYNG

Alle styresystemer behøver jævnligt eftersyn for at sikre fejlfri og sikker funktion. Regelmæssige eftersyn er afgørende, kontakt forhandleren. Hvis båden er udstyret med en nødstyringsanordning, skal du vide, hvor den findes og hvordan den betjenes.

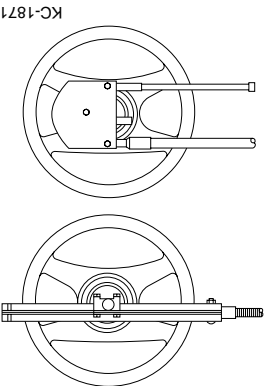
ADVARSELI KONTROL-FARE

- Misvedligeholdelse fjernbetjening er farlig.

- Bådens styring er ikke selv-oprettende. Sørg altid for et solidt greb om rattet, for at sikre fuld kontrol over styringen.

Mekanisk styring

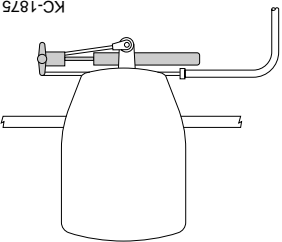
Når rattet i det mekaniske system drejes, vil styrehuset omsætte den roterende omsætte til lineær bevægelse i kablet, som skubber eller trækker i styrearmen.



KC-1871

Kraftassisteret styring

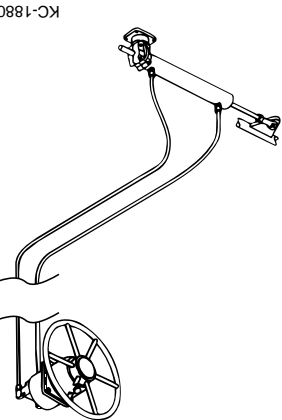
Når rattet drejes, vil styrehuset omsætte den roterende bevægelse til lineær bevægelse i kablet, som trækker eller skubber. Kablets bevægelse føles, og et signal sendes til en hydraulisk pumpe, som bevæger den hydrauliske cylinder, der er forbundet til styrearmen.



KC-1875

Hydraulisk styring

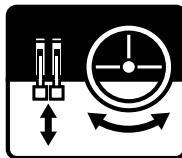
Den hydrauliske styring har en pumpe monteret direkte på rattet med to slanger, der løber til en hydraulisk cylinder. Når rattet drejes, vil olien i pumpen få den hydrauliske cylinder, der er monteret til styrearmen, til at bevæge sig. Et reservoar, enten separat eller sammenbygget med pumpen, indeholder ekstra vædske for at forhindre luft i at entre systemet.



KC-1880

ADVARSELI KONTROL-FARE

Misvedligeholdelse fjernbetjening er farlig. Sørg for, at der er korrekt og tilstrækkelig vedvarende vedvarende på styresystemet. Kontakt evt. forhandleren. Misvedligeholdelse kan resultere i manglende kontrol, som kan føre til ulykke, personskade eller død.



GENERELLE INFORMATIONER

Inden du starter

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

- Kend din båds tilstand og miljøet.
- Lav en sejlplan og informér andre om hvornår du kommer tilbage.
- Fastgør eller stuv løse genstande, før du sejler af sted.
- Undgå pludselige manøvrer ved høj fart og sæt hastigheden ned i bølgegang.



FARE!

Brug **IKKE** en for stor motor på båden. Brug heller ikke en motor med flere hestekræfter end anført på mærkepladen. En for stor motor på båden kan medføre tab af kontrol og en usikker båd. Hvis din båd ikke har en mærkeplade, så kontakt den forhandler, hvor du har købt båden, eller bådens fabrikant.

Gearskit/gas kontrol

Fjernbetjeningen kan variere mellem de forskellige modeller og motor-installationer. Alle betjeningssystemer kræver periodisk vedligeholdelse for at fungere korrekt og sikkert. Regelmæssige eftersyn er afgørende, kontakt forhandleren.

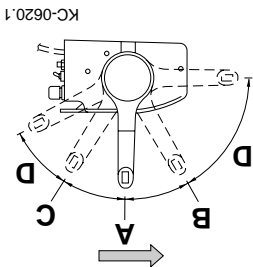
BEMÆRK

Alle fjernbetjninger er udstyret med en kontakt, der skal sikre "kun start i neutral".

ADVARSELI

Misvedligeholdte fjernbetjninger er farlige. Misvedligeholdelse kan forårsage fejl med mangler beslag eller andet, før sejlsads ikke er løst, har skarpe bøjninger eller kontroller funktionen og sørg for, at kablerne Misvedligeholdte fjernbetjninger er farlige.

Et-grebs fjernkontrol - påbygget



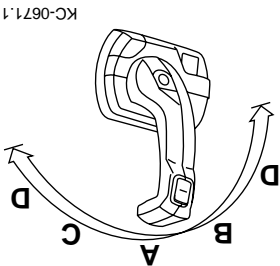
Denne enhands-betjente boks virker som både gas- og gearkontrol.

A. Neutral (trigear) stilling – En sikkerhedskontakt tillader kun start i denne position.
B. Fremad – Tryk/løft udløserknappen under håndtaget op, så armen kan føres frem til fremad- positionen (det samme til bak).

C. Bak – Skift ikke direkte fra frem til bak (eller omvendt).
D. Gas-position – Skub frem eller træk tilbage for at give mere gas.

Skift KUN når motoren kører. Et separat handtag skal bruges, når motoren varmes op i trigear.

Et-grebs fjernkontrol - indbygget



Denne enhands-betjente boks virker både som gas-og gearkontrol:

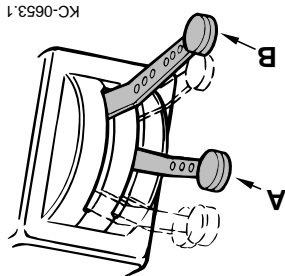
A. Neutral (trigear) stilling – En sikkerhedskontakt tillader kun start i denne position.
B. Fremad – Tryk/løft udløserknappen under håndtaget op, så armen kan føres frem til fremad- positionen (det samme til bak).

C. Bak – Skift ikke direkte fra frem til bak (eller omvendt).
D. Gas-position – Skub frem eller træk tilbage for at give mere gas.

Skift KUN når motoren kører. Når knappen ved håndtagets base er trykket ind, kan der gives gas, mens gearet forbliver i neutral.

To-grebs kontrol - enkelt motor

En to-grebs boks har separate greb for gas og gear.



A. Gear – Neutral er i midten i den markerede position. Skub frem til fremad, træk tilbage til bak.
B. Gas – Fuld gas er håndtaget helt fremme/oppe. Tomgang helt tilbage/nede.

Når motoren varmes op skal gearet være i neutral (midten) og gasarmen i den nødvendige stilling.

KC-0653.1

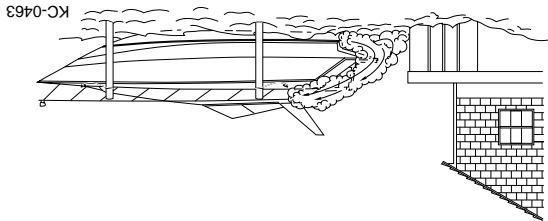
KC-0671.1

KC-0620.1

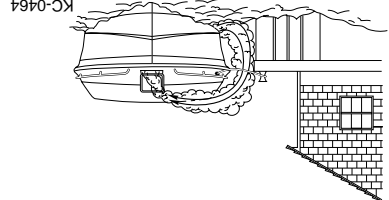
⚠ FARE! ⚠ EKSTREM FARE

Kulitte (CO) er farveløs, lugtfri og ekstrem farlig. Alle motorer og andre brændstofbrændende 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. Grunden til kulitte-tilstedeværelse kan være:

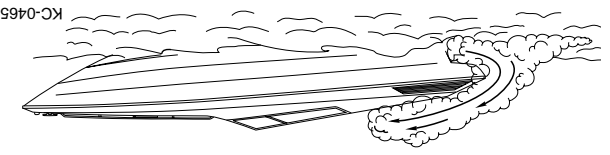
❶ Hindring ved udstødningen.



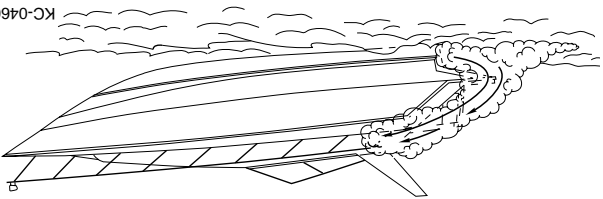
❷ Udstødningen løber langs hindring.



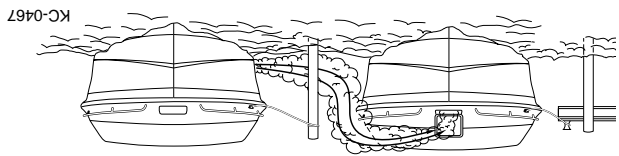
❸ Langsom sejlsads eller stilleliggen.



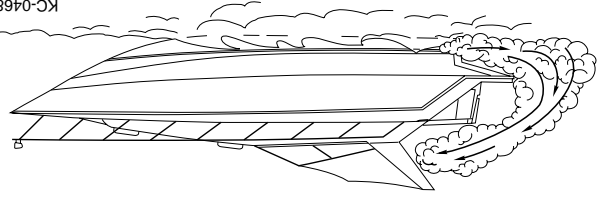
❹ Sejlsads med hævet forskib.



❺ Udstødning fra anden båd i tæt pakket område.

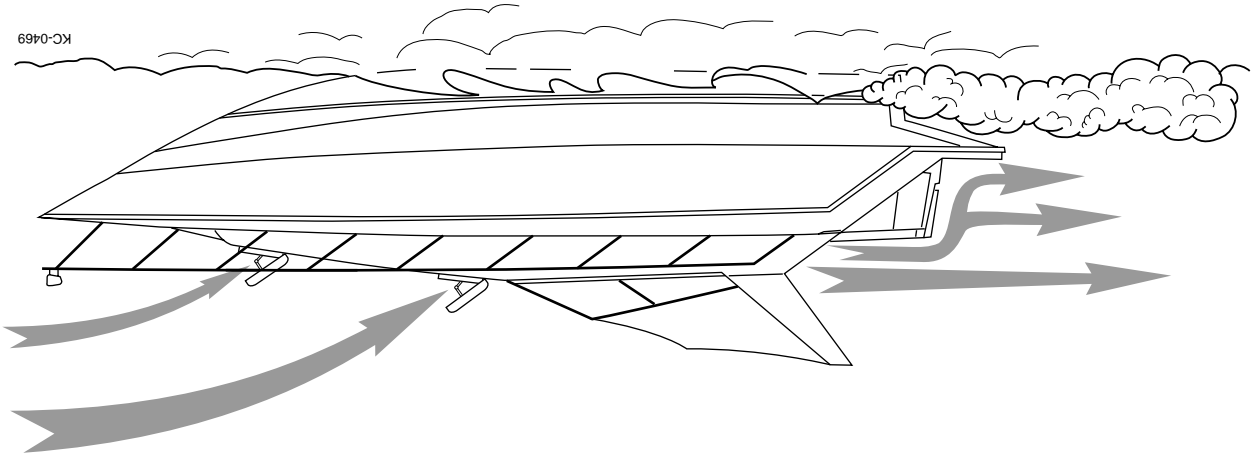


❻ Sejlsads med top og sidestykker (kaleche) oppe uden ventilation.



For at reducere/forhindre CO akkumulering skal bådens indre ventileres ved at vinduer og luger og/eller kaleche giver tilstrækkelig ventilation. Dæksluger bør være åbne ved stilleliggen eller langsom sejlsads, men skal være lukkede ved planefart for at forhindre ulykke og mullig personskade.

SØRG FOR TILSTRÆKKELIG VENTILATION, SÅ LUFTEN BEVEGER SIG GENNEM BÅDEN!



FARE FOR KULLITE

Selv den bedste bådkonstruktion plus den omhyggeligste vedligeholdelse, betjening og grundige eftersyn kan ikke fjerne faren for kullite i aflukkede rum under visse konditioner.



FARE!

Anvend IKKE badeplatformen til noget andet formål end at komme ombord i båden eller til at komme ned i vandet. Brug IKKE badeplatformen, når motoren kører.

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



ILD / EKSPLOSIONSFARE



Pyrotekniske signallapparater kan forårsage skade på person og/eller ting, hvis betjent 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.

ADVARSELI



Rusmidler og sejlads må ikke blandes. At føre båd i beruset/påvirket tilstand er farligt og ulovligt. Svækket syn og bedømmelse på vandet kan hurtigt føre til en katastrofe.

REDNINGSVEST

En redningsvest kan redde dit liv, men kun hvis du har den på. Opbevar vesten på et let tilgængeligt sted - ikke stuvet på vejen i et lukket rum, eller under andet grej. **Desuden skal kastbart flydemateriel (f.eks. redningskrans) altid være klar til brug.** Ifølge dansk lovgivning skal der være en godkendt redningsvest til hver person ombord.



KC-0041.2

ADVARSELI

⚠

LIVSFARE

Det er specielt vigtigt, at børn, ikke-svømmere og handicappede personer bærer redningsvest hele tiden ombord. Sørg for den nødvendige instruktion i brug af redningsvesten. Informer alle passagerer om hvor sikkerhedsudstyret og udstyret til redning af mand-over-bord er placeret samt hvor stigen er anbragt og hvordan den anvendes.

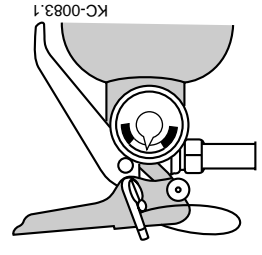
Sørg for jævnlige kontroller, at redningsvestens tilstand er i orden. Prøv vesten på, før der sælges ud. Juster vesten om nødvendigt. Kontroller, at vesten er godkendt, og at den har tilstrækkelig opdrift (fremgår af vestens mærkat).

REDNINGSFLEDE

Større både, der bruges til søs, kan være indrettet til opbevaring af en redningsflåde. Opbevar altid redningsflåden på det identificerede, tilrænkede 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 i brug og vedligeholdelse.

ILDSLUKKERE

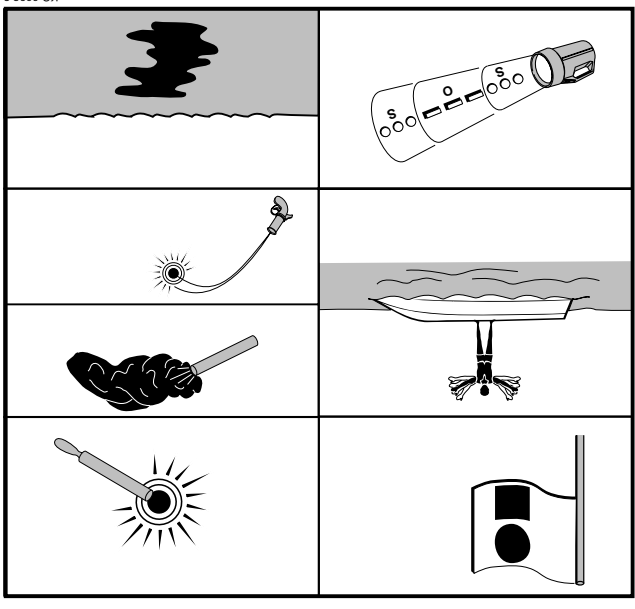
De fleste både skal have en godkendt ildslukker ombord. Spørg evt. de lokale myndigheder. Alle personer ombord skal vide, hvor ildslukkere er, og hvordan de bruges.



KC-0083.1

Hvor båden er udstyret med et aut. ildsluknings-anlæg, vil dette gå igang af sig selv, når temperaturen når en vis grænse. Når dette sker, vil der lyde et smæld, efterfulgt af lyden af udstømmende luft. Når anlægget går igang er det vigtigt, at der øjeblikkeligt afbrydes for alle elektriske og manuelle systemer, inklusiv ventilatorer (f.eks. motorrumblæsere).

VISUELLE NØDSIGNALER



KC-0082.2

De fleste både, der sælges i indre farvande/langs kysten skal medbringe visuelle nødsignaler. Spørg myndighederne.

ADVARSELI

⚠

BEVÆGELIGE DELE

Kom aldrig for nær til bevægelige dele af maskineri, der er i gang, såsom notor, generator, propel o.l. Kommer man i kontakt dermed, kan det koste lemmer, eller forårsager kvæmning, brandsår og/eller alvorligt blodtab med alvorlig skade eller død som følge. *Keep all machinery guards in place when machinery is operating.*



ADVARSELI

⚠

ILD / EKSPLOSIONSFARE

Vent mindst 15 min. med at åbne til motorrummet, når ildsluknings-anlægget har været igang. Anlæggets gas erstatter ilten for at "kvæle" branden. Hvis der åbnes for tidligt til motorrummet kan ilten, der strømmer til, få ilden til at blusse op med risiko for tilbageslag.





Handlingskiltet – Angiver en påbudt handling, der skal tages for at undgå faren.



Advarselsskiltet – Angiver faren.

Nedenstående symboler er kun til referenceformål. Faktiske symboler varierer med emnet.

SYMBOLER

Angiver oplysninger, der vil medvirke til at forebygge beskadigelse af maskineri og/eller miljøet.

BEMÆRK

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

BEMÆRK

Betegner, at der eksisterer en fare, der kan resultere i personskaade eller død, hvis de nødvendige forholdsregler ikke tages.

ADVARSELI

Betegner, at en ekstrem og væsentlig fare medføre død eller lemlestelse, hvis de nødvendige forholdsregler ikke tages.

FAREI

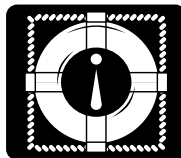
GRADEN AF FARE

Der er to former for sikkerhedsopslag, der kan bruges særskilt eller sammen for at give meddelelsen:

Dette afsnit omhandler de grundlæggende sikkerhedsforskrifter for sejlads. I håndbogen giver specifikke anvisninger og symboler sikkerhedsmæssige forskrifter.



SIKKERHEDSFORSKRIFTER



SIKKERHED TIL SØS



Forbudsskiltet – Angiver forbudt handling.

NØDVENDIGT SIKKERHEDSUDSTYR

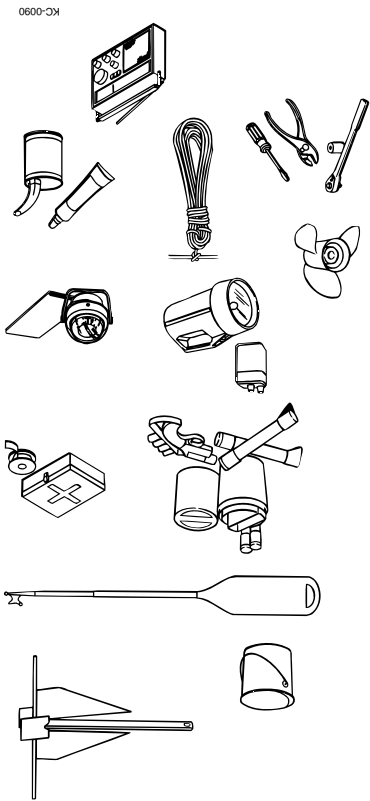
Som bådens ejer er det din pligt at sikre, at det nødvendige sikkerhedsudstyr er tilstede, og at det vedligeholdes. Nærmere oplysninger om nødvendigt sikkerhedsudstyr kan fås hos de lokale myndigheder.

ADVARSELI

Myndighedernes krav til sikkerhedsudstyr som skal være ombord, kan variere fra område til område. Det er derfor vigtigt at få oplysning om kravene fra de myndigheder, der har ansvaret for det område du agter at besøge.

ANBEFALET SIKKERHEDSUDSTYR

- Personligt redningsudstyr
- Iidslukker(e)
- Ndsender og nødtrækker
- Manuelt lænsesudstyr (pøs, håndpumpe, etc.)
- Anker med tilstrækkelig line
- Radar reflektor
- Fortøjninger og fændere
- Ekstra batterier til lommelygte og radio
- Kikkert
- Solbriller og solcreme
- Fødevarer og ferskvand
- (længere ture) Reservenøgler og ekstra startbatteri
- Reserveresistninger og -pærer.
- Mobiltelefon

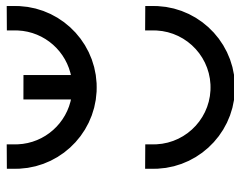


KC-0090

OM DIN BÅD

Din båd er blevet bedømt til at være i

overensstemmelse med de relevante dele af EU's direktiv 94/25/EC om rekreative både. CE-mærket betyder, at din båd på fremstillingsstedspunktet opfylder alle gældende standarder og direktiver fra The International Organisation for Standardisation (ISO).



KC-0455



KC-0456

BESKRIVELSE AF BÅDEN

Værtet har anbragt en plade i båden, som dublikterer mange af disse informationer. Referer jævnligt til dem, når båden bruges.

KONSTRUKTIONSKATEGORI

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, hvorunder fartøjer skal kunne klare sig selv.

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 indlandskø søer 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 vejforhold.

BESKYTTET FARVAND – Kategori D

Fartøjer konstrueret med henblik på farvande, hvor vindstyrken kan komme op på 4 på Beaufort-skalaen med den tilknyttede bølgehøjde, og hvor den signifikante bølgehøjde kan komme op 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.

MAXIMUM ANTAL PERSONER



ADVARSELI

Overskrid ikke det maximale 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 maximale anbefalede last. Brug altid sæderne eller siddepladserne til passagerer.

LASTNING



ADVARSELI

Den maximale anbefalede last må ikke overskrides. Den samlede vægt af alle personer, alt grej og alle væsker må aldrig overskride den maximale last. Når båden lastes, må den maximale last aldrig overskrides. Last altid båden omhyggeligt og fordel lasten jævnt. Tung last må ikke anbringes for højt, hvor den kan påvirke bådens stabilitet.

INDHOLDSFORTEGNELSE

1	INTRODUKTION
2	OM DIN BÅD
3	SIKKERHED TIL SØS
7	GENERELLE INFORMATIONER
16	MILJØ-HENSYN
17	VEDLIGEHOJDELSE

INTRODUKTION

Selv om alt er blevet planlagt og konstrueret med bådens og den brugeres sikkerhed for øje, er sejladssærlig afhængig af vejrforholdene, havets tilstand, besætnings erfaring og kondition o.s.v., og man vil aldrig kunne have fuldkommen sikkerhed. Som ejer eller bruger er det dit ansvar at have kendskab til bådens udstyr, dens kapaciteter og bådens tilsigtede anvendelse.

Selv om Deres båd er kategoriseret dertil, varierer de hav- og vindforhold, der svarer til designkategorierne A, B og C fra stærk storm til alvorlige forhold, og er udsat for de farer, en forkeret sø eller vindstød, og er derfor farlige forhold, hvori kun en dygtig og trænet besætning i god fysisk kondition, på en god vedligehold båd, kan sejle.

Havet eller vejret er ikke menneskets naturlige miljø, og man må respektere deres love og styrke. Lyt altid til, eller læs, vejrmeldinger før en sejladssø, og vær sikker på, at vind- og havforhold vil svare til din båds designkategorori, og at du og din besætning kan håndtere båden under de givne forhold.

Denne ejerhåndbog indeholder de mest nødvendige oplysninger, man har behov for for at bruge båden rigtig, med råd om sikkerhed, drift og vedligeholdelse. Imidlertid er den ikke et kursus i sikker sejladssnavigation, forankring eller dokning. Din forhandler, nationale sejlforbund eller din sejlklub vil kunne give dig råd om stedlige skoler eller instruktører.

Denne ejerhåndbog er heller ikke en håndbog i drift, vedligeholdelse eller problemløsning. De specifikke oplysninger om betjeningen af det udstyr og de systemer, din båd leveres med eller eftermonteres med, bør leveres af den pågældende fabrikanter. Læs, forstå og gem alle de oplysninger, som gives. Gennemlæs alle de medfølgende oplysninger og gør dig selv og alle brugere fortrolig med båden, før du tager den i brug.

Brug altid en professionel, når det gælder vedligeholdelse, reparation eller mindre ændringer. Foretager han større ændringer, skal man sikre sig, at han ikke ændrer bådens sikkerhedsegenskaber, og er det relevant, skal man sikre sig, at han har skriftlig tilladelse fra bådbyggeren eller dennes juridiske repræsentation.

I mange lande er en licens, bemyndigelse eller træning nødvendig. Sørg venligst for at have, hvad der er påkrævet, før du køber eller sejler.

Hold altid båden i god stand, men også for at tilpasse bådens brug til dens tilstand, eftersom den med tiden udsættes for slid.

De internationale IMO Colreg-regulativer foreskriver kursret, navigationslys o.l. verden over. Sørg for at være fortrolig med dem, og for at have en håndbog derom ombord.

Hvis dette er din første båd, eller hvis du har skiftet bådtype og ikke er fortrolig med denne, bør du for din egen sikkerheds og behageligheds skyld sikre, at du indhenter erfaring i håndtering og brug, før "overtager indhentet erfaring i håndtering og brug, før "overtager kommandoer".

Enhver båd – uanset hvor kraftig den måtte være – kan lide alvorlig skade, hvis uerfarne personer bruger den forkert. Noget sådant er ikke forenelig med sikker sejladssø. Sørg altid for at indrette hurtige motorbådes fart til søen for at undgå for stærk stampen.

Alle personer skal bruge godkendt redningsvest i personligt flydedudstyr, når de befinder sig på dækket. I visse lande er det et lovæssigt krav at bruge godkendt redningsvest/personligt flydedudstyr, som overholder disse landes regler.

Hvis din båd er udstyret med en redningsflåde, skal du gennemlæs og forstå alle betjeningsanvisningerne. Din båd bør være udstyret med alt det nødvendige sikkerhedsudstyr (redningsveste, seiler m.v.) i henhold til bådens type, vejforholdene m.v. Dette udstyr er lovpligtigt i nogle lande. Besætningen bør være fortrolig med alt sikkerhedsudstyr og alle nødmanøvrer for redning af mand-over-bord, bugsering og andre nødsituationer.

DU BEDES VENLIGST OPBEVARE DENNE HÅNDBOG OG ALLE ANDRE BILAG PÅ ET SIKKERT STED, HVIS DU SÆLGER BÅDEN, SKAL DU GIVE DET HELE TIL DEN NYE EJER.

På grund af vor politik om konstant produktudvikling kan det ske, at illustrationerne i denne bog ikke helt stemmer overens med båden. De er ment som en repræsentativ vejledning. Visse instrumenter, indikatorer eller informationer er/gælder ekstra-udstyr og er ikke i din båd.

ΒΑΦΗ

Προτού επιλέξετε βαφή για την κάρτα, συμπεριλάβετε πληροφορίες σχετικά με το αν είναι κατάλληλη για να χρησιμοποιηθεί σε βαμμένα αντικείμενα. Η βαφή πρέπει να είναι κατάλληλη για να χρησιμοποιηθεί σε βαμμένα αντικείμενα. Η βαφή πρέπει να είναι κατάλληλη για να χρησιμοποιηθεί σε βαμμένα αντικείμενα.



ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ
ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΕΚΡΗΞΗΣ / ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ

Τα καθαριστικά, όπως επίσης και τα συστατικά των βαφών είναι ενοχλητικά κατά την εισπνοή. Βεβαιωθείτε ότι υπάρχει πάντα επαρκής αερισμός και να φοράτε ενδυμασία ασφαλείας (γάντια, προστατευτικά γυαλιά, αναπνευστήρα κλπ.).

ΣΗΜΕΙΩΣΗ

- Πριν από τη βαφή, να λαμβάνετε υπόψη τους κανονισμούς για το περιβάλλον.
- Συμβουλευτείτε τις πληροφορίες του προιόντος και τις οδηγίες της εταιρείας που προδίδει.

Συμβουλευθείτε τις οδηγίες που περιλαμβάνονται στην κάρτα που συνοδεύει το προϊόν. Συμβουλευθείτε τις οδηγίες που περιλαμβάνονται στην κάρτα που συνοδεύει το προϊόν.

- Να διατηρείται η παρούσα οδηγία ασφαλείας σε εύκολα προσβάσιμο σημείο.
- Χρησιμοποιήστε προστατευτικό οσκόθιο κατά τη διάρκεια της βαφής.
- Μην αφήνετε το σκεύος να στεγνώσει χωρίς να καθαρίζεται.
- Απορησιμοποιήστε σκεύη που έχουν υποστεί βλάβη ή έχουν υποστεί φθορά.
- Να τοποθετείτε το σκεύος σε εύκολα προσβάσιμο σημείο.
- Να καθαρίζετε τα συστατικά που περιλαμβάνονται στο σκεύος.
- Πριν από τη χρήση, να καθαρίζετε το σκεύος.
- Πριν από τη χρήση, να καθαρίζετε το σκεύος.
- Πριν από τη χρήση, να καθαρίζετε το σκεύος.
- Πριν από τη χρήση, να καθαρίζετε το σκεύος.



ZAMNANIPAZMA / ANEKRYSH

Επιθεωρήστε οπτικά όλα τα μηχανικά μέρη, τους σφιγκτήρες και τα εξαρτήματα σύνδεσης αν είναι σφιγμένα. Όταν τις σφαλμαίνετε, τις δεξιμαίνετε, τα στεγνά και τους αρμούς για διαφορετικές, και οι συστάσεις για καθαρισμό, γυαλίσματα ή λοξοτομίες. Οι ελαστικοί αυτοί πρέπει να γίνονται στην αρχή της ζωής, και τα κατάλληλα κατά τη διάρκεια της ζωής του αυτοί πρέπει να καθαρίζονται και να βελτιώνονται.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Επιθεωρήστε οπτικά όλα τα μηχανικά μέρη, τους σφιγκτήρες και τα εξαρτήματα σύνδεσης αν είναι σφιγμένα. Όταν τις σφαλμαίνετε, τις δεξιμαίνετε, τα στεγνά και τους αρμούς για διαφορετικές, και οι συστάσεις για καθαρισμό, γυαλίσματα ή λοξοτομίες.

αντικείμενα που είναι απαραίτητα για την λειτουργία της επιχείρησης, όπως: υλικά, εξοπλισμός, εργαλεία, κ.λπ. Η απόκτηση αυτών των αντικείμενων γίνεται με την προμήθεια, την αγορά, την παραγωγή ή την ανταλλαγή. Η προμήθεια είναι η διαδικασία με την οποία η επιχείρηση αποκτά αγαθά ή υπηρεσίες από τους προμηθευτές της. Η αγορά είναι η διαδικασία με την οποία η επιχείρηση αποκτά αγαθά ή υπηρεσίες από τον ανταγωνισμό. Η παραγωγή είναι η διαδικασία με την οποία η επιχείρηση παράγει αγαθά ή υπηρεσίες. Η ανταλλαγή είναι η διαδικασία με την οποία η επιχείρηση ανταλλάσσει αγαθά ή υπηρεσίες με άλλα αγαθά ή υπηρεσίες.

ΜΗΝΕΣ ΦΥΛΑΞΗ ΚΑΤΑ ΤΟΥΣ ΧΕΙΜΕΡΙΝΟΥΣ

Το χειμώνα είναι η καλύτερη εποχή για να φτιάξετε τον προϋπολογισμό σας. Είναι η καλύτερη εποχή να έχετε μια εικόνα του κόστους της επιχείρησής σας για το επόμενο έτος. Είναι επίσης η καλύτερη εποχή να έχετε μια εικόνα του εσόδου της επιχείρησής σας για το επόμενο έτος. Είναι η καλύτερη εποχή να έχετε μια εικόνα της ρευστότητας της επιχείρησής σας για το επόμενο έτος. Είναι η καλύτερη εποχή να έχετε μια εικόνα της κερδοφορίας της επιχείρησής σας για το επόμενο έτος.

Είναι σημαντικό να έχετε μια εικόνα του κόστους της επιχείρησής σας για το επόμενο έτος. Είναι σημαντικό να έχετε μια εικόνα του εσόδου της επιχείρησής σας για το επόμενο έτος. Είναι σημαντικό να έχετε μια εικόνα της ρευστότητας της επιχείρησής σας για το επόμενο έτος. Είναι σημαντικό να έχετε μια εικόνα της κερδοφορίας της επιχείρησής σας για το επόμενο έτος.

ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ

Τα υλικά και εξαρτήματα είναι τα αγαθά που χρησιμοποιούνται στην παραγωγή των αγαθών ή υπηρεσιών της επιχείρησης. Τα υλικά και εξαρτήματα είναι απαραίτητα για την λειτουργία της επιχείρησης. Τα υλικά και εξαρτήματα είναι απαραίτητα για την παραγωγή των αγαθών ή υπηρεσιών της επιχείρησης. Τα υλικά και εξαρτήματα είναι απαραίτητα για την λειτουργία της επιχείρησης.

ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ, ΑΦΑΙΡΕΣΕΙΣ ΚΑΙ

ΠΡΟΣΟΧΗ

Μην βιάζεστε ή καλύπτετε ποτέ τις ανόδους ή καθόδους ψευδοαριθμών με οποιοδήποτε μέσο. Αν καλυφθούν, δεν παρέχονται καμία προστασία από τη γαββαδική διαβίωση. Να αντικαθιστάτε τις ανόδους αν έχετε φθαρεί κατά το 50% ή περισσότερο.

Η αντικατάσταση των υλικών και εξαρτημάτων είναι απαραίτητη για την λειτουργία της επιχείρησης. Η αντικατάσταση των υλικών και εξαρτημάτων είναι απαραίτητη για την λειτουργία της επιχείρησης. Η αντικατάσταση των υλικών και εξαρτημάτων είναι απαραίτητη για την λειτουργία της επιχείρησης. Η αντικατάσταση των υλικών και εξαρτημάτων είναι απαραίτητη για την λειτουργία της επιχείρησης.

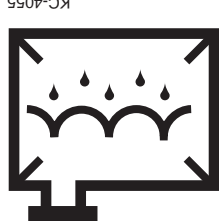
ΓΑΒΒΑΔΙΚΗ ΔΙΑΒΡΩΣΗ

Το χειμώνα είναι η καλύτερη εποχή για να φτιάξετε τον προϋπολογισμό σας. Είναι η καλύτερη εποχή να έχετε μια εικόνα του κόστους της επιχείρησής σας για το επόμενο έτος. Είναι επίσης η καλύτερη εποχή να έχετε μια εικόνα του εσόδου της επιχείρησής σας για το επόμενο έτος. Είναι η καλύτερη εποχή να έχετε μια εικόνα της ρευστότητας της επιχείρησής σας για το επόμενο έτος. Είναι η καλύτερη εποχή να έχετε μια εικόνα της κερδοφορίας της επιχείρησής σας για το επόμενο έτος.

Η αντικατάσταση των υλικών και εξαρτημάτων είναι απαραίτητη για την λειτουργία της επιχείρησης. Η αντικατάσταση των υλικών και εξαρτημάτων είναι απαραίτητη για την λειτουργία της επιχείρησης. Η αντικατάσταση των υλικών και εξαρτημάτων είναι απαραίτητη για την λειτουργία της επιχείρησης. Η αντικατάσταση των υλικών και εξαρτημάτων είναι απαραίτητη για την λειτουργία της επιχείρησης.

ΖΗΜΙΩΣΗ

Η ζημιοσυνολική ζημία είναι η ζημία που προκαλείται από την κατάρρευση της επιχείρησης. Η ζημιοσυνολική ζημία είναι η ζημία που προκαλείται από την κατάρρευση της επιχείρησης. Η ζημιοσυνολική ζημία είναι η ζημία που προκαλείται από την κατάρρευση της επιχείρησης.



ΔΕΔΕΜΕΝΗ ΑΥΜΟΤΟΝ

Η δεδμενη αυμοτον είναι η διαδικασία με την οποία η επιχείρηση δεδμενεται να πληρώσει τους υποχρεωτικούς της υποχρεωτικούς. Η δεδμενη αυμοτον είναι η διαδικασία με την οποία η επιχείρηση δεδμενεται να πληρώσει τους υποχρεωτικούς της υποχρεωτικούς. Η δεδμενη αυμοτον είναι η διαδικασία με την οποία η επιχείρηση δεδμενεται να πληρώσει τους υποχρεωτικούς της υποχρεωτικούς.

ΤΟΥΑΕΤΕΣ

Οι τουαέτες είναι οι υποχρεωτικοί που οφείλονται από την επιχείρηση. Οι τουαέτες είναι οι υποχρεωτικοί που οφείλονται από την επιχείρηση. Οι τουαέτες είναι οι υποχρεωτικοί που οφείλονται από την επιχείρηση.

- Η διαδικασία με την οποία η επιχείρηση δεδμενεται να πληρώσει τους υποχρεωτικούς της υποχρεωτικούς.
- Η διαδικασία με την οποία η επιχείρηση δεδμενεται να πληρώσει τους υποχρεωτικούς της υποχρεωτικούς.
- Η διαδικασία με την οποία η επιχείρηση δεδμενεται να πληρώσει τους υποχρεωτικούς της υποχρεωτικούς.

Η διαδικασία με την οποία η επιχείρηση δεδμενεται να πληρώσει τους υποχρεωτικούς της υποχρεωτικούς. Η διαδικασία με την οποία η επιχείρηση δεδμενεται να πληρώσει τους υποχρεωτικούς της υποχρεωτικούς. Η διαδικασία με την οποία η επιχείρηση δεδμενεται να πληρώσει τους υποχρεωτικούς της υποχρεωτικούς.

ΑΝΟΞΕΙΑΔΙΟΤΟΖ ΧΟΝΥΒΑΖ

Οδηγήστε το σκάφος με προσοχή και με ταχύτητα χαμηλή. Η ταχύτητα πρέπει να είναι χαμηλότερη από 5 km/h όταν περνάτε κοντά σε άλλα σκάφη ή αντικείμενα. Η ταχύτητα πρέπει να είναι χαμηλότερη από 3 km/h όταν περνάτε κοντά σε ανθρώπους ή ζώα. Η ταχύτητα πρέπει να είναι χαμηλότερη από 1 km/h όταν περνάτε κοντά σε αντικείμενα που μπορεί να προκαλέσουν βλάβη ή ζημιά.

NEPO
ΔΙΟΡΡΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΘΑΝΟΣΙΟ

ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ



Το οικιακό κλιματιστικό θα πρέπει να καθαρίζεται τακτικά. Η καθαριότητα είναι απαραίτητη για την απόδοσή του. Η καθαριότητα πρέπει να γίνεται με ειδικά καθαριστικά που προορίζονται για αυτό το σκοπό. Η καθαριότητα πρέπει να γίνεται με προσοχή και με ταχύτητα χαμηλή. Η καθαριότητα πρέπει να γίνεται με τακτική και με τακτική.

ΚΑΘΑΡΙΣΤΙΚΑ

Αν το σκάφος σας παρκαρθεί σε λιμάνι ή σε χώρο στάθμευσης, πρέπει να καθαρίζεται τακτικά. Η καθαριότητα είναι απαραίτητη για την απόδοσή του. Η καθαριότητα πρέπει να γίνεται με ειδικά καθαριστικά που προορίζονται για αυτό το σκοπό. Η καθαριότητα πρέπει να γίνεται με προσοχή και με ταχύτητα χαμηλή. Η καθαριότητα πρέπει να γίνεται με τακτική και με τακτική.

ΒΑΦΕΣ

Οι βαφές που χρησιμοποιούνται στο σκάφος σας πρέπει να είναι κατάλληλες για ναρκωτικά. Η χρήση βαφών που δεν είναι κατάλληλες για ναρκωτικά μπορεί να προκαλέσει βλάβη στο σκάφος σας. Η χρήση βαφών που δεν είναι κατάλληλες για ναρκωτικά μπορεί να προκαλέσει βλάβη στο σκάφος σας. Η χρήση βαφών που δεν είναι κατάλληλες για ναρκωτικά μπορεί να προκαλέσει βλάβη στο σκάφος σας.

ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ

Η απόδοση του σκάφους σας μπορεί να μειωθεί λόγω της έκλυσης καυσαερίων. Η έκλυση καυσαερίων μπορεί να προκαλέσει βλάβη στο σκάφος σας. Η έκλυση καυσαερίων μπορεί να προκαλέσει βλάβη στο σκάφος σας. Η έκλυση καυσαερίων μπορεί να προκαλέσει βλάβη στο σκάφος σας.

ΑΠΟΝΕΡΑ

Ο θόρυβος που παράγει το σκάφος σας μπορεί να προκαλέσει βλάβη στο σκάφος σας. Η χρήση θορυβικών εξαρτημάτων μπορεί να προκαλέσει βλάβη στο σκάφος σας. Η χρήση θορυβικών εξαρτημάτων μπορεί να προκαλέσει βλάβη στο σκάφος σας. Η χρήση θορυβικών εξαρτημάτων μπορεί να προκαλέσει βλάβη στο σκάφος σας.

ΘΟΡΥΒΟΣ ΠΟΥ ΕΝΟΧΛΕΙ

Αν διατηρείτε εγκαταστημένο το σκάφος σας για μεγάλο χρονικό διάστημα, πρέπει να καθαρίζεται τακτικά. Η καθαριότητα είναι απαραίτητη για την απόδοσή του. Η καθαριότητα πρέπει να γίνεται με ειδικά καθαριστικά που προορίζονται για αυτό το σκοπό. Η καθαριότητα πρέπει να γίνεται με προσοχή και με ταχύτητα χαμηλή. Η καθαριότητα πρέπει να γίνεται με τακτική και με τακτική.

Τα απορρίμματα πρέπει να διατίθενται σε ειδικά δοχεία. Η απόρριψη απορριμμάτων μπορεί να προκαλέσει βλάβη στο σκάφος σας. Η απόρριψη απορριμμάτων μπορεί να προκαλέσει βλάβη στο σκάφος σας. Η απόρριψη απορριμμάτων μπορεί να προκαλέσει βλάβη στο σκάφος σας.

ΑΤΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ
ΕΚΚΕΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΤΟΡΡΙΨΗ

Οι αναθυμιάσεις από το σκάφος μπορεί να προκαλέσουν βλάβη στο σκάφος σας. Η χρήση καυσίμων που δεν είναι κατάλληλα για ναρκωτικά μπορεί να προκαλέσει βλάβη στο σκάφος σας. Η χρήση καυσίμων που δεν είναι κατάλληλα για ναρκωτικά μπορεί να προκαλέσει βλάβη στο σκάφος σας. Η χρήση καυσίμων που δεν είναι κατάλληλα για ναρκωτικά μπορεί να προκαλέσει βλάβη στο σκάφος σας.

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ / ΕΚΡΗΞΗΣ



- Η υπέρβουλη κίνηση μπορεί να προκαλέσει βλάβη στο σκάφος σας.
- Η απόρριψη απορριμμάτων μπορεί να προκαλέσει βλάβη στο σκάφος σας.

Η απόδοση του σκάφους σας μπορεί να μειωθεί λόγω της έκλυσης καυσαερίων. Η έκλυση καυσαερίων μπορεί να προκαλέσει βλάβη στο σκάφος σας. Η έκλυση καυσαερίων μπορεί να προκαλέσει βλάβη στο σκάφος σας. Η έκλυση καυσαερίων μπορεί να προκαλέσει βλάβη στο σκάφος σας.

ΔΙΑΡΡΟΗ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΚΑΙ ΝΑΔΙΟΥ

Η διεθνής ζυμωμένη για την Πρώλη της Ρύπανσης MARPOL (MARINE POLLUTION) απαγορεύει τη ρίψη από πλοία, που είναι γλυωστή με την ονομασία ζυμωμένη παστικά, χημικά, σκουπίδια και άλλα που υπάχουν στο πλοίο.

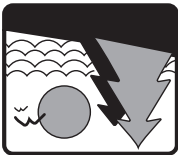
ΔΙΕΘΝΗΣ ΖΥΜΩΜΗΝΗ ΜΑΡΠΟΛ

Να λυφρίζετε την τοπική νομοθεσία και να την τηρείτε σχετικά με την εκκένωση δεξαμενών και λυμάτων.

Μην πετάτε στη θάλασσα κάτι που οι ίδιοι δεν θα θέλατε να φάτε ή να πιείτε!

Φυσικά εκτιμάτε τη φυσική ομορφιά και τη γαλήνη της θάλασσας. Ευθύνη σας είναι και να προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, διατηρώντας τη θάλασσα καθαρή.

ΦΡΟΝΤΙΔΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ



ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ ΚΑΙ ΕΚΡΗΞΗΣ!

- Να βάψετε ΠΑΝΤΑ σε λείπουσα τους αντιστήρες της σελήνας για τουλάχιστον τρία λεπτά ΠΡΙΝ θέσετε σε λειτουργία οτιδήποτε ηλεκτρικές συσκευές ή τις μηχανές.
- Η χρήση του συστήματος ανεμίστηρα σελήνας ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΕΓΓΥΗΤΗΡΑ ασφαλείας. Κάνετε άμεσα μια έρευνα.

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ ΚΑΙ ΕΚΡΗΞΗΣ!



Κατά την Εκκίνηση

- Κλείνετε τις τάπες πλήρωσης καλά.
- Σκουπίστε οτιδήποτε καθήκει τζάκις.
- Πετάτε τα παλιά σε κατάλληλο σημείο στη σκάφη.
- Ανοίξτε όλες τις πόρτες, παρθέματα, ηλιοκαπότες και θύρες για να εξαερωθούν οι χώροι. Κάνετε αερίωση για να αναθερμάνει η καυστήρα σε αερίωση για να αποδοθεί η ζυμωμένη ή ουσική.
- Αν πάρετε, βάλτε σε λειτουργία τον ανεμίστηρα για τουλάχιστον 10 λεπτά πριν αρχίσει να λειτουργεί.

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ ΚΑΙ ΕΚΡΗΞΗΣ!

Η διαρροή καυσίμου αποτελεί κίνδυνο πυρκαγιάς και έκρηξης.

- Την πρώτη φορά που γεμίζετε την/ τις δεξαμενή (ς) του σκάφους σας και μετά από κάθε ανεφοδιασμό κατότιν, ελέγχετε ολόκληρο το σύστημα καυσίμου για διαρροές και/ ή χαλαρή αερίωση.
- Οι διαρροές και/ ή χαλαρή αερίωση εξαρτάται από την πίεση και τον ανεμίστηρα και ο ανεμίστηρας να λειτουργεί για να απομακρυνθούν οι εκρηκτικές ατμοσφαιρικές.



Μετά τον ανεφοδιασμό

- ΜΗΝ τραβήξετε το ακροφύσιο από τη δεξαμενή βελήνης.
- Εκκένωστε όλο τους επιβάρυνες από το όχημα και το χώρο ανεφοδιασμού ή οτιδήποτε να χρησιμοποιήσετε την διακοπή ανάκτησης ανέγκης και τον πυροβόλο.
- **Σε περίπτωση που λάβει χώρα πυρκαγιά, μην πανικοβληθείτε.**

- Να χέσετε σταφί μετὰς του ακροφύσιου του καυσίμου και του σωλήνα πλήρωσης ανά πάσα στιγμή, πριν και κατά τον ανεφοδιασμό, για να επιδοθείτε να αναθερμάνει οτιδήποτε αερίωση.
- Να ΜΗΝ βανταλάτε στο όχημα σας στη διάρκεια του ανεφοδιασμού. Η πίεση και ο ανεμίστηρας που σας βοηθάει να λειτουργήσουν σωστά ο ανεμίστηρας να προκαλέσει ανεμίστηρα ή να αναθερμάνει.

- Να κάνετε αντεφθορία μηδόν σε όλες τις ηλεκτρισμένες συσκευές που χρησιμοποιείτε. Να είστε εξαιρετικά προσεκτικοί όταν κάνετε αντεφθορία του συστήματος καυσίμου. Επιπλέον:
- Να κάνετε αντεφθορία μόνο σε συσκευές που έχουν προσαρμοστεί για να αντέχουν σε αντεφθορία. Ο υγρασιασμός του αυτοκινήτου. Ο υγρασιασμός των συσκευών που χρησιμοποιούνται για να αντέχουν σε αντεφθορία. Διαβάστε και ακολουθήστε ΟΛΕΣ τις προειδοποιήσεις στην ανάλυση στο χώρο της ανάλυσης.

Κίνδυνος Στατικού Ηλεκτρισμού

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΝΟΙΧΤΗΣ ΦΩΤΙΑΣ, ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ, ΕΚΡΗΞΗΣ, ΚΑΙ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Η βελύνη είναι εξαιρετικά επικίνδυνη κάτω από ορισμένες συνθήκες. Όταν κάνετε αντεφθορία καυσίμων να τηρείτε τα παρακάτω:

- Σταματήστε όλες τις μηχανές, κινητήρες και αντισταθμιστές πριν τον αντεφθορία καυσίμων.
- Μην κωνίζετε ή αφιλέτε ανοιχτές φλόγες και σπινθήρες σε μικρή απόσταση, εντός 15 μ. (50 ποδών), από το χώρο του αντεφθορία.
- Αν υπάρχουν, κλείστε όλες τις πόρτες, παράθυρα, ανοιγματα, και θύρες που θα μπορούσαν να επιτρέψουν σε αναθυμιάσεις καυσίμων να εισέλθουν σε κλειστό χώρο του σκάφους.
- Μην κάνετε υπερθέρμανση των δεξαμενών καυσίμων. Αφιλέτε τουλάχιστον ένα 2% διαστολή καυσίμου κατά τον αντεφθορία. Αν η θερμοκρασία του καυσίμου είναι 0°C (32°F) ή χαμηλότερη, αφήστε τουλάχιστον 6% χώρο διαστολής για το καύσιμο.



ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

ΠΡΟΣΟΧΗ ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΣΟΒΑΡΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Η λειτουργία της γεννήτριας μπορεί να αποβεί επικίνδυνη. Διαβάστε το εγχειρίδιο λειτουργίας για προληπτικά μέτρα.



Αν το σκάφος σας διαβείτε γεννήτρια, αυτός ο πίνακας θα πρέπει να είναι πάντα μαζί με τη γεννήτρια και να διαβάζεται προσεκτικά. Οποιαδήποτε γεννήτρια χρησιμοποιείται, ο εξοπλισμός του αυτοκινήτου θα πρέπει να είναι πάντα μαζί με τη γεννήτρια και να διαβάζεται προσεκτικά. Η λειτουργία της γεννήτριας για να απαλυνθεί τα επικίνδυνα αέρια ή ατμοί.

Πίνακας Ελέγχου Γεννήτριας (F)

ΠΡΟΣΟΧΗ

Ποτέ μην επαναφέρετε έναν περμάντο αυτομάτο διακόπτη χωρίς προηγουμενα να ελεγχθείτε και να διορθωθεί η αιτία της πτώσης του.

Σας επιτρέπουν να ανοίξετε ή να κλείσετε κάποιο κύκλωμα με τη βοήθεια του διακόπτη του εκτός (off). Επίσης προσομοιώνουν το πρόβλημα που αντιμετωπίζετε κατά τη λειτουργία του κύκλωμα που κλείνει ή υπερφορτώνει.

Επί Μέρους Αυτομάτοι Διακόπτες (E)

Ανοικτή είναι το σύστημα του συστήματος εναλλασσόμενου ρεύματος. Αυτό σας επιτρέπει να ελέγξετε αν η τάση και η πολικότητα είναι σωστή, καθώς και να ελεγχθείτε το σύστημα γεννήτριας που ελέγχει το επίπεδο του περμάντο.

Γενικός Αυτομάτος Διακόπτης (AC) (D)

Δείχνει ότι υπάρχει διαβίαση στο πίνακα από την ηφα ή από τη γεννήτρια, για διαβίαση αυτή πρέπει να αναβεί ποσοστό γεννιάς αυτομάτος διακόπτης εναλλασσόμενου ρεύματος στην θέση on.

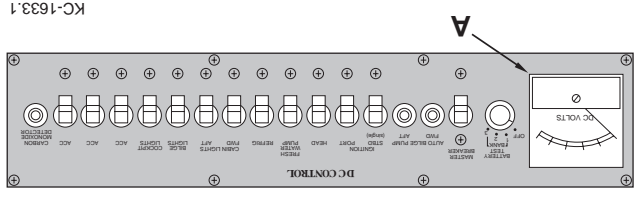
Λειτουργία Παροχής Ισχύος (C)

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΗΛΕΚΤΡΟΠΛΗΞΙΑΣ

Αν έχει αντισταθεί η πολικότητα, ΜΗΝ χρησιμοποιείτε την παροχή ρεύματος πάλι. Διακόψτε αμέσως την παροχή και αποσυνδέστε το καλώδιο από την ηφα. Η αντιστροφή πολικότητα ή λανθασμένη χρήση του συστήματος εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) αποτελεί μια επικίνδυνη και ενδεχομένως θανατηφόρο κατάσταση που μπορεί να προκαλέσει τέντασμα, ηλεκτροπληξία, ή θάνατο.



KC-1633.1



Γενικός Πίνακας Συνεχούς (DC Master Panel)

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ/ ΕΚΡΗΞΗΣ

Ο ηλεκτρονόμος της μπαταρίας είναι όζιμος να το χειρίζεστε προσεκτικά. Αν έρθει ο ηλεκτρονόμος σε επαφή με το δέγμα ή άλλο σημείο του σώματος, πάλνετε με άφθοο νερό και αναζητείτε ιατρική φροντίδα. Διατηρείτε τις συνδέσεις της μπαταρίας καθαρές, σφιχτές και μονωμένες για να τη πρόληψη η ηλεκτρικού τόξου, βραχυκυκλώματος και πρόκληση έκρηξης ή πυρκαγιάς. Να είστε προσεκτικοί όταν συνδέετε ή αποσυνδέετε τη μπαταρία. Βεβαιωθείτε ότι η βάση και οι συνδέσεις είναι στερεωμένες καλά και οι πόλοι καλυμμένοι με προστατευτικές τάπες. ΜΗ φορτίστε μια μπαταρία στο σκάφος και/ ή εμπодίστε του αεραγωγούς εξαερισμού της μπαταρίας.

Η μπαταρία ή μπαταρίες πρέπει να είναι ασφαλισμένες στο πλοίο και οι ακροδέκτες καλυμμένοι. Διατηρείτε τους πόλους καθαρούς και ελέγχετε τις περιόδους.

ΜΠΑΤΑΡΙΑ (EZ)

ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Μη δουλέυετε πάνω σε ένα ενεργοποιημένο σύστημα. Να είστε προσεκτικοί όταν συνδέετε ή αποσυνδέετε μια πηγή παροχής ισχύος από τη στερία. Αποφύγετε το κόλυμμα κοντά στο σκάφος όταν είναι συνδεδεμένο με πηγή παροχής ισχύος στη στερία.

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ/ ΕΚΡΗΞΗΣ

Μπορεί να δημιουργηθεί πυρκαγιά ή έκρηξη ως αποτέλεσμα λανθασμένης χρήσης των συστημάτων εναλλασόμενου (AC) και συνεχούς (DC) πεύματος.

Το σύστημα εναλλασόμενου πρεύχει ισχύ στους περιφερειακούς (πρίζες) και στα συστήματα που λειτουργούν με εναλλασόμενο (κουζίνα, θέρμανση, φορητός ηλεκτροκυματών, ψυγείο κλπ.) όταν το σκάφος είναι αλυκτοβοηθημένο ή εζαμεισμένο.

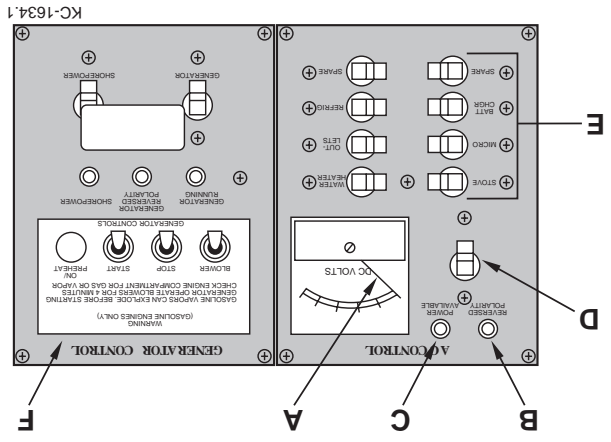
Δεχίνα να η παλκότητα της παροχής πλεύματος πλεύσει η παλκότητα στο σκάφος.

Λυχία Ανεστραμμένης Παλκότητας (B)

Αν υπάρξει, σας επιτρέπεται να ελέγξετε την τάση του εναλλασόμενου πλεύματος.

Βολόμετρο (A)

Πολλοί πίνακες ελέγχου εναλλασόμενου πλεύματος αντλύνονται από βολόμετρο ή κύριο αυτόματο διακόπτη εναλλασόμενου, ελεγκτική λυχία ανστραμμένης παλκότητας και επιπέδους αυτόματους διακόπτες.



Πίνακας Ελέγχου Εναλλασόμενου Γεννήτριας

Οι διακόπτες αυτόματου τύπου έχουν δύο λειτουργίες. Ζας επιτρέπουν να ενεργοποιηθεί ή να διακόψετε η λυχία να κλώμα θέτοντας το διακόπτη στη θέση on ή off, και προστάζουν το πλεύματοοδηγέ να κλώμα αναλογώντας αυτόματα το κλώμα σε περίπτωση βραχυκυκλώματος ή υπερφόρτισης. Πρέπει να ελέγξετε τις περιόδους.

ΠΡΟΣΟΧΗ

Ποτέ μην επαναφέρετε έναν περμένο αυτόματο διακόπτη χωρίς προηγουμένα να ελεγχθείτε και να διορθώσετε την αιτία της πύσης του.

Ο δείκτης αυτός σας επιτρέπεται να ελέγξετε την κατάσταση των μπαταριών. Με το γενικό διακόπτη στη θέση εκτός (Off), ενεργοποιήστε το διακόπτη οικιακής μπαταρίας για να ελέγξετε την τάση τους.

Βολόμετρο (A)

Ενας τυπικός γενικός πίνακας συνεχούς μπορεί να περιλαμβάνει βολόμετρο, διακόπτη ελέγχου της μπαταρίας, μία σειρά αυτόματων διακοπών τύπου διακόπτη και επαναφορές, και το γενικό αυτόματο διακόπτη.

Βολόμετρο

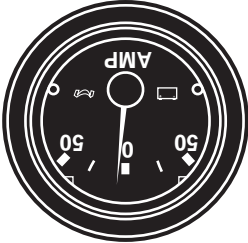
Δείχνει την κατάσταση της κύριας μπαταρίας ή της μπαταρίας εκκίνησης σε Volt συνεχούς (DC). Ελέγξτε το σύστημα φόρτισης και την κατάσταση της μπαταρίας αν η ενδείξη πέσει κάτω από τα 11,5.



KC-0750

Αμπερόμετρο

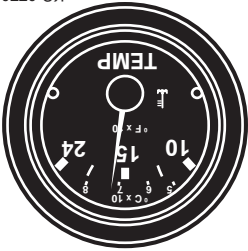
Δείχνει το ρεύμα φόρτισης του ηλεκτρικού συστήματος. Ζυμβουλεύστε το εγχειρίδιο της μηχανής για την κανονική κλίμακα λείπουσας.



KC-0760

Θερμοκρασία Νερού Μηχανής

Δείχνει τη θερμοκρασία του ψυκτικού της μηχανής. Ζυμβουλεύστε το εγχειρίδιο της μηχανής για την κανονική κλίμακα λείπουσας.



KC-0770

Πίεση Λαδίου Μηχανής

Δείχνει την πίεση λαδίου της μηχανής. Ζυμβουλεύστε το εγχειρίδιο της μηχανής για την κανονική κλίμακα λείπουσας.



KC-0780

Θερμοκρασία Λαδίου Μηχανής

Δείχνει τη θερμοκρασία λαδίου της μηχανής. Ζυμβουλεύστε το εγχειρίδιο της μηχανής για την κανονική κλίμακα λείπουσας.



KC-0782

Ωροόμετρο

Παρακαλούμε να χρησιμοποιήσετε τη λειτουργία της μηχανής για να παρακαλούμε να χρησιμοποιήσετε το όργανο σφίξιμο.



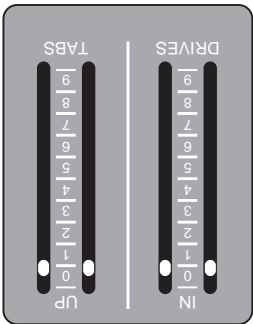
KC-0740

Διαγωγή

Δείχνει τη θέση του συστήματος μεταδότης κίνησης και της προσαρμογής της μηχανής. Προσαρμόστε τη μηχανή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του οργάνου.

Δείκτης Θέσης Πτερυγίου Ζυγοστάθμισης

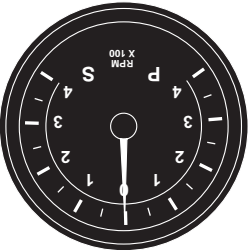
Δείχνει τη θέση του πτερυγίου ζυγοστάθμισης επάνω ή κάτω.



KC-0707

Ζυγαρονιότης Κινητήρων

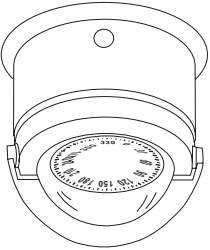
Δείχνει τη σχέση ανάμεσα στις στροφές των δύο μηχανών, βοηθώντας να ελεγχθούν οι διαφορές των ταχυτήτων των μηχανών. Αν η ενδείξη είναι μηδέν, τότε οι μηχανές είναι συγχρονισμένες.



KC-0708

Πυξίδα

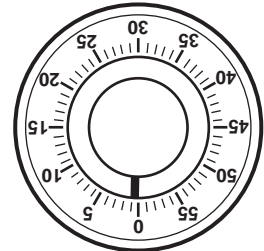
Χρησιμοποιείται για τον προσανατολισμό κατά την πλεύση, δείχνοντας την κατεύθυνση του μαγνητικού ΒΟΡΡΑ.



KC-0709

Ηχητικό Βυθόμετρο

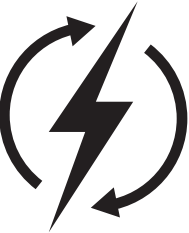
Δείχνει την απόσταση ανάμεσα στην καρλίνα του σκάφους και τον πυθμένα από τον πομπόεκτη. Για να αποφύγετε την πρόσδεση της του σκάφους σε αβαθή νερά, να υπολογίζετε πάντα λιγότερο από την ενδείξη του οργάνου.



KC-0910

ΔΙΑΚΑΝΤΕΣ ΚΑΙ ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟ

Το κάθε ηλεκτρικό κύκλωμα του σκάφους είναι εφοδιασμένο με διακόπτη ελέγχου.



KC-4090

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΧΕΙΡΙΣΜΟ

Τα κακώς συντηρημένα χειριστήρια είναι επικίνδυνα. Να ελέγχετε τη λειτουργία των χειριστήριων και να ελέγχετε οπτικά τα συμπαικνόμενα για σωστή λειτουργία και χαλαρά ή χαλαρά εξαρτήματα. Προτού θέσετε σε λειτουργία το σκάφος. Η κακή συντήρηση ή λειτουργία μπορεί να προκαλέσει τραυματισμούς ή θάνατο. Διαβάστε το εγχειρίδιο λειτουργίας ή ζητήστε βοήθεια από τον κατασκευαστή του σκάφους.

Όλα τα χειριστήρια αλλαγής ταχύτητας/γκάζιου είναι εφοδιασμένα με διακόπτη ασφαλείας για να ελεγχθούν και να κλειδωθούν μόνο με κερκό.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ

Το χειριστήριο αλλαγής ταχύτητας/γκάζιου διαφέρει ελαφρά ανάμεσα στα διάφορα μοντέλα και διαφέρει κλιμακωτά. Όλα τα συστήματα ελέγχου που παρουσιάζονται περιθωριακά στην εικόνα είναι για να ελεγχθούν τα χειριστήρια. Ο κατασκευαστής του σκάφους έχει ελέγξει τη λειτουργία των χειριστήριων σύμφωνα με τις απαιτήσεις.

Χειριστήριο αλλαγής ταχύτητας/γκάζιου

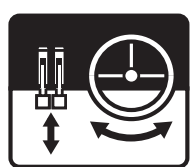
ΜΗΝ ενοχλείτε το σκάφος με τη λειτουργία του χειριστήριου αλλαγής ταχύτητας/γκάζιου που λειτουργεί με τη λειτουργία του χειριστήριου αλλαγής ταχύτητας/γκάζιου. Αν το σκάφος δεν έχει λειτουργία αλλαγής ταχύτητας/γκάζιου, μην λειτουργείτε με τον κατασκευαστή του σκάφους.

ΚΙΝΔΥΝΟΣ

- Λειτουργήστε τις συσκευές του σκάφους σας και του περιβάλλοντος.
 - Έχετε κάποιο σχέδιο πλεύσης και ενημερώστε τους άλλους για την επιστροφή σας.
 - Ζητήστε ή αποθηκεύστε οτιδήποτε ελεύθερα αντικείμενα πριν ξεκινήσετε το ταξίδι.
 - Αποφύγετε τους αποτόμους ελιγμούς με ταχύτητα και μειώστε ταχύτητα όταν έχετε κύματα.
- Να χρησιμοποιείτε εξύψα το σκάφος και τον εξοπλισμό σας όταν ταξιδεύετε.

Πριν Ξεκινήσετε

ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΑ



ΓΛΗΠΟΦΟΡΕΣ

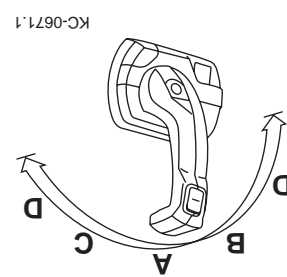
Ποτέ μην επιχειρήσετε την αλλαγή ταχύτητας Χωρίς κλιμακωτά. Για να βρουν τον σωστό τρόπο λειτουργίας, οι χειριστές πρέπει να ελεγχθούν από τον κατασκευαστή του σκάφους. Η λειτουργία του χειριστήριου αλλαγής ταχύτητας/γκάζιου πρέπει να ελεγχθεί πριν λειτουργήσει. Η λειτουργία του χειριστήριου αλλαγής ταχύτητας/γκάζιου πρέπει να ελεγχθεί πριν λειτουργήσει.

A. Νεκρά - Ο διακόπτης ασφαλείας ελέγχει το ότι η εκκίνηση θα γίνει μόνο στη θέση αυτή.

B. Θέση πρόσω - Πατήστε το μπουτόν ασφαλείας για να ελεγχθεί η λειτουργία του χειριστήριου αλλαγής ταχύτητας/γκάζιου.

C. Θέση όπισθεν - Μην επιχειρήσετε απότομες αλλαγές από πρόσω σε όπισθεν.

D. Θέση γκαζιού - Η λειτουργία του χειριστήριου αλλαγής ταχύτητας/γκάζιου πρέπει να ελεγχθεί πριν λειτουργήσει.



Αυτό το χειριστήριο, που λειτουργεί με το ένα χέρι, προσφέρει για την αλλαγή ταχύτητας όσο και για το γκαζί.

Μονός Μοχλός - Εσωτερικής Τοποθέτησης

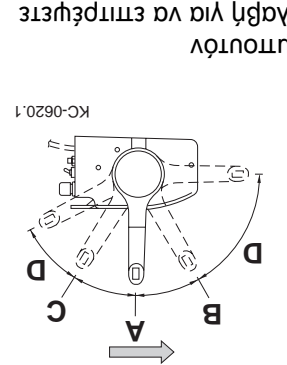
Ποτέ μην επιχειρήσετε την αλλαγή ταχύτητας Χωρίς κλιμακωτά. Για να βρουν τον σωστό τρόπο λειτουργίας, οι χειριστές πρέπει να ελεγχθούν από τον κατασκευαστή του σκάφους. Η λειτουργία του χειριστήριου αλλαγής ταχύτητας/γκάζιου πρέπει να ελεγχθεί πριν λειτουργήσει. Η λειτουργία του χειριστήριου αλλαγής ταχύτητας/γκάζιου πρέπει να ελεγχθεί πριν λειτουργήσει.

A. Νεκρά - Ο διακόπτης ασφαλείας ελέγχει το ότι η εκκίνηση θα γίνει μόνο στη θέση αυτή.

B. Θέση πρόσω - Πατήστε το μπουτόν ασφαλείας για να ελεγχθεί η λειτουργία του χειριστήριου αλλαγής ταχύτητας/γκάζιου.

C. Θέση όπισθεν - Μην επιχειρήσετε απότομες αλλαγές από πρόσω σε όπισθεν.

D. Θέση γκαζιού - Η λειτουργία του χειριστήριου αλλαγής ταχύτητας/γκάζιου πρέπει να ελεγχθεί πριν λειτουργήσει.



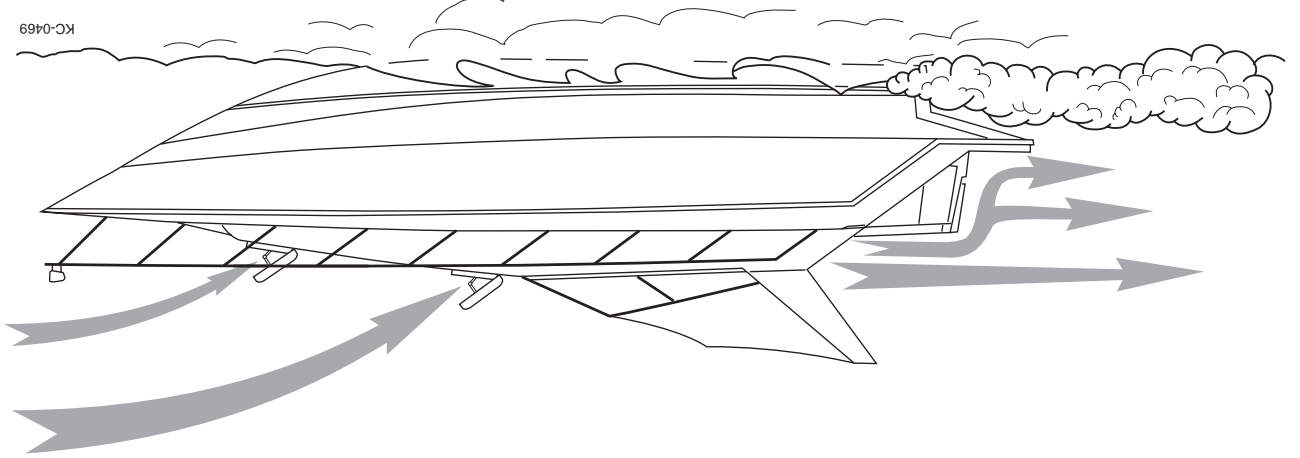
Μονός Μοχλός - Επιφανειακής Τοποθέτησης

Αυτό το χειριστήριο, που λειτουργεί με το ένα χέρι, προσφέρει για την αλλαγή ταχύτητας όσο και για το γκαζί.

Ποτέ μην επιχειρήσετε την αλλαγή ταχύτητας Χωρίς κλιμακωτά. Για να βρουν τον σωστό τρόπο λειτουργίας, οι χειριστές πρέπει να ελεγχθούν από τον κατασκευαστή του σκάφους. Η λειτουργία του χειριστήριου αλλαγής ταχύτητας/γκάζιου πρέπει να ελεγχθεί πριν λειτουργήσει. Η λειτουργία του χειριστήριου αλλαγής ταχύτητας/γκάζιου πρέπει να ελεγχθεί πριν λειτουργήσει.

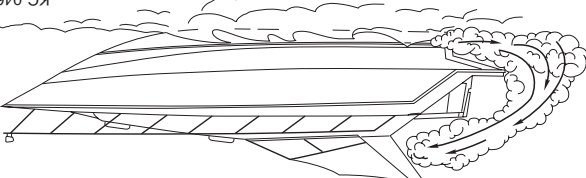
ΕΞΑΦΑΝΙΣΤΕ ΤΟΝ ΕΠΑΡΚΗ ΑΕΡΙΣΜΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΩΣΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΑ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ!

KC-0469



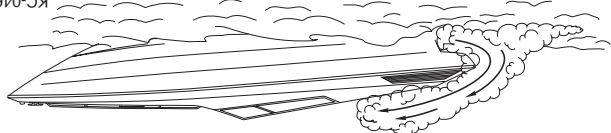
Για να περιόριστε τη συγκέντρωση μονοξειδίου του άνθρακα, να εξαερίζετε το εσωτερικό του σκάφους, αναλογιστείτε τα παράθυρα και/ή τους ποσοαμάδες που να υπάραχτε εξαερισμούς. Οι θυρίδες του καταστρώματος μπορούν να ανοίξουν σε χαμηλές ταχύτητες ή σε ακινησία στο νερό, πρέπει να είναι κλειστές σε ταχύτητες που το σκάφος πηγαίνει, ή μεγαλύτερες, για να αποφευχθεί η εισροή αέρα ή η εισροή αερίων.

KC-0468



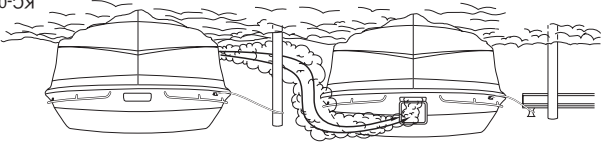
6 Η λειτουργία του σκάφους με τοποθετημένο το μπουσινιέ και τα πάνελ με τα πάνελ να υποχρησιμοποιούνται.

KC-0465



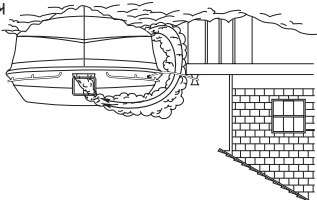
5 Η λειτουργία του σκάφους με χαμηλή ταχύτητα ή να βρίσκεται ακινητό στο νερό.

KC-0467



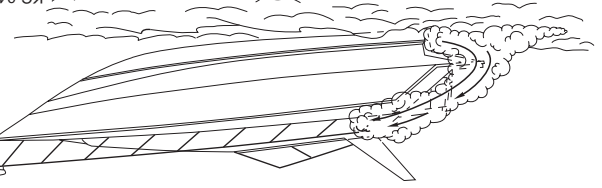
5 Τα καυσάκια από άλλα σκάφη σε κλειστό χώρο.

KC-0464



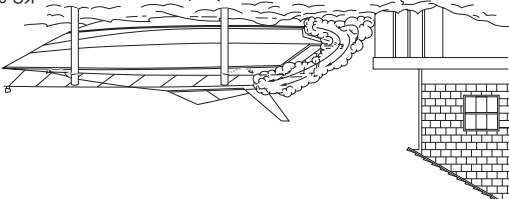
2 Η όδωση των καυσάκων στην πορεία του εμποδίου αυτού.

KC-0466



7 Η λειτουργία του σκάφους με την πρόκληση αναστατήσεων.

KC-0463



1 Η εμφάνιση των εξαερισμών του σκάφους από κάποιον εμπόδιο.

Το μονοξείδιο του άνθρακα (CO) είναι ένα άχρωμο, άοσμο και εξαιρετικά επικίνδυνο αέριο. Όλες οι μηχανές και γενικά τα μηχανήματα που λειτουργούν με καύσιμα παράγουν CO ανάμεσα στα προϊόντα της καύσης. Η άμεση και παρατεταμένη έκθεση στο CO προκαλεί ΒΑΒΕΣ ΤΟΥ ΕΓΚΕΦΑΛΟΥ ή τον ΘΑΝΑΤΟ. Οι ενδείξεις έκθεσης στο CO περιλαμβάνουν ναυτία, ζάχαδες και υπνηλία. Ανάμεσα στις πηγές αερίου CO περιλαμβάνονται:

ΣΟΒΑΡΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

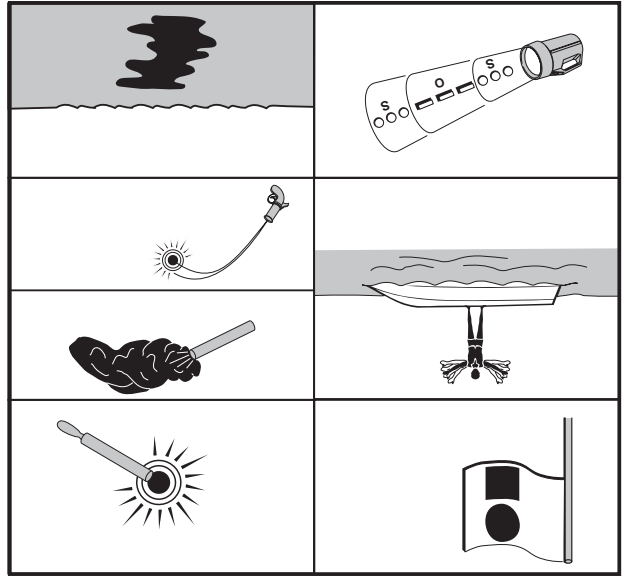


ΚΙΝΔΥΝΟΣ



Τα περισσότερα σφάλματα που γίνονται κατά τη διάρκεια των εργασιών είναι αποτέλεσμα έλλειψης γνώσης και έλλειψης εμπειρίας. Η σωστή εκπαίδευση και η κατάλληλη ενημέρωση είναι απαραίτητα για την ασφαλή εκτέλεση των εργασιών.

KC-0082.2



ΟΠΤΙΚΑ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

Ποτέ μην πλησιάζετε τόσο κοντά σε κινούμενα μέρη, γυαλιά ασφαλείας, κράνη, κράνη ασφαλείας ή άλλα είδη προστατευτικής μόνωσης να φοράτε. Η έλλειψη κατάλληλης προστασίας μπορεί να προκαλέσει βλάβες στην όραση, εγκεφαλικά επεισόδια ή απώλεια συνείδησης. Τα περισσότερα σφάλματα είναι αποτέλεσμα έλλειψης ενημέρωσης.

ΚΙΝΟΥΜΕΝΑ ΜΕΡΗ



Αν το σύστημα τεθεί σε λειτουργία, πρέπει να τηρούνται οι οδηγίες που περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο. Το πρόσωπο άνοιγμα της εισόδου της μηχανής ενδέχεται να κινείται ή να μετακινείται. Το άνοιγμα του συστήματος μπορεί να "καταστρέψει" το άνοιγμα του συστήματος εισόδου της μηχανής. Προβλέψτε για τον άριστο χρόνο για να αφαιρέσετε το άνοιγμα από το σύστημα.

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ / ΕΚΡΗΞΗΣ



ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ
ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΝΑΦΛΑΟΥΣ
ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ
Το τσίξιμο με σφάλμα σε συστήματα με τη χρήση βαρικών υλικών. Ο χειρισμός του υλικού μπορεί να προκαλέσει εγκαύματα ή κηλίδες στο δέρμα. Η σωστή χρήση της κατάλληλης προστασίας είναι απαραίτητη. Τα περισσότερα σφάλματα είναι αποτέλεσμα έλλειψης ενημέρωσης.

Μην θέτετε σε λειτουργία το σύστημα χωρίς να έχετε ολοκληρώσει όλες τις απαραίτητες προετοιμασίες. Ο συνδυασμός των εργασιών και των εργαλείων μπορεί να προκαλέσει τραυματισμούς ή βλάβες στο σύστημα. Η κατάλληλη ενημέρωση είναι απαραίτητη στο στάδιο της προετοιμασίας.

ΕΠΙΒΑΒΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑ

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ
ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ / ΕΚΡΗΞΗΣ
Τα μέσα σήμανσης με φωτοβολίδες ενδέχεται να προκαλέσουν τραυματισμό εάν δεν τηρούνται οι οδηγίες τους, σωστά. Να τηρείται η σωστή χρήση των μέσων σήμανσης.



Το σκάφος σας έχει αξιολογηθεί ότι καλύπτει τις απαιτήσεις του ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ 94/25/ΕΟΧ της Οδηγίας περί ζκαφών Ανανυχλής Η σήμανση CE σημαίνει ότι το σκάφος σας είναι σύμφωνο με όλα τα ισχύοντα πρότυπα και οδηγίες του Διεθνούς Οργανισμού Τυποποίησης (ISO) που ισχύουν κατά το χρόνο της κατασκευής του.

ΣΑΣ

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ

Αδελφή της πολιτικής σύγχρονης βελτισμής προόδου των υπηρεσιών μας, οι υπηρεσίες που παρέχουμε βελτιώνονται στο μέτρο που η επένδυση σε νέα τεχνολογία και υλικά εξοπλισμού είναι επωφέλιμη. Η επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό είναι επωφέλιμη και για την επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό. Η επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό είναι επωφέλιμη και για την επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό.

ΣΚΑΦΟΣ.

ΠΑΡΑΚΑΛΟΥΜΕ ΝΑ ΤΗΡΕΙΤΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΚΑΙ ΟΤΙ ΔΗΝΟΤΕ ΑΝΘΥΣ ΦΑΚΕΛΟΥΣ ΣΕ ΑΣΦΑΝΕΣ ΜΕΡΟΣ ΚΑΙ ΝΑ ΤΑ ΠΑΡΑΔΕΙΤΕ ΣΤΟ ΝΕΟ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗ ΟΤΑΝ ΠΟΥΛΗΣΕΤΕ ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ.

Αν το σκάφος σας είναι σε κατάσταση να λειτουργήσει ομαλά, τότε η επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό είναι επωφέλιμη. Η επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό είναι επωφέλιμη και για την επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό. Η επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό είναι επωφέλιμη και για την επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό.

Όλα τα άτομα πρέπει να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένα και να έχουν την απαραίτητη γνώση για να χειριστούν το σκάφος. Η επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό είναι επωφέλιμη και για την επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό.

Οποιοδήποτε σκάφος, που είναι σε κατάσταση να λειτουργήσει ομαλά, τότε η επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό είναι επωφέλιμη. Η επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό είναι επωφέλιμη και για την επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό.

Η επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό είναι επωφέλιμη και για την επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό. Η επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό είναι επωφέλιμη και για την επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό.

ζκαφός σχεδιασμένο να λειτουργεί σε ανώτερη ταχύτητα και να έχει μεγαλύτερη διάρκεια ζωής. Η επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό είναι επωφέλιμη και για την επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό.

ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΜΕΝΑ ΥΔΑΤΑ – Κατηγορία Δ

ζκαφός σχεδιασμένο να λειτουργεί σε ανώτερη ταχύτητα και να έχει μεγαλύτερη διάρκεια ζωής. Η επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό είναι επωφέλιμη και για την επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό.

ΠΑΡΑΝΑΙΑ – Κατηγορία Γ

ζκαφός σχεδιασμένο να λειτουργεί σε ανώτερη ταχύτητα και να έχει μεγαλύτερη διάρκεια ζωής. Η επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό είναι επωφέλιμη και για την επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό.

ΠΑΡΑΚΤΙΑ – Κατηγορία Β

ζκαφός σχεδιασμένο να λειτουργεί σε ανώτερη ταχύτητα και να έχει μεγαλύτερη διάρκεια ζωής. Η επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό είναι επωφέλιμη και για την επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό.

ΟΚΕΑΝΟΥ – Κατηγορία Α

ζκαφός σχεδιασμένο να λειτουργεί σε ανώτερη ταχύτητα και να έχει μεγαλύτερη διάρκεια ζωής. Η επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό είναι επωφέλιμη και για την επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ

Η επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό είναι επωφέλιμη και για την επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό. Η επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό είναι επωφέλιμη και για την επένδυση σε νέα υλικά και εξοπλισμό.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ



EL

Η Ken Cook Co. είναι μία διεθνής εταιρεία τεχνικών εκδοτικών υπηρεσιών σε έλληνική και γαλλοφωνή, εγγλεστική, ανταλλακτικών και συντήρησης, συστημάτων εκπαίδευσης και τεχνικών καταλόγων. Η ολόκληρη ομάδα των υπηρεσιών μας περιλαμβάνει ούτως ή άλλως, εξελισσόμενες υπηρεσίες, υπηρεσίες λογισμικού, υπηρεσίες graphics, ηλεκτρονική υπηρεσία, φωτογραφίες, υπηρεσίες computer graphics, ηλεκτρονική επικοινωνία, διαδραστική παρουσίαση, υπηρεσίες αποθήκευσης, διαλογικές υπηρεσίες, υπηρεσίες βάσεων δεδομένων, υπηρεσίες στατιστικής ανάλυσης, υπηρεσίες επικοινωνίας και παρουσίασης, υπηρεσίες επικοινωνίας και παρουσίασης.

DA

Ken Cook Co. er et internationalt forlag for elektronisk og trykt teknisk dokumentation. Forlaget udgiver dele- og servicehåndbøger, opplæringsystemer og tekniske kataloger. Selskabets opgaver omfatter teknisk dokumentering, oversættelser til andre sprog, fotografiering, datagrafik, elektroniske udgivelser, fortryk, trykning, lagring, distribution af litteratur, database konverteringer, programmering og internet-strategier for forretning og industri.

NL

Ken Cook Co. is een internationale uitgeverij van technische communicatiemiddelen zoals werkplaatshandboeken, technische catalogi, trainingssystemen e.d., ook op elektronisch vlak. Complete service betreffende technische documentatie, vertalingen, fotografie, datagraphics, elektronische publicaties, drukwerk, opslag, verzenden van literatuur, data base conversies, programmering en internetstrategieën voor bedrijf en industrie.

FI

Ken Cook Co. on kansainvälinen tekniikan julkaisuyhtiö, joka julkaisee elektronisesti ja paperimuodossa hallinta-, osa- ja huoltokäsikirjoja, teknisiä luetteloita sekä rakentaa koulutusjärjestelmiä. Tähän kokonaisvaltaiseen palveluun sisältyy tekniikan dokumentointi, eri kielten käännökset, valokuvaus, tietokonegrafiikka, elektroninen julkaisu, painotuotteet ja niiden valmistelu, varastointi, kirjallisuussjakeilu, tietokanta muokkaukset sekä internet strategioita yrityksille ja teollisuuteen.

NO

Ken Cook Co. er et internasjonalt forlag for elektronisk og trykt teknisk dokumentasjon. Forlaget utgir dele- og servicehåndbøker, opplæringsystemer og tekniske kataloger. Selskabets tjenester omfatter teknisk dokumentering, oversettelser til andre språk, fotografiering, datagrafikk, elektroniske utgivelser, fortrykk, trykking, lagring, distribusjon av litteratur, databasekonverteringer, programmering og internett-strategier for næringsliv og industri.

SV

Ken Cook Co är en internationell utgivare av teknisk kommunikation på en elektronisk och papperbaserad operation och utgivare av reservdels- och servicemanualer, träningsystem och tekniska kataloger. Komplet service inkluderar teknisk framställning, översättningar från andra språk, fotografiering, datografi, elektronisk publicering, trycksaker för pressen, lagerhållning, litteratur distribution, databas konverteringar, programmering och internet strategier för affärsverksamhet och industri.

Ken Cook Co.
9929 W. Silver Spring Drive
Milwaukee, WI 53225 USA
Τηλέφωνο / Telefon / Telefon nr. / Ääni / Telefon / Telefon: 414/466-6060
Fax / Fax / Fax / Telefaks / Fax: 414/466-0840
email / E-mail / E-Post / E-mail / email / E-mail / E-mail: Marine@kencook.com

HAKEMISTO

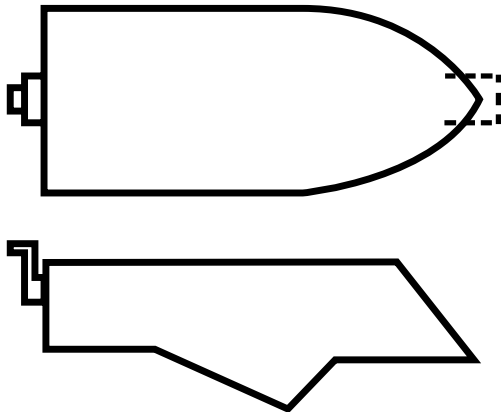
14	Ankkurointi
15	Akku (akut)
15	Galvaaninen korrosio
6	Hallintalaitteet
14	Herätys & pesu
4	Hillimonoksidivaara
13	Jätteen tyhjentäminen
16	Korjaukset, vaihdot ja
16	nustimiset
14	Kovaa melua
14	Kuorma
2	Kuvarmerkit
9	Kytkimet ja mittarit
16	Maalaus
14	Maalit
14	MARPOL-käsitely
16	Materiaali & komponentit
15	Matot
14	Merivesikorrosio
14	Meri-WC (toilet)
8	Mittaristo
16	Nostohina / nosto
4	Näkyvät hätämerkit
7	Ohjaus
4	Päihäteet ja veneily
14	Pakokaasupäästöt
3	Pelastuslaitta
3	Pelastusliivit
15	Piissi
15	Plexilasi
14	Pohja kunnostus
13	Polttoaine- ja öljyvuojoja
14	Puhdistus
14	Puhdistusaineet
14	Ruostumatonta terästä
15	Sähkölajjestelmä
12	Sammuttimet
15	Septitankki
15	Suosittelavat
3	turvallisuusvarusteet
3	Suurin henkilömaa
16	Talvisäilytys
16	Tarkistus
11	Tunnistimet
2	Turvahäilykset
3	Vaadittavat turvallisuusvarusteet
2	Vaaran eri asteet
2	Veneen kuvaus
2	Veneen suunnittelukategoria
7	Venttiilit
15	Verhoilu

REGISTER

3	Anbefalt sikkerhetsstyr
15	Avfallstank
15	Batteri(er)
2	Båttoilet
15	Beskrivelse av fartøyet
2	Billedsymboler
4	Biljedstøtter
13	Bølger og Hekksjø
14	Bottenfarger
14	Bottenmalning
16	Bottenunderhall
14	Bränsløse Olfjutslapp
13	Bunnstoff
14	Bunnstoff
16	Brytere og indikatorer
9	Bottenunderhall
3	Brannslukningsapparat
14	Bølger og Hekksjø
2	Billedstøtter
15	Beskrivelse av fartøyet
2	Båttoilet
15	Batterier
15	Batteri(er)
3	Avfallstank
3	Anbefalt sikkerhetsstyr
15	Avfallsstank
2	Beskrivelse av fartøyet
4	Forankring
16	Galvanisk korrosjon
15	Grad av fara
2	Grader av fare
14	Innvendig kjøling
15	Inspeksjon
16	Inspeksjon
8	Instrumenter
16	Konstruksjonskategori
4	Kontroller
7	Lasting
4	Løfting med kabler eller
14	stroppe
3	Maksimum antall personer
3	MARPOL Traktat
15	Materiell og komponenter
15	Møbeltekk
14	Nødsignaler
4	Påbudt sikkerhetsstyr
3	Pleksglass
15	Redningsfløite
3	Redningsvester
12	Rengjøring
14	Rengjøringsmidler
14	Reparasjon, demontering og
16	utskifting
16	Rusmidler på sjøen
4	Rusmiddel på sjøen
15	Rusmiddel på sjøen
14	Rusmiddel på sjøen
14	Saltvannskorrosjon
16	Sikkerhetsadvart
2	Sikkerhetsadvart
11	Sikringer og
12	overbelastningsbrytere
7	Styring
15	Tepper
13	Utslipp og avhenting av avfall
13	Utslipp av drivstoff og olje
14	Utslipp av eksos
14	Vedlikehold av bunn
7	Ventiler
16	Vinteropplag

REGISTER

14	Avgasutslapp
14	Batteri(er)
2	Beskrivning av Båtar
2	Bildsymboler
2	Bortförande och förvaring
13	av avfall
14	Bottenfärger
14	Bottenmalning
16	Bottenunderhall
14	Bränsle Och Oljeutslapp
11	Detektorer
11	Dynor och säten
15	Eldsläckare
3	Elektriska system
12	Förankring
15	Galvanisk korrosion
2	Grad av Fara
14	Höga Vågor
14	Högsta antal personer
16	Inspektion
8	Instrument
4	Koldioxid Fara
2	Kranar/Ventiler
7	Lastning
3	Livbåt
3	Livbåtar
3	Marin toilet
15	MARPOL-traktaten
16	Material Och Komponenter
4	Mattor
15	Motorrummet
15	Nödvändig
3	Säkerhetsutrustning
9	Omkopplare och indikatorer
14	Överdrivet Olje
14	Plexiglas
15	Reglage
6	Rekommenderad
3	Säkerhetsutrustning
14	Rengöring
14	Rengöringsmedel
14	Reparationer, Utbyten Och
16	Ersättningar
15	Rosfritt Stål
2	Säkerhetsvarningar
12	Säkringar och brytkontakter
14	Saltvatten korrosion
15	Septiktanken
4	Sprit Och Båtsport
7	Styrning
16	Uppstagning/Lyftning
16	Vinterförvaring
4	Visuella Nöd Signaler



EL

ΕΥΡΩΠΟΤΕ και ΠΡΟΟΠΙΟΤΕ:

A) Δεξαμενή καυσίμου
B) Ώλησιο πάλησως δεξαμενής

Γ) Δεξαμενή λάδιου
Δ) Ώλησιο πάλησως δεξαμενής

Ε) Ώλησιο εκκέσως δεξαμενής
Ζ) Ώλησιο πάλησως δεξαμενής

ΖΤ) Δεξαμενή νερού
Α) Δεξαμενή κατακράτησης νερού

Η) Δεξαμενή κατακράτησης
Θ) Ώλησιο εκκέσως δεξαμενής

Ι) Κρουσι θαλάσσης
ΙΑ) Διατηρητή εξαερίσματος

ΙΒ) Πυροσβεστήρας
ΙΓ) Αφυετική ποροεξοδίου του άβρακα

ΙΔ) Κατακρητή εξόδου κινδύου
ΙΕ) Εξοδου κινδύου πυρκαγιάς

ΙΖΤ) Εζον αποθήκευσης
Α) Εξομάλιστος Αεράσιος

Ρ) Ισχυρά Ώλησια Ακροβόλησης
S) Ισχυρά Ώλησια Προόεσης

Τ) Ισχυρά Ώλησια Πυροάκρησης

DA

Find og identificer:

A) Brændstoftank
B) Brændstoftankens

C) Olie tank
D) Olie tankens påfyldningspunkt

E) Olie tankens tømningspunkt
F) Vand tank

G) Vand tankens påfyldningspunkt
H) Aftaldstank

I) Aftaldstankens tømningspunkt
J) Søhaner

K) Gennemskrogssarmatur
L) Ildslukkere

M) Kullittedektor
N) Nødlyge

O) Brandudgange
P) Opbevaring, redningsflåde

Q) Sikkerhedsstyr
R) Stærke ankerpunkter

S) Stærke fortøjningspunkter
T) Stærke bugseringspunkter

NL

Lokalisier de volgende onderdelen:

A) Brandstoftank
B) Vulpunt brandstoftank

C) Olie tank
D) Vulpunt olie tank

E) Aftapunt olie tank
F) Water tank

G) Vulpunt water tank
H) Verzameltank

I) Aftapunt verzameltank
J) Buitenboordkranen

K) Door de romp gaande
L) Brandblusapparaat

M) Koelmonoxidedetector
N) Noodluk

O) Vluchtweggen
P) Opbergruimte reddingsvloot

Q) Veiligheidsuitrusting
R) Verstærkte ankerpunten

S) Verstærkte armeepunten
T) Verstærkte sleeppunten

FI

Paikanna ja tunnista:

A) Polttoainesäiliö
B) Polttoainesäiliön täyttökohhta

C) Öljysäiliö
D) Öljysäiliön täyttökohhta

E) Öljysäiliön tyhjennyskohhta
F) Vesisäiliö

G) Vesisäiliön täyttökohhta
H) Septitankki

I) Septitankin tyhjennyskohhta
J) Pohjavenntiilit

K) Rungon läpäisevät kiinnikkeet
L) Palonsammutin

M) Hiilimonoksidin ilmaisin
N) Poistumisluuku

O) Palopoisumistiet
P) Pelastustilan varastopaikka

Q) Turvallisuusvarusteet
R) Ankkurin kiinnityspisteet

S) Kiinnityksen tukkipisteet
T) Hinauksen kiinnityspisteet

NO

Finn og identifiser:

A) Drivstoff tank
B) Drivstoff fyllepunkt

C) Olie tank
D) Olie tank fyllepunkt

E) Olie tank tømmepunkt
F) Vann tank

G) Vann tank fyllepunkt
H) Holdetank

I) Holdetank tømmepunkt
J) Bunnkraner

K) Monteringer som går gjennom skroget
L) Brannslukkingssapparat

M) Kulloksyd detektor
N) Rømningsluke

O) Brannutganger
P) Redningsflåte oppbevaring

Q) Sikkerhetsstyr
R) Ankerholdepunkter

S) Fortøyningholdepunkter
T) Slepingsholdepunkter

SV

Tag reda på och identifiera:

A) Bränsletank
B) Bränsletankens påfyllningspunkt

C) Olie tank
D) Olie tankens påfyllningspunkt

E) Olie tankens tömningspunkt
F) Vattentank

G) Vattentankens påfyllningspunkt
H) Septiktank

I) Septiktankens tömningspunkt
J) Bottenförskruvning

K) Förskruvningar genom skrovet
L) Brandsläckare

M) Koloxiddetektor
N) Utgångslucka

O) Brandutgångar
P) Livbåtsförvaring

Q) Säkerhetsutrustning
R) Starke punkter för ankare

S) Starke punkter för föröjning
T) Starke punkter för bogsering

<p>NL</p> <p>Inhoud brandstoftank (0,73 kg / liter): _____ liter Soort brandstof: <input type="checkbox"/> Benzine <input type="checkbox"/> Diesel Inhoud olietank: _____ liter Oliesoort: _____ Inhoud watertank (1 kg / liter): _____ liter Inhoud verzamel tank: _____ liter Aantal en type brandblusapparaten: _____ Aantal en type gasdampelectoren: _____ n.v.t. = niet van toepassing</p>	<p>SV</p> <p>Bränsletankens kapacitet (0,73 kg/liter): _____ liter Bränsletyp: <input type="checkbox"/> Bensin <input type="checkbox"/> Diesel Oljetankens kapacitet: _____ liter Oljetyp: _____ Vattentankens kapacitet (1 kg/liter): _____ liter Septiktankens kapacitet: _____ liter Aantal/typ av brandsläckare: _____ Aantal/typ av rökdetektor: _____ N/A = Ej tillämpligt</p>
<p>DA</p> <p>Brændstoftankens kapacitet (0,73 kg/liter): _____ liter Brændstoftype: <input type="checkbox"/> Benzin <input type="checkbox"/> Diesel Olietankkapacitet: _____ liter Oljetype: _____ Vandtankkapacitet (1 kg/liter): _____ liter Affaldstankkapacitet: _____ liter Ildslukkeres antal og type: _____ Røgdetektorers antal og type: _____ E/R: Ej relevant</p>	<p>NO</p> <p>Drivstofftank kapasitet (0,73kg/liter): _____ Liter Drivstofftype: <input type="checkbox"/> Bensin <input type="checkbox"/> Diesel Oljetank kapasitet: _____ Liter Oljetype: _____ Vanntank kapasitet (1kg/liter): _____ Liter Holdetank kapasitet: _____ Liter Aall og type brannslukkingssapparat: _____ Aall og type røyk alarmer: _____ N/A = anvendes ikke</p>
<p>EL</p> <p>Χωρητικότητα δεξαμενής καυσίμου (0,73 κιλά / λίτρο) : _____ λίτρα <input type="checkbox"/> Βενζίνη <input type="checkbox"/> Ντίζελ Χωρητικότητα δεξαμενής λαδιού: _____ λίτρα Τύπος λαδιού: _____ Χωρητικότητα δεξαμενής νερού _____ Χωρητικότητα δεξαμενής κατακράτησης: _____ λίτρα Αριθμός και τύπος πυροσβεστήρων: _____ Αριθμός και τύπος αναθυμιάσεων: _____ Δ/Ε = Δεν Εφαρμοζέται</p>	<p>FI</p> <p>Polttoainesäiliön tilavuus (0,73 kg / litra): _____ litraa <input type="checkbox"/> kaasutiyy <input type="checkbox"/> diesel Öljysäiliön tilavuus: _____ litraa Öljytyyppi: _____ Vesisäiliön tilavuus (1 kg / litra): _____ litraa Septitankin tilavuus: _____ litraa Palonsamuttimien lukumäärä ja tyyppi: _____ Höyrynlmaisimien lukumäärä ja tyyppi: _____ EI = EI käytössä</p>

