LAGOON

catamarans since 1984

DE LAGOON 52

EIGNERHANDBUCH

www.cata-lagoon.com

INHALT

EIGNERHANDBUCH CE

Stand 11.2013

1. EINLEITUNG 4

2. TECHNISCHE EIGENSCHAFTEN 6

2.1. Kennzeichnung des Schiffs 6
2.2. Abmessungen 6
2.3. Beladung 7
2.4. Besegelung und Takelung 9

3. SICHERHEIT 12

3.1. Feuer 12
3.2. Sichtweite 15
3.3. Stabilität, Überflutungsgefahr 15
3.4. Vermeidung von Stürzen ins Wasser 16
3.5. Rettungsinsel (nicht mitgeliefert) 17

4. AUSRÜSTUNG 18

4.1. Motorisierung 18
4.2. Ruderanlage 19
4.3. Elektrische Anlage 20
4.4. Gas- und Frischwasseranlage 26
4.5. Fäkalientanks 28
4.6. Pumpen, Ventile und Rumpfdurchbrüche 30

5. ANKERN, VERTÄUEN UND ABSCHLEPPEN 32

6. KRAN- UND SPEDITIONSTRANSPORTE 33

7. DER SEENOTRETTUNGSDIENST 34

1

Sehr geehrte Damen und Herren,

Soeben haben Sie Ihre neue LAGOON übernommen. Wir möchten Ihnen hiermit für das uns bewiesene Vertrauen danken, das sich in Ihrer Wahl ausdrückt.

Die LAGOON wurde auf Langlebigkeit hin konzipiert: Bei jeder Yacht gilt unsere Aufmerksamkeit auch den kleinsten Details, und zwar von der Planung bis zum Verlassen des Werks und dem Zuwasserlassen, damit Sie über lange Jahre hinweg alle erdenkliche Freude an Ihrem Schiff haben.

Dieses Handbuch wurde erstellt, um Sie bei der sicheren Handhabung Ihres Schiffes zu unterstützen und damit Sie gleichzeitig Vergnügen am Segeln finden.

Es enthält Einzelheiten zum Schiff, über die mitgelieferten oder eingebauten Bordgeräte und -systeme sowie Informationen zu ihrer Bedienung. Bitte lesen Sie das Handbuch aufmerksam durch und machen Sie sich vor der ersten Ausfahrt mit dem Schiff vertraut.

Dieses Eignerhandbuch stellt keine Sicherheitsschulung für die Hochsee oder seemännisches Verhalten dar. Falls dieses Schiff Ihr erstes ist oder Sie mit diesem Schiffstyp noch nicht vertraut sind, sollten Sie sich unbedingt zu Ihrer eigenen Sicherheit und Beruhigung Erfahrung in der Schiffsführung und Handhabung aneignen, bevor Sie die Verantwortung als Skipper übernehmen. Ihr Schiffshändler, Ihre nationale Segel- oder Motoryachtvereinigung bzw. Ihr Yachtclub werden Sie gern über zuverlässige Segelschulen oder -lehrer in Ihrer Heimatregion informieren.

Vergewissern Sie sich, dass die voraussichtlich herrschenden Wind- und Seebedingungen der Auslegungskategorie Ihres Schiffes entsprechen und dass Sie und Ihre Besatzung in der Lage sind, das Schiff unter solchen Bedingungen zu führen. Selbst wenn Ihr Schiff für Wind- und Seegangsbedingungen gemäß den Auslegungskategorien A, B und C geeignet ist, können solche Bedingungen heftige Stürme (Kategorie A) bis hin zu schweren Belastungen der Takelage (Kategorie C) bedeuten und anormale Brecher oder Sturmböen mit sich bringen.

Unter derart gefährlichen Umständen ist nur eine erfahrene, trainierte und gesunde Besatzung in der Lage, das gut gepflegte Schiff zufriedenstellend zu führen.

Dieses Eignerhandbuch ist kein detaillierter Leitfaden für die Schiffspflege oder -reparatur. Falls erforderlich, sprechen Sie gern die Werft oder einen Werftvertreter an. Falls ein Wartungshandbuch mitgeliefert wird, sollten Sie es benutzen. Zur Schiffspflege, zum Einbau von Zubehör oder Änderungen sollten Sie sich stets an einen erfahrenen Fachmann wenden. Änderungen, die möglicherweise die Sicherheitseigenschaften des Schiffs beeinflussen, müssen von Fachkräften geplant, durchgeführt und entsprechend dokumentiert werden. Die Werft kann keine Haftung für nicht von ihr selbst genehmigte Änderungen übernehmen.

In manchen Ländern ist ein Schiffsführerschein oder eine Erlaubnis erforderlich, oder es gelten besondere Regelungen.

Pflegen Sie Ihr Schiff stets sorgfältig und berücksichtigen Sie dabei Schäden, die im Laufe der Zeit oder ggf. durch eine intensive oder übertriebene Beanspruchung des Schiffs entstehen. Jedes Schiff, egal wie solide es gebaut wurde, kann erhebliche Schäden erleiden, wenn es unsachgemäß geführt wird. Dann ist keine sichere Fahrt mehr gewährleistet. Passen Sie die Fahrtgeschwindigkeit und -richtung stets an die Seebedingungen an.

Falls Ihr Schiff mit einer Rettungsinsel ausgerüstet ist, lesen Sie bitte sorgfältig die entsprechende Bedienungsanleitung. Die Besatzung sollte an Bord über alle Sicherheitsausrüstungen verfügen (Schwimmwesten, Sicherheitsgurte usw.), die für den Schiffstyp, die Wetterbedingungen etc. erforderlich sind. In manchen Ländern ist diese Ausrüstung Vorschrift. Die Besatzung sollte mit der Bedienung aller Sicherheitsausrüstungen vertraut sein und die Manöver für Seenotfälle kennen (Rettungsmanöver bei Mann über Bord, Abschleppen usw.) In Segelschulen und -clubs werden regelmäßig entsprechende Schulungen angeboten.

Es wird empfohlen, dass alle Personen geeignete Auftriebshilfen tragen (Rettungswesten, persönliche Auftriebshilfsausrüstungen), wenn sie sich auf dem Deck befinden. Wichtig zu wissen: In manchen Ländern ist das ständige Tragen einer Auftriebshilfe gesetzlich vorgeschrieben.

Die Benutzer der Yacht werden darauf hingewiesen, dass:

die gesamte Besatzung eine entsprechende Schulung erhalten muss.
In Bereichen mit hohem Verkehrsaufkommen, bei geringer Sichtweite, starkem Wind oder hohen Wellen nicht mit Höchstgeschwindigkeit fahren. Aus Gründen der Höflichkeit und der Sicherheit zuliebe, sowohl was Sie selbst als auch, was andere betrifft, sollten die Bootsgeschwindigkeit und das Kielwasser reduziert werden. Respektieren Sie Bereiche, für die Beschränkungen der Geschwindigkeit und des Kielwassers gelten.
Befolgen Sie die Vorfahrtsregeln gemäß dem Wegerecht und den COLREG-Vorschriften zur Kollisionsverhütung. Sorgen Sie stets für ausreichenden Sicherheitsabstand, um Ihr Schiff bei Kollisionsgefahr zu stoppen oder den Kurs zu ändern.

Bei den verschiedenen Warnungen, die in der Anleitung ausgesprochen werden, gibt es folgende Stufen:

DIESES HANDBUCH BITTE AN EINEM SICHEREN ORT AUFBEWAHREN UND BEI WEITERVERKAUF DES SCHIFFS DEM NEUEN EIGNER ÜBERGEBEN.

GEFAHR

Warnt vor höchsten Risiken, die mit hoher Wahrscheinlichkeit zu tödlichen Folgen oder nicht wieder gutzumachenden Verletzungen führen können, falls keine geeigneten Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden.

WARNUNG

Weist auf die Gefahr hin, dass Verletzungen oder tödliche Folgen eintreten, falls keine geeigneten Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden.

VORSICHT

Verweist auf praktische Sicherheitsregeln oder macht auf gefährliche Handlungen aufmerksam, die Körperverletzungen oder Schäden am Schiff, an Bauteilen oder an der Umwelt verursachen können.

2. TECHNISCHE EIGENSCHAFTEN

2.1 • *Kennzeichnung des Schiffs:*

Herstellerplakette: Ein Teil der Informationen stehen auf der Herstellerplakette, die fest am Schiff angebracht ist.

NAME DES HERSTELLERS	*CONSTRUCTION NAVALE BORDEAUX*
AUSLEGUNGSKATEGORIE	*A*
EMPFOHLENE HÖCHSTLEISTUNG	*2 X 75 CV (2 X 54 KW)*
NR. DER BENANNTEN STELLE	*CE0607*

Kategorie	Wellenhöhe (m)	Windstärke (Beaufort)
A	> 4	>8
B	< 4	≤8
C	< 2	≤6
D	< 0.5	≤4

Empfohlene Personenzahl, je nach Auslegungskategorie:

Kategorie	Höchstpersonenzahl
A	14
B	14
C	16
D	30

Eine vollständige Erklärung zu diesen Daten finden Sie im entsprechenden Kapitel dieses Handbuchs.

WARNUNG:
Die empfohlene Höchstpersonenzahl nicht überschreiten. Ungeachtet der Personenzahl an Bord darf die Gesamtmasse von Personen und Ausrüstung die empfohlene Maximalzuladung nie überschreiten. Immer die vorgesehenen Sitze bzw. Sitzplätze benutzen.

2.2 • *Abmessungen :*

RUMPFLÄNGE	15,85 m*
RUMPFBREITE	8,60 m*
LÄNGE MAXIMAL	16,75 m
BREITE MAXIMAL	8,60 m
TIEFGANG MAX.	1,60 m
MASTTOPPHÖHE MAX	27,70 m

* gemäß Norm ISO 8666

Der Hauptantrieb der Lagoon 52 wird durch die Besegelung gewährleistet.

Die Lagoon 52 entspricht der Richtlinie 2003/44/EG.

DARSTELLUNG DER AUSLEGUNGSKATEGORIEN

Kategorie A: Das Schiff ist ausgelegt für Fahrten, bei denen Windstärken über 8 (Beaufort-Skala) und signifikante Wellenhöhen von 4 m und höher auftreten können (s. Anmerkung 1 unten), welche es weitgehend aus eigener Kraft bestehen kann. Außergewöhnliche Wetterbedingungen wie Orkane sind ausgenommen. Derartige Bedingungen können bei langen Meeresüberquerungen, z. B. von Ozeanen, oder in Küstennähe angetroffen werden, wenn man über mehrere Hundert Seemeilen hinweg keinen Wind- und Wellenschutz genießt.

Kategorie B: Das Schiff ist ausgelegt für Fahrten, bei denen keine Windstärke über 8 und entsprechende Wellenhöhen vorkommen (signifikante Wellenhöhen bis einschließlich 4 m).
Derartige Bedingungen können bei Fahrten außerhalb von Küstengewässern oder in Küstennähe angetroffen werden, wenn man über mehrere Hundert Seemeilen hinweg keinen Wind- und Wellenschutz genießt. Solche Bedingungen können ebenfalls auf Binnenmeeren von ausreichender Größe auftreten, damit eine solche Wellenhöhe entstehen kann.

Kategorie C: Das Schiff ist ausgelegt für Fahrten, bei denen keine Windstärke über 6 und entsprechende Wellenhöhen vorkommen (signifikante Wellenhöhen bis einschließlich 2 m, s. Anmerkung 1 unten). Solche Bedingungen können in ungeschützten Binnengewässern, Flussmündungen und Küstengewässern bei gemäßigten Wetterbedingungen angetroffen werden.

Kategorie D: Das Schiff ist ausgelegt für Fahrten, bei denen keine Windstärke über 4 und entsprechende Wellenhöhen vorkommen (gelegentliche Wellen bis höchstens 0,5 m Höhe). Solche Bedingungen können in geschützten Binnengewässern und Küstengewässern bei gutem Wetter angetroffen werden.

ANMERKUNG 1 - Die signifikante Wellenhöhe ist die mittlere Höhe des oberen Wellendrittels, was in etwa der von einem geübten Beobachter geschätzten Wellenhöhe entspricht. Manche Wellen können dabei doppelt so hoch wie dieser Wert sein.

2.3 • Beladung

AUSLEGUNGSKATEGORIEN	A	B	C	D
Schiff, leer:	27 000	27 000	27 000	27 000
Ankergeschirr (Anker + Kette + Trosse)	450			
Bewegliche äußere Ausrüstungen	170			
Leerverdrängung:	27 620	27 620	27 620	27 620
Rettungsinsel: (2)	160			
Persönliche Schutzausrüstungen	50			
Besatzung:	1050	1050	1200	2250
Wasser: (max. 4 x 250 Liter)	1000			
Kraftstoff: (max. 2 x 500 Liter)	1000			
Fäkalienanlage	295			
Proviant und persönliches Gepäck: Empfehlungen der Prüfstelle ICNN: mindestens 30 kg Kat A, 20 kg Kat B, 10 kg Kat C, 5 kg Kat D	420	280	160	150
Geschirr, Besteck, Wäsche	30			
Bücher, Karten, Navigationsbesteck	20			
Reservewerkzeug	80			
Dinghi und Motor	450			
Ausrüstung Tagescharterbetrieb				700
Sonstiges	60			
Beladung unter Mindestnavigationsbedingungen	**32232**	**32095**	**32125**	**33865**
Sonderausrüstung				
Spinnaker mit Takelage	95			
E-Winschen (17 x 3 + Kabel)	70			
Lazybag	50			
Bimini-Top	110			
Badeleiter	13			
Liegepolster	7			
Cockpitpolster	25			
Cockpitdusche	2			
Frischwasser-Landanschluss	3			
Deckspülungspumpe	11			
Mikrowelle	21			
Geschirrspülmaschine	57			
Entsalzungsanlage	95			
Eiswürfelbereiter	18			
Eisschrank	20			
Waschmaschine	90			
Ventilatoren im Salon	2			
Ventilatoren in der Kabine	2			
Klimaanlage mit Eiswasseraggregat	431			
Bugkoje auf SB oder BB	106			

AUSLEGUNGSKATEGORIEN	A	B	C	D
Vorhang Eingang	3			
4 zusätzliche Batterien	315			
Batterie-Ladegeräte	18			
Stromwandler	9			
Stromgenerator	480			
Motorsteuerung, Kartentisch	10			
Div. Halterungen	85			
Antifouling	55			
Fernseher Salon	9			
Raymarine-Joystick	1			
Autoradios, Kabinen	11			
Fernseher, Kabinen	21			
HiFi-Anlage Salon	13			
Cockpit-Lautsprecher, 4	2			
VHF	1			
GPS	2			
Elektronikpack	40			
Rechner, Autopilot	5			
Radar	17			
Taucherausrüstung	60			
2 Kameras unter der Flybridge-Decke	9			
4 Unterwasser-Spotleuchten	32			
Teakholz-Cockpit	80			
Teakholz-Cockpit Flybridge	40			
Gennaker + Beschläge	96			
VERDRÄNGUNG BEI HÖCHSTBELADUNG (kg)	34877	34737	34767	36507
MAXIMALE ZULADUNG (kg)	7877	7737	7767	9507

MAXIMALE ZULADUNG = maximale Verdrängung beladen - Leergewicht

Die empfohlene maximale Zuladung beinhaltet die Masse aller mitfahrenden Personen, von Proviant und persönlichem Gepäck, allen nicht in der Leermasse des Schiffs enthaltenen Ausrüstungen, der Ladung (falls vorhanden) und allen Verbrauchsflüssigkeiten (Wasser, Kraftstoff etc.).

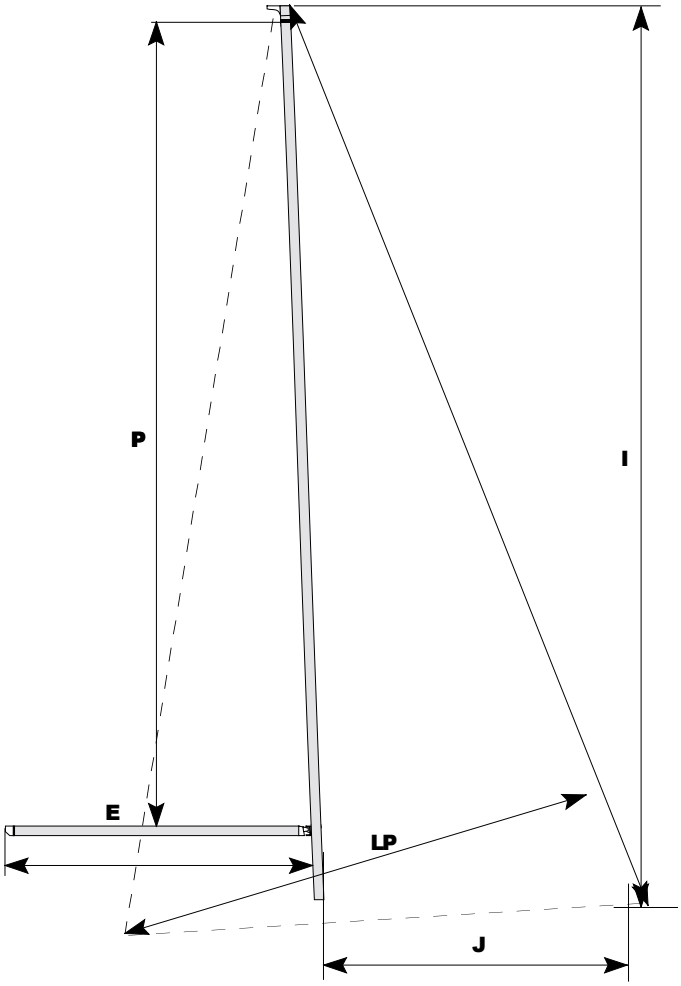
WARNUNG: Beim Beladen des Schiffs darf die empfohlene maximale Zuladung nie überschritten werden. Bei der Schiffsbeladung sorgfältig vorgehen und die Lasten so verteilen, dass die theoretische Trimmlage (= in etwa waagerecht) erhalten bleibt. Schwere Lasten sollten nicht im Oberschiff untergebracht werden.

2.4 ● Besegelung und Takelung

2.4.1 ● Kenndaten der Besegelung:

SEGEL	FLÄCHE
GROSSSEGEL	101 m^2
GENUA (MAX.)	70 m^2
STAGSEGEL	44 m^2
CODE 0	152 m^2
SPI	255 m^2

	Abmessungen
I	21.730 m
J	7,527 m
P	21,197 m
E	6,475 m



2.4.2 ● Pflege der Takelung:

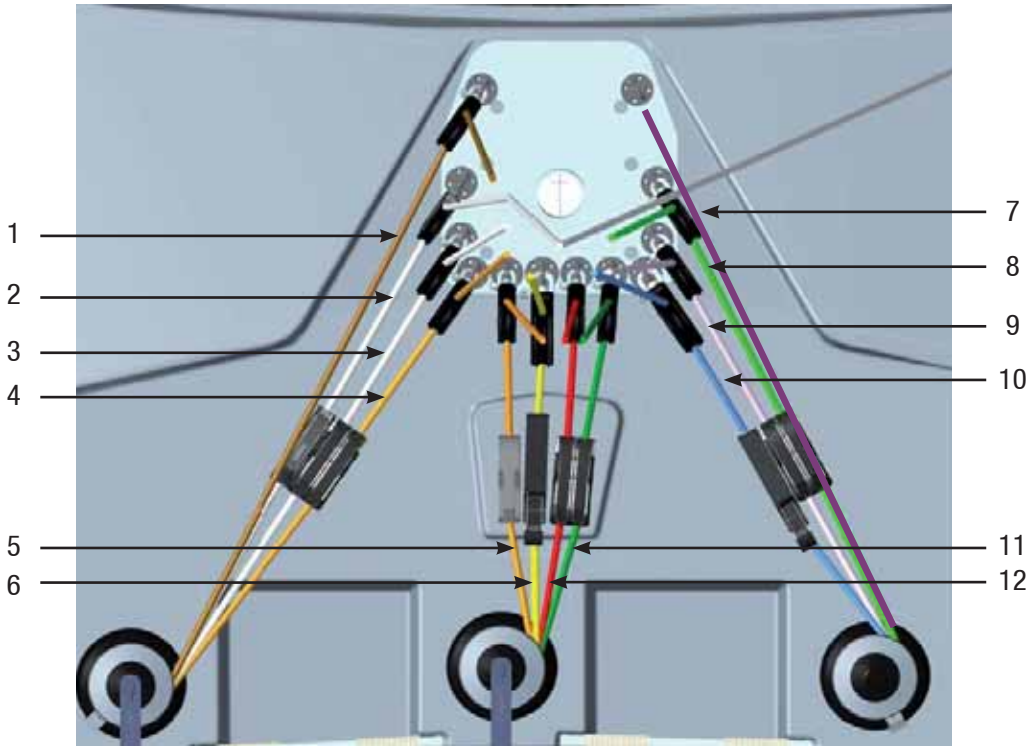
Prüfen Sie das stehende und laufende Gut regelmäßig, mindestens einmal pro Jahr.

Bei Drahtseilen:
Tauschen Sie sie aus, sobald die ersten Ausfaserungen auftreten. Achten Sie auf Korrosionsschäden, insbesondere am Übergang zu den Wantenspannern.

Überwachen Sie den Zustand von Terminals, Wantenspannern etc.

Bei den Leinen aus Synthetikfasern von Backstagen, Fallen, Schoten, Festmachern usw.:
Bei den ersten Anzeichen von Abnutzung oder Schamfilen austauschen.
Überprüfen Sie regelmäßig die anderen Takelungselemente, Schoten, Festmacher usw. und tauschen Sie sie bei Verschleiß aus.

2.4.3 ● Schot- und Fallenführung im Mastbereich



1 - Fallstrecker von Fock / Genua
2 - Fock- / Stagschot
3 - Baumdirk
4 - Cunningham, Reff 3
5 - 3. Reffreihe
6 - Fall für Spinnaker / Gennaker / Code 0 (optional)
7 - Stagfall (optional)
8 - Cunningham, Reff 2
9 - Cunningham, Reff 1
10 - Großfall
11 - 2. Reffreihe
12 - 1. Reffreihe

TECHNISCHE EIGENSCHAFTEN

VERRINGERUNG DER SEGELFLÄCHE

VORSICHT : Falls die Besegelung abweichend von diesen Empfehlungen getrimmt wird, kann als Folge ein Mastbruch auftreten! Insbesondere darf auf keinen Fall die Fock auf 100% bei 2 Reffs im Großsegel gefahren werden.

WAHRER WIND, MAXIMAL

STÄRKE	KNOTEN	BESEGELUNG	
1 - 4	20	GROSS 100 % FOCK 100%	
5	25	GROSS 1 REFF FOCK 85%	
6	30	GROSS 1 REFF FOCK 70 % ODER STAGSEGEL100%	
7	35	GROSS 2 REFFS STAGSEGEL 85 %	
8	40	GROSS 3 REFFS FOCK 40%	
9	45	GROSS 3 REFFS FOCK 30%	

3. SICHERHEIT

3.1 • Feuer

3.1.1 • Gefahren

Die größten Gefahren gehen von den Motoren (Punkt 4.1), der elektrischen Anlage (Punkt 4.3) und der Gasanlage aus (Punkt 4.4).

Bitte lesen Sie die entsprechenden Abschnitte.

3.1.2 • Brandbekämpfungsmittel

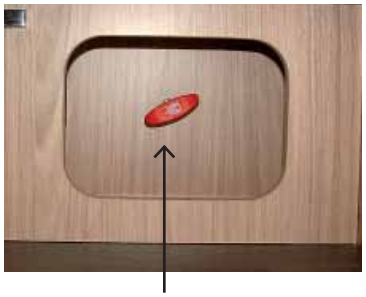
Tragbare Feuerlöscher: vom Eigner zu stellen.
Für die Anwendung der einzelstaatlichen Vorschriften im Heimathafen Ihres Schiffs sind Sie selbst verantwortlich.
Wenn das Schiff in Betrieb ist, muss es mit tragbaren Feuerlöschern ausgestattet sein:

Wir raten dazu, mindestens einen Feuerlöscher in weniger als 5 Meter Entfernung von jeder Koje einzubauen, sowie dichter als 2 Meter an der Einsprühöffnung für den Maschinenraum, dichter als 2 Meter an jedem Gerät mit offenem Feuer und dichter als 1 Meter am Steuerstand.

Wir empfehlen eine Gesamtkapazität der tragbaren Feuerlöscher von 8A/68B, mit einer Mindestkapazität jedes Löschers von 5A/34B. Die CO2-Feuerlöscher sind speziell für Brände in der Pantry oder an elektrischen Anlagen vorzusehen.

Das Schiff wird mit einem CO2-Feuerlöscher in jedem Maschinenraum ausgeliefert. Der Anbringungsort ist auf der nachstehenden Abbildung vermerkt; die Orte auf den 3 Schiffsversionen sind dieselben.

In der hinteren Fußleiste am Bett der Steuerbord-Achterkabine
Unten am Niedergang zur Backbord-Achterkabine



1

Unten am Niedergang zur Backbord-Vorderkabine

2 2

Unten am Niedergang zum Steuerborddurchgang

2 2

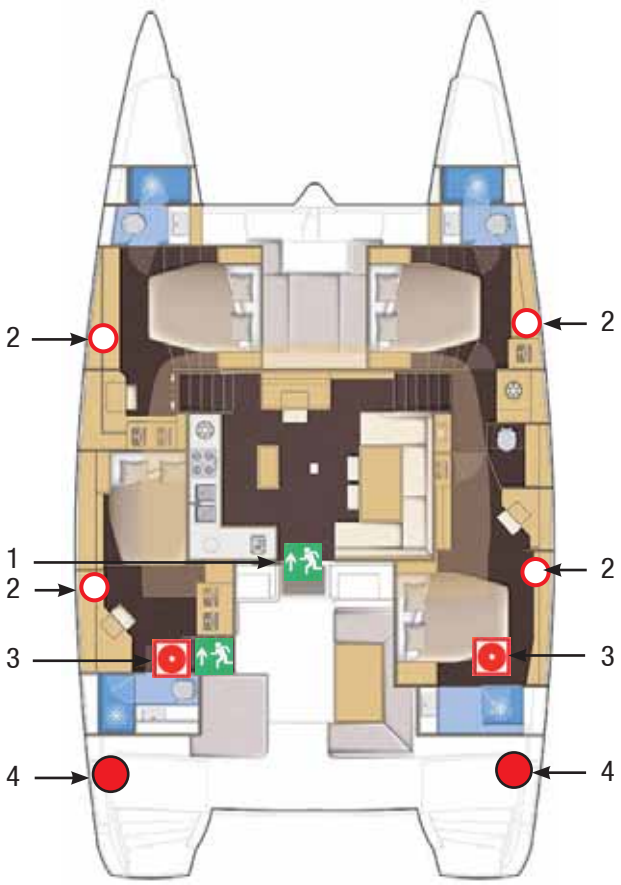
1 - Auslösung des Motorbilgen-Feuerlöschers
2 - Zuflusssperrung Tank

Feste Löschanlage in der Motorbilge (Zugang über die Motorbilgen)

3.1.3 ● Notausstiege

Die empfohlenen Notausstiege sind in der Abbildung gekennzeichnet:

1 - Notausstieg
2 - Einbauort für den Feuerlöscher
3 - Auslösezug Motorfeuerlöscher
4 - Motorfeuerlöscher
5 - Seenotraketen
6 - Erste-Hilfe-Ausrüstung
7 - VHF-Funk (optional)
8 - .....
9 - .....
10 - .....
11 - .....
12 - .....
13 - .....
14 - .....
15 - .....



1 - Nothammer zum Einschlagen der Scheibe bei Kenterung
2 - "Mannloch"-Scheibe

EMPFEHLUNGEN:
Für manche Ausstattungen ist kein bestimmter Einbauort vorgegeben.
Dieser Plan ist dazu bestimmt, dass Sie die Lage Ihrer Sicherheitsausrüstungen selbst markieren.

Allgemeines

WARNUNG

Keine frei herunterhängenden Vorhänge oder sonstige Textilien in der Nähe oder über den Kochgeräten oder anderen Geräten mit offenem Feuer anbringen.
Achten Sie auf die Sauberkeit der Bilge und überprüfen Sie regelmäßig, dass keine Kraftstoff- bzw. Gasdämpfe oder -leckagen bemerkbar sind.

Keine brennbaren Stoffe im Maschinenraum lagern.

Das Schiff während des Betriebs von Kochgeräten und/oder der Heizung nicht unbeaufsichtigt lassen.
Beim Hantieren mit Kraftstoff oder Gas nicht rauchen.

Dafür sorgen, dass die Brandbekämpfungsmittel auf dem besetzten Schiff sofort zugänglich sind. Die Besatzungsmitglieder sind zu informieren:

- wo sich die Brandbekämpfungsmittel befinden und wie sie funktionieren.
- wo die Löschmittel-Einführöffnungen zum Maschinenraum liegen.
- über die Lage von Fluchtwegen und Ausgängen.

Im Falle des Austausches von Brandbekämpfungsmitteln sind nur geeignete Geräte einzusetzen, die dieselbe Bezeichnung tragen oder eine gleichwertige technische Kapazität und Feuerbeständigkeit aufweisen.

Falls nicht brennbare Stoff im Maschinenraum gelagert werden, ist darauf zu achten, dass sie nicht auf die Maschinenanlage fallen können und weder den Zugang zum Maschinenraum noch seinen Ausgang versperren können.

- Die Wege zu den Ausgängen und Mannlöchern nicht versperren.
- Den Zutritt zu den Sicherheitsbedienelementen nicht versperren, wie: Kraftstoffabsperrhähne, Gasabsperrhähne, Trennschalter für die Bordstromanlage.
- Den Zugang zu den in Schränken untergebrachten tragbaren Feuerlöschern nicht versperren.
- Im Schiffsinnern keine Gaslampen verwenden.
- Die Schiffsanlagen (vornehmlich Elektroinstallation, Kraftstoff- und Gasanlage) nicht ändern und keine Anlage von unzureichend qualifizierten Personen ändern lassen.
- Bei laufendem Motor oder während des Betriebs von Kochgeräten oder Heizung nicht die Kraftstofftanks befüllen oder Gasflaschen auswechseln..

Wartung von Brandbekämpfungsmitteln

Der Eigner/Benutzer des Schiffs muss:

- die Brandbekämpfungsmittel zu den auf den Geräten angegebenen Zeitpunkten kontrollieren lassen,
- tragbare Brandbekämpfungsmittel nach Ablauf der Gültigkeitsdauer oder einer Entladung durch Feuerlöschmittel mit derselben oder einer höheren Feuerlöschkraft ersetzen,
- ortsfeste Feuerlöschsysteme nach Entladung oder Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer befüllen lassen oder ersetzen.

3.2 • Sichtweite

Der Sichtbereich vom Steuerstand aus kann aufgrund von hohen Trimmwinkeln des Schiffs oder sonstigen Faktoren versperrt sein, je nach Eintritt von einer oder mehreren der folgenden Bedingungen:

- Beladung und Ladungsverteilung
- Geschwindigkeit
- Seebedingungen
- Regen und Gischt
- Dunkelheit und Nebel
- Licht im Schiffsinneren
- Position von Schutzsegeln, oben und seitlich
- Personen oder bewegliche Gegenstände im Sichtbereich des Rudergängers
- Schnelle Beschleunigung und Übergang von Verdrängungs- in Gleitfahrt bei Motorschiffen
- Winkel des mit dem Motor verbundenen Trimmreglers (bei entsprechend ausgerüsteten Schiffen)
- Winkel des mit dem Rumpf verbundenen Trimmreglers (bei entsprechend ausgerüsteten Schiffen)
- Krängung der Yacht, denn die Sicht nach Lee wird von den Segeln behindert.

Die internationalen Regeln zur Kollisionsverhütung auf See (COLREG) und das Wegerecht schreiben eine ausreichende, ständige Überwachung sowie die Befolgung von Vorfahrtrechten vor. Die Einhaltung dieser Regeln ist von grundlegender Bedeutung.

3.3 • Stabilität, Überflutungsgefahr

Vor engen Kurven die Geschwindigkeit verringern, um einen Verlust der Kontrolle zu vermeiden.

Unterwegs sind Bullaugen, Fenster und abnehmbaren Türen geschlossen zu halten.

Die Stabilität leidet, wenn man zusätzliches Gewicht im Oberschiff unterbringt.

Die Stabilität kann sich verringern, wenn man ein Schiff ins Schlepp nimmt oder erhebliche Gewichte mithilfe von Davits oder Baum hebt.

Brecher stellen eine ernsthafte Gefahr für die Stabilität und durch Überflutung dar.

Türen und Einstiegsluks sind bei schwerer See zu schließen.

Das Schiff darf nicht mit Negativtrimm (d. h. mit tief eintauchendem Bug) und hoher Geschwindigkeit fahren.

Hierdurch kann das Schiff sonst krängen, was zu mangelnder Stabilität in Kurven führen kann. Ein Negativtrimm ist dazu einzusetzen, um von Verdrängungs- auf Hydrogleitfahrt überzugehen, sowie bei geringer Geschwindigkeit im Kabbelwasser.

Als Luftreserven gekennzeichnete Abteile dürfen nicht angebohrt werden.

Falls ein Schiff als unsinkbar bezeichnet wird, kann es seine Passagiere weiter tragen, selbst wenn es überflutet wird.

Auf Schiffen, auf denen keine Lenzpumpe gefordert wird, ist der Betreiber/Eigner dafür verantwortlich, mindestens einen Eimer/Ösfass an Bord mitzuführen. Er ist in geeigneter Weise zu sichern, um zu vermeiden, dass er verloren geht.

3.4 • Vermeidung von Stürzen ins Wasser

Eine klappbare Badeleiter befindet sich auf der Steuerbord-Heckplattform.

1 - Klappbare Badeleiter
2 - Notleiter

Eine Notleiter ist in der steuerbord-Heckplattform integriert.

Achten Sie darauf, dass die Einstiegshilfe für eine allein im Wasser befindliche Person sofort zugänglich und benutzbar ist.

Die Decksbestandteile, die nicht zum Arbeitsdeck zählen und auf See nicht benutzt werden dürfen, sind in der Abbildung schraffiert dargestellt.

Überprüfen Sie regelmäßig die Relingsdurchzüge: Bei Metallhandläufen ist besonders auf Ausfaserungen und Korrosion an den Verbindungsstellen zu achten.

Handläufe aus Synthetikfasern sind bei Erscheinen von Abnutzungserscheinungen durch Schamfilen oder UV-Strahlung baldigst auszutauschen.

3.5 • Rettungsinsel (nicht mitgeliefert)

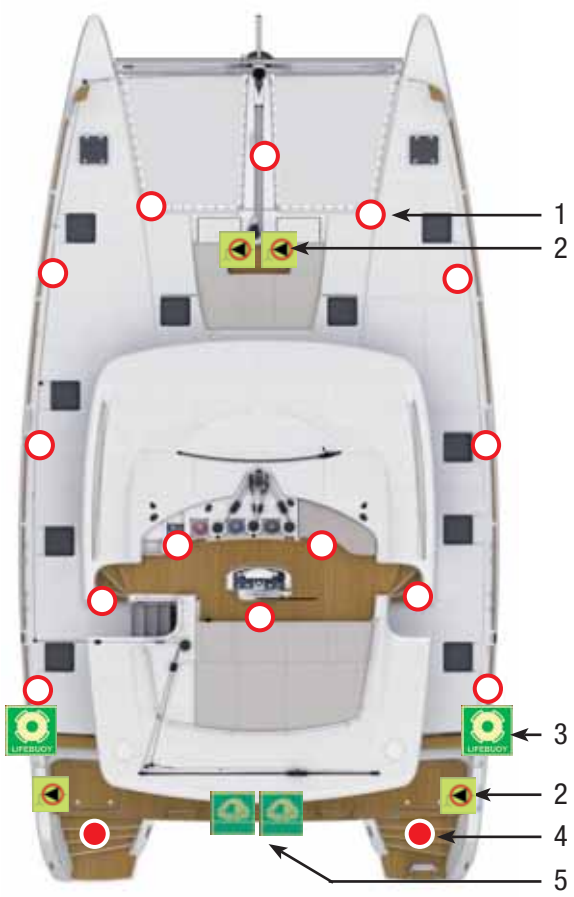
Bitte aufmerksam die entsprechende Bedienungsanleitung lesen.

Information über den Anbringungsort der Notausrüstungen

(bei Bedarf können Sie zusätzlich Ihre eigenen Ausrüstungen nachtragen).

1 - Öse für die Sorgleinenbefestigung
2 - Handlenzpumpe
3 - Anbringungsort Rettungsring
4 - Einstecköffnung Notpinne
5 - Unterbringung der Rettungsinsel
6 - Feuerlöscher

7 - .....
8 - .....
9 - .....
10 - .....
11 - .....
12 - .....



EMPFEHLUNGEN:
Für manche Ausstattungen ist kein bestimmter Einbauort vorgegeben.
Dieser Plan ist dazu bestimmt, dass Sie die Lage Ihrer Sicherheitsausrüstungen selbst markieren.

4. AUSRÜSTUNG

Genauere Informationen über die eingebauten Geräte finden Sie in deren Handbüchern, die mit der Schiffsdokumentation mitgeliefert werden.

4.1 • Motorisierung

4.1.1 • Tipps zur Bedienung

Auf dem Schiff darf kein Motor mit höherer Leistung und Gewicht als die Empfehlungswerte eingebaut werden; ansonsten wird die Stabilität gefährdet.

Beim Betanken des Kraftstofftanks den Motor stoppen und nicht rauchen.

Bei Außenbordmotoren mit Kanisterzufuhr ist der tragbare Tank außerhalb des Schiffs an einem gut belüfteten Ort zu befüllen, an dem keinerlei Entzündungsgefahr besteht.

Außerhalb der Tanks gelagerte Kraftstoffreserven (Kanister, Servicetanks usw.) müssen in einem belüfteten Raum untergebracht werden.

Vergewissern Sie sich vor dem Start, dass die Motorbilge trocken und sauber ist. Jegliche Kraftstoffansammlung am Schiffsboden bedeutet, dass der Motor nicht angelassen werden darf.

Vermeiden Sie jegliche Berührung zwischen brennbaren Substanzen und den heißen Motorteilen.

Orten Sie die Einsprühöffnung für den Feuerlöscher, die zum Löschen von Bränden in der Motorbilge vorgesehen ist.

Bei Schiffen mit Benzinmotoren ist der Maschinenraum 4 Minuten lang mit Hilfe der Bilgenlüfter zu lüften, um mögliche Benzindämpfe zu vertreiben.

Auf manchen Modellen ist ein ortsfestes Feuerlöschersystem zum Löschen von Bränden in der Motorbilge vorgesehen. Nehmen Sie Kenntnis vom Ort, an dem der Auslöser angebracht ist, und von seiner Funktionsweise (s. Punkt 3.1.2).

Nach dem Auslösen des Feuerlöschers muss der Maschinenraum gelüftet werden.

Sicherstellen, dass die Lüftungsöffnungen ordnungsgemäß freiliegen.
Vor dem Start dafür sorgen, dass:
- die Motorsteuerung nicht eingekuppelt ist,
- das Seewasser-Einlassventil auf dem Kühlkreislauf geöffnet ist; sodann nachprüfen, dass nach dem Anlassen des Motors auch tatsächlich Wasser aus dem Auspuff austritt (bei einem „feuchten“ Auspuff kann das Wasser mit den Auspuffgasen gemischt sein).

Es wird davon abgeraten, Eingriffe an beweglichen mechanischen Teilen oder in ihrer Umgebung durchzuführen (Motor, Wellenstrang usw.).

Falls ein Eingriff notwendig sein sollte:
- Den Motor und/oder die Drehung des Wellenstrangs vor Beginn eines Eingriffs an ihren Bauteilen stoppen.
- Vorsicht bei weiter Kleidung, langen Haaren oder Ringen, die von der Mechanik mitgenommen werden könnten. Tragen Sie geeignete Kleidung (Handschuhe, Mütze usw.).

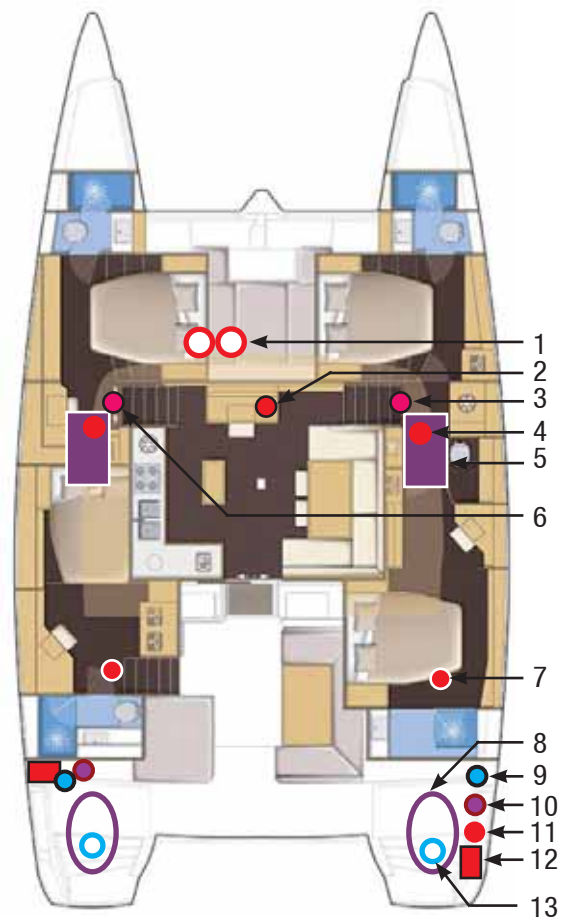
Bei Benzinmotoren immer mit der Gefahr rechnen, dass Kohlenmonoxid schläfrig macht.

Falls beim Betanken Flüssigkeit übergelaufen ist, vor dem Anlassen reinigen.

Vorbeugen, um Schädigungen an den Kraftstoffleitungen zu vermeiden.

Kraftstoffschläuche sind durch Leitungen mit derselben Kennzeichnung zu ersetzen.

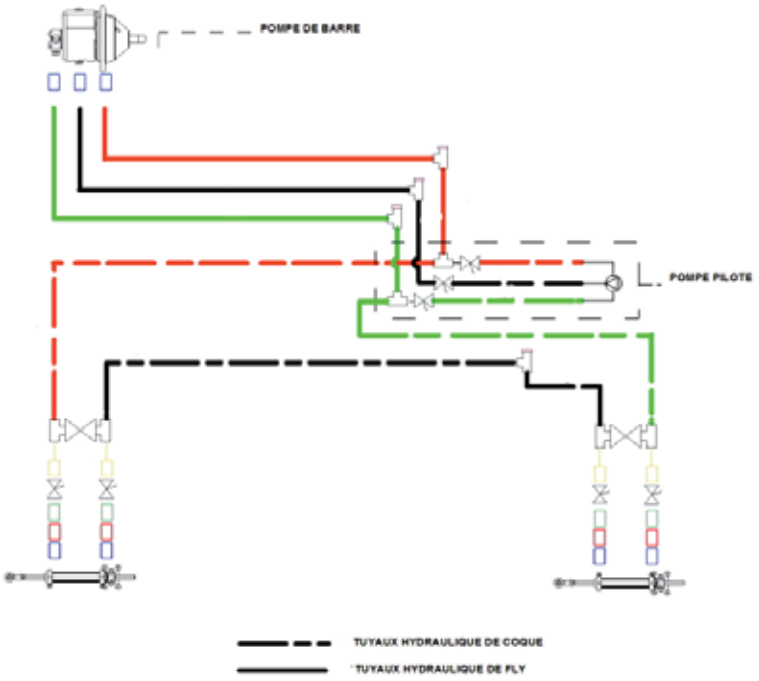
4.1.2 • Kraftstofftanks: 2 x 500 Liter DIESEL



1 - Decksanschlüssen
2 - Motorbedienelemente unter Deck (optional)
3 - Absperrventil Motorkraftstoff
4 - Kraftstoffventil
5 - Kraftstofftank
6 - Absperrventil Motorkraftstoff / Generator
7 - Auslösezug des Motorbilgen-Feuerlöschers
8 - Motor
9 - Seewasserfilter
10 - Kraftstofffilter
11 - Motorhaupt- und Koppelschalter (an Steuerbord)
12 - 12 V-Batterien
13 - Kühlwassereinlassventil für Motor

4.2 • Ruderanlage

Die Ruderanlage wird hydraulisch betätigt.



Einsatz der Notpinne

Yachten mit Radsteuerung sind mit einer Notpinne ausgestattet. Sorgen Sie dafür, dass sie jederzeit zugänglich bleibt.
Den Anschluss auf der Heckstufe abnehmen. Die Notpinne in die Aussparung auf dem Ruderkopf einstecken. Die Notpinne mit Schraube und Mutter (Pos. 3) sichern.
Die Notpinne ist einzig dazu vorgesehen, bei Steuerradhavarien mit verringerter Geschwindigkeit zu fahren.

1 - Zylinderventil in By-pass-Stellung
2 - Notpinne
3 - Schraube + Mutter zur Befestigung der Notpinne

4.3 • Elektrische Anlage

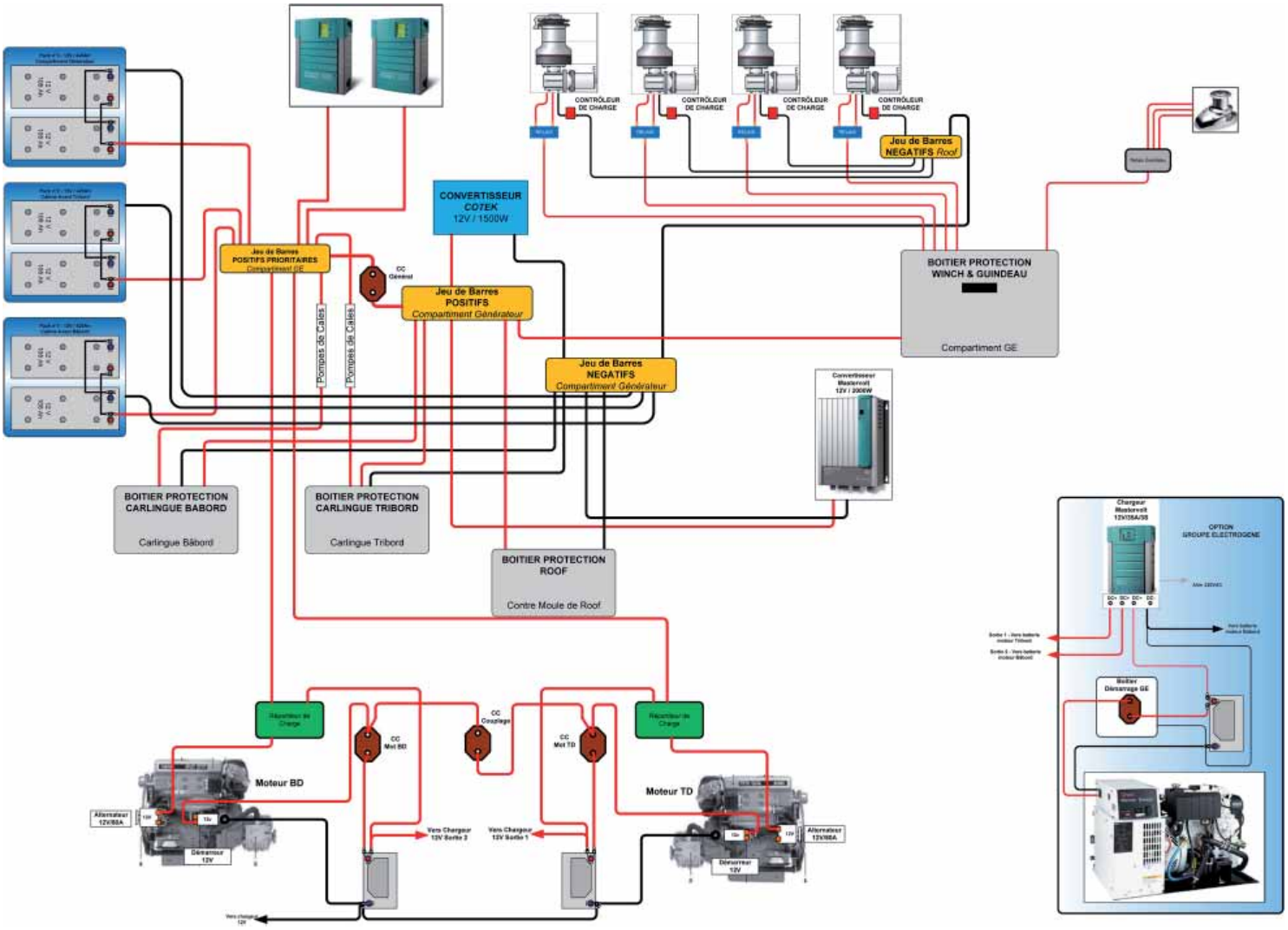
4.3.1 • Sicherungstafel und 12 V-Anlage

Nie an einer Elektroinstallation arbeiten, solange sie unter Strom steht.
Die Batterien müssen sorgfältig verzurrt sein.
Die Lüftungskanäle der Batterien dürfen nicht verstopft werden; manche Batterien geben nämlich Wasserstoff ab, womit eine Explosionsgefahr verbunden ist.
Batterien stets vorsichtig behandeln. Bei Verspritzen von Elektrolytflüssigkeit den Körperteil, der damit in Berührung geraten ist, gründlich abspülen und einen Arzt aufsuchen.
Zur Vermeidung von Kurzschlüssen zwischen den beiden Batteriepolen nie leitende Gegenstände (Metallwerkzeuge usw.) in der Nähe der Batterien lagern.
Beim Laden der Batterien sowie beim An- und Abklemmen ist die Batterie anhand der Trennschalter abzuklemmen.

Die Kenngrößen der Geräte zur Vermeidung von Überstromstärken nie verändern.
Eine Installation nie verändern. Hierzu muss ein Fachmann für Schiffselektrik herangezogen werden.
Beim Austausch oder Installieren von elektrischen Geräten nicht die Amperezahl des Stromkreises überschreiten.
Lassen Sie das Schiff nie unbeaufsichtigt, wenn die elektrische Anlage unter Strom steht; hiervon ausgenommen sind die automatische Lenzpumpe und die Stromkreise der Feuer- und Diebstahl-Warnanlage.

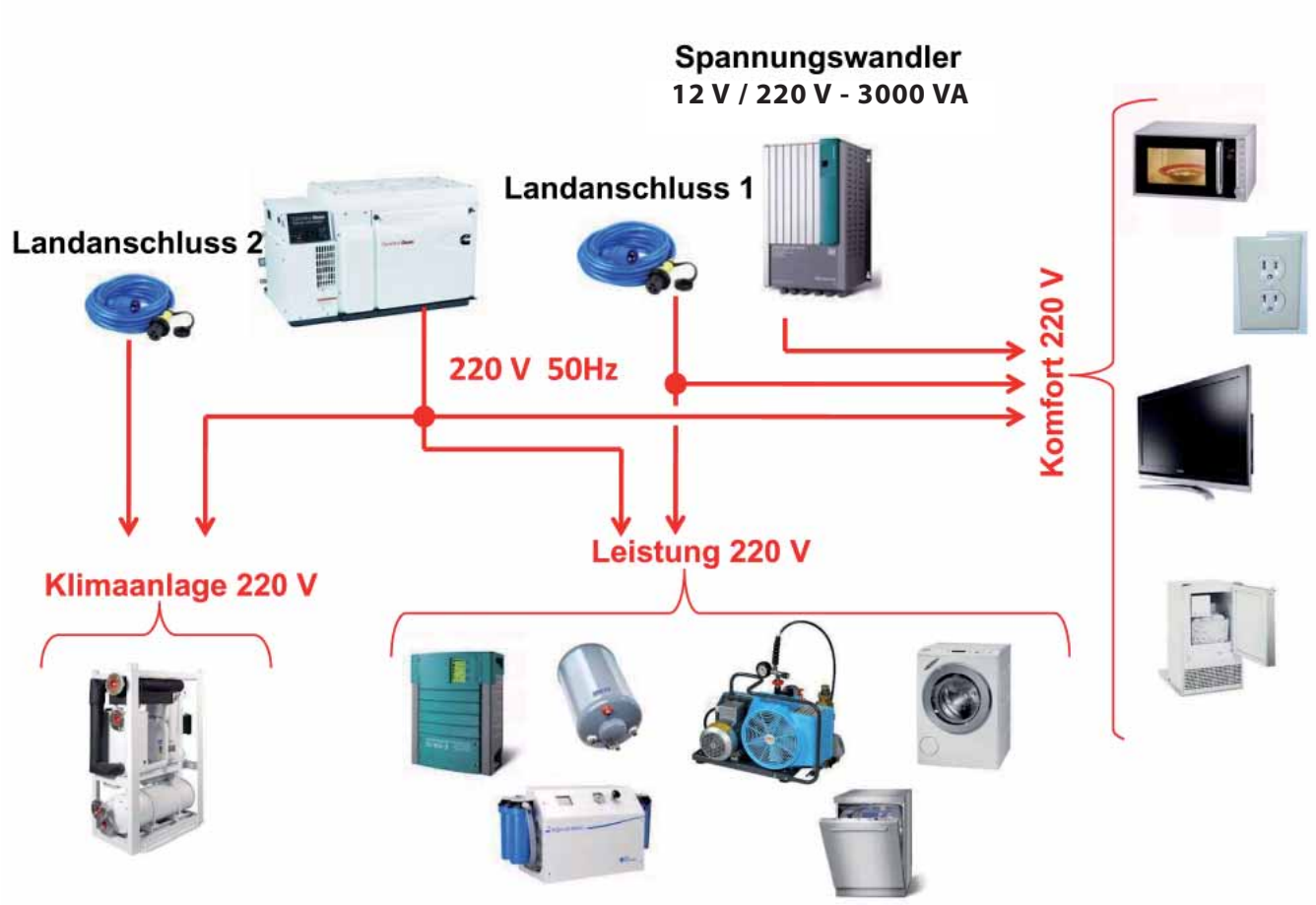
Bitte beachten: Die Drähte der 12 V-Anlage sind rot für die Plus- und schwarz für die Minusseite.

12 V-ANLAGE



Hauptschalter 12 V

220 V-ANLAGE



MULTIFUNKTIONS-TOUCHSCREEN

4.3.2 ● Elektrische 110 V - 220 V-Anlage

Manche Schiffe sind (je nach Modell standardmäßig oder optional) mit einer 110 V- bzw. 220 V-Anlage ausgerüstet.
Folgende Maßnahmen sollten zur Vermeidung von Elektroschocks und Feuergefahr beachtet werden:
Nicht an der Anlage arbeiten, solange sie unter Strom steht.
Strom steht.
Das Landstromkabel zuerst im Schiff einstecken, bevor es an die Steckdose auf dem Steg angeschlossen wird.
Nie das Ende des Landstromkabels ins Wasser hängen lassen.
Wenn der Landstrom angeschlossen ist, kann zwischen der „Erde" auf dem Schiff und derjenigen der Netzseite eine Differenz auftreten, verbunden mit der Gefahr von Ausgleichsströmen und Elektroschocks (insbesondere gefährlich für in der Nähe schwimmende Personen).
Vor dem Anschließen bzw. Unterbrechen des Landstromkabels die Landstromquelle an der Trennvorrichtung auf der Bordanlage unterbrechen.
Zum Unterbrechen des Landstroms das Landstromkabel zuerst auf der Steckdose am Steg ziehen.

Falls die Anzeige Polvertauschung aktiviert ist, muss das Kabel sofort abgeklemmt werden. Vor Benutzung der Elektroinstallation auf dem Schiff zuvor die Polvertauschung korrigieren.
Den Anschluss für das Landstromkabel sorgfältig mit der Klappe verschließen.
Die Anschlüsse auf dem Landstromkabel nicht verändern; nutzen Sie nur dazu passende Anschlussteile.

Die Elektroinstallation des Schiffs und die einschlägigen Zeichnungen dürfen nicht geändert werden. Zur Installation, Änderung und Instandhaltung sollte ein Fachmann für Schiffselektrik herangezogen werden. Die Anlage ist mindestens zweimal pro Jahr zu kontrollieren.
Zur Vermeidung von Brandgefahren ist die Schiffsversorgung zu unterbrechen, sobald die Anlage nicht benutzt wird.
Metallische Kästen und Gehäuse von installierten Elektrogeräten an den Schutzleiter des Schiffs anschließen (grün-gelb gebänderter Leiter).
Elektrische Geräte mit Schutzisolierung oder Erdung verwenden.
Bitte beachten: Die Phasendrähte sind blau, die Neutralleiter braun und die Erdungsdrähte grün / gelb.

MULTIFUNKTIONS TOUCHSCREEN

STEUERUNG DER VERSORGUNG MIT 110 V / 220 V
Am Multifunktions-Touchscreen auf dem Kartentisch kann man für die verschiedenen 110 V-/220 V-Bordverbraucher die Stromquelle auswählen (Landanschluss, Generator oder Spannungswandler).

SICHERUNGSTAFELN 110 V - 220 V
Der Schaltschrank im Steuerborddurchgang umfasst zwei Schienen mit Schutzschaltern für die 110 V-/220 V-Geräte:

Die obere Reihe gehört zur LEISTUNGS-Schiene, mit 220 V - 50 oder 60 Hz.
Die untere Reihe gehört zur KOMFORT-Schiene, mit 220 V - 50 HZ oder 110 V - 60 Hz.

Die Schutzschalter für die Klimageräte befinden sich in der Backbord-Motorbilge.

HINWEIS: alle 110 V-/220 V-Schutzschalter sind als zweipolige Sicherungsautomaten ausgeführt.

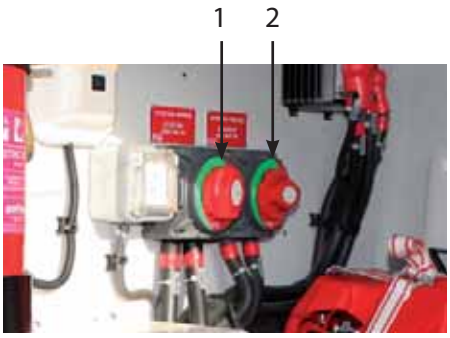
110 V-/220 V-Schutzschalter

Schutzschalter Klimageräte

4.3.3 ● Notanlassfunktion

Falls die Starterbatterien für den Motor ausfallen sollten, steht eine Koppelmöglichkeit zwischen den 12 V-Batterien des Backbord-/Steuerbord-Anlasssystems zur Verfügung (im Steuerbord-Maschinenraum).

Zur Koppelung der Batterien:
- Hauptschalter, Ausschalter der Backbord- und Steuerbordmotoren und anschließend den Notkoppelschalter im Steuerbord-Maschinenraum auf Position ON schalten.
- Die Backbord- und Steuerbordmotoren anlassen.
- Sobald die beiden Motoren gestartet sind, den Notkoppelschalter wieder unterbrechen (Position OFF).

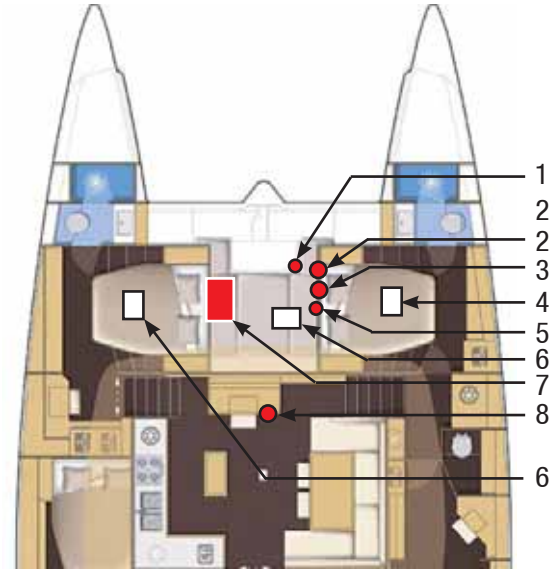


1 - Batteriekoppelschalter (12 V)
2 - Steuerbordmotor-Ausschalter (12 V)

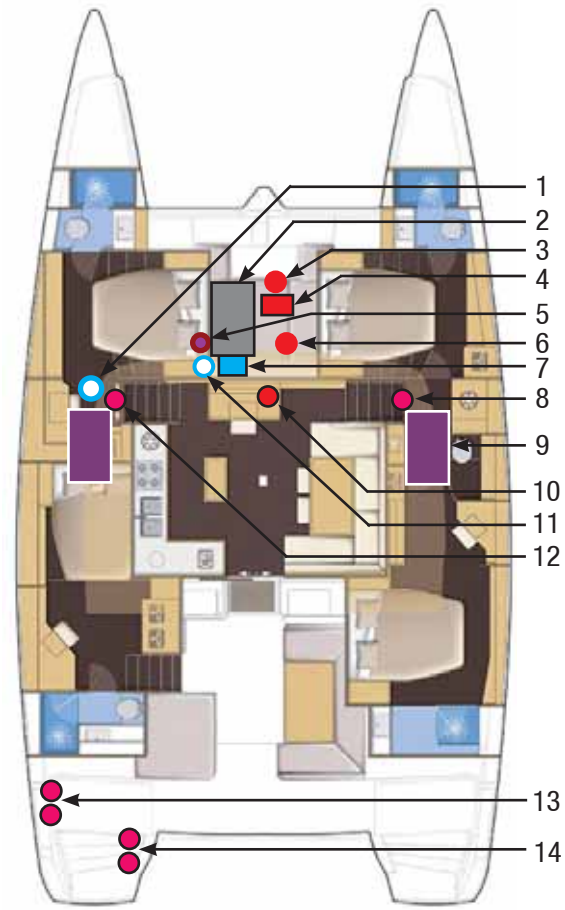
Hinweis: Im Normalbetrieb werden die 12 V-Starterbatterien für die Motoren von den 12 V-Lichtmaschinen der jeweiligen Motoren geladen.

4.3.4 ● Lage der Batterietrennschalter, Schalttafeln und elektrischen Geräte…

Vor dem Austauschen einer Sicherung zunächst an den Batterietrennschaltern den Strom unterbrechen. Manche der nachstehenden Ausrüstungen in der Tabelle können optional sein.



1 - Stromwandler 12 V/110 V - 220 V / 1500 VA (Standard)
2 - Ladegerät 12 V / 220 V / 100 Ah (Standard)
3 - Ladegerät 12 V / 220 V / 100 Ah (optional)
4 - Bordnetz-Batteriegruppe (Standard)
5 - Stromwandler 12 V/110 V - 220 V / 3000 VA (optional)
6 - Bordnetz-Batteriegruppe (optional)
7 - Generator
8 - Generalhauptschalter 12 V-Bordnetz



1A - Seewasserventil für den Generator
1B - Generator-Seewasserfilter.
1C - Kraftstoff-Förderpumpe
2 - Generator
3 - Generator-Batterieladegerät
4 - Starterbatterie für den Generator
5 - Generator-Kraftstofffilter
6 - Generator-Schutzschalter
7 - Wasser-/Gas-Abscheider
8 - Absperrzüge für Motor-/Generator-Kraftstoff
9 - Kraftstofftank
10 - Remote-Bedienung am Kartentisch
11 - Ablassventil der Wasserabscheidung
12 - Umschaltzug zur Auswahl des Tanks / Generators
13 - Schutzschalter für Landanschlüsse
14 - Landanschlüsse

4.4 • Gas- und Frischwasseranlage

4.4.1 • Gasherd

Keine entzündlichen Stoffe über dem Gasherd anbringen bzw. aufhängen (Gardinen, Papier, Tücher usw.).
Solange mit Gas oder Spiritus betriebene Geräte in Betrieb sind, darf das Schiff nicht unbeaufsichtigt bleiben.
Falls ein Gasgeruch auftritt oder die Flamme ungewollt verlöscht (und selbst wenn die Gaszuleitung beim Verlöschen der Flamme automatisch unterbrochen wird), die Hähne schließen und für einen Luftzug sorgen, um das Restgas zu entfernen. Die Ursache des Problems klären.
Nicht rauchen oder mit offenem Feuer in die Nähe kommen, wenn eine Gasleckage gesucht, eine Gasflasche ausgetauscht oder ein sonstiger Eingriff an der Gasanlage vorgenommen wird.

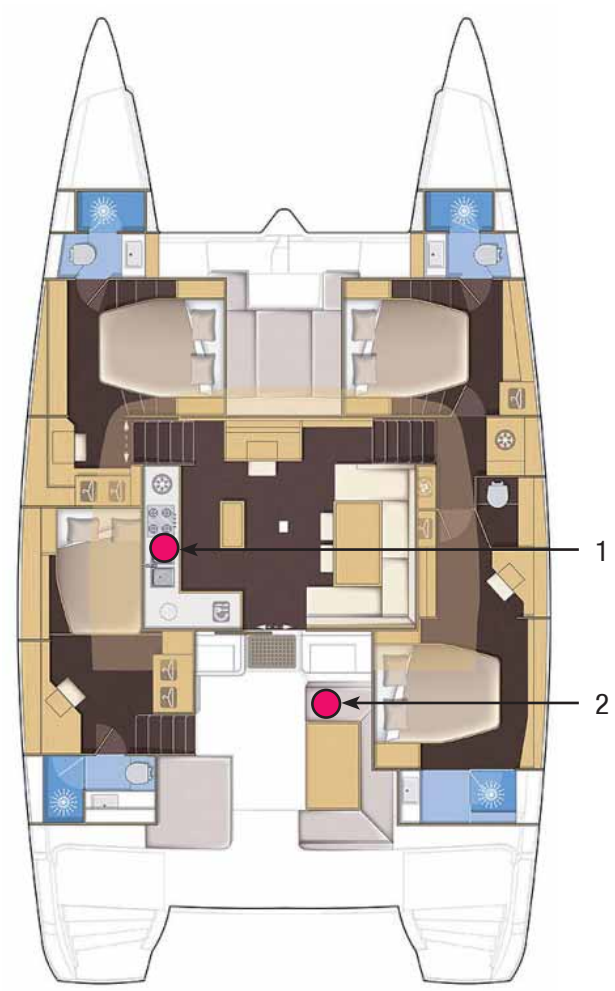
WARNUNG : Geräte mit offenem Feuer und Brennstoffbetrieb verbrennen den Sauerstoff aus der Kabine und geben Verbrennungsprodukte an die Luft im Schiff ab. Werden derartige Geräte benutzt, ist eine Lüftung erforderlich. Die Lüftungsöffnungen dürfen nie verstopft werden; es ist zu prüfen, dass Geräte mit Rauchabzug ordnungsgemäß funktionieren.

Die Hähne auf der Versorgungsleitung und die Flaschenhähne schließen, solange die Geräte nicht benutzt werden.
Bei Gaskochern mit integrierter Flasche muss der Flaschenwechsel außerhalb vom Schiff stattfinden. Bevor der Gaskocher wieder in die Pantry gebracht wird, einen Versuch durchführen. Darauf achten, dass die Scharniere der Gaskocher nach dem Einsetzen verriegelt werden.

Kochgeräte dürfen nicht zur Heizung der Räume verwendet werden.
Die Lüftungsöffnungen dürfen nie verstopft werden.
Vor dem Öffnen der Hähne auf der Leitung und der Flasche sicherstellen, dass die Brennerhähne geschlossen sind.
Die Hähne vor dem Flaschenwechsel schließen; im Notfall sind sie sofort zu schließen.
Reserveflaschen in den belüfteten Fächern an Deck oder hierfür vorgesehenen Backskisten lagern, die gasdicht sind und nach außen gelüftet werden.
Den Zutritt zu den Gasanlagenkomponenten nicht versperren, dies gilt insbesondere für die Hähne (Flasche und Gasherd).
Die Schläuche zur Verbindung zwischen der Flasche auf einer Seite und dem Gaskocher auf der anderen müssen je nach den geltenden Vorschriften in Ihrem Land erneuert werden. Verwenden Sie nur solche Schläuche, die den Normen in Ihrem Land genügen.
Die Gasflaschenfächer nicht zur Lagerung von anderen Ausrüstungen benutzen.
Darauf achten, das Gewinde auf der Flasche, auf das der Druckminderer aufgeschraubt wird, nicht zu beschädigen. Den Zustand des Druckminderers alljährlich kontrollieren und ihn bei Bedarf austauschen. Druckminderer verwenden, die mit dem bereits installierten gleichwertig sind.
Dafür sorgen, dass die Hähne von leeren Flaschen geschlossen und abgeklemmt sind. Die Schutzmittel, Aufsatzglocken oder Stopfen an ihrem Platz lassen.
Zur Reinigung und Leckagesuche keine ammoniakhaltigen Lösungen verwenden.

4.4.2 ● Zeichnung Gasanlage

Staukasten unter der vorderen Cockpit-Sitzbank dient zur Aufnahme von zwei Gasflaschen.
Die Ventile zum Öffnen / Schließen der Kreise befinden sich im Schrank unter der Spüle.



Wird das Schiff als US-Version ausgeliefert, so befindet sich im Gasflaschenabteil auch ein Magnetventil.
Zur Inbetriebnahme des Magnetventils den Schalter unter dem Schrank mit dem Mikrowellenherd, am Backbordeingang der Pantry betätigen.

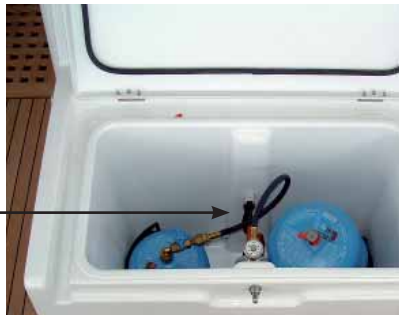
1 - Gasventile

2A - Staufach / Unterbringung von Gasflaschen

2B - Magnetventil (US-Version)

1

2



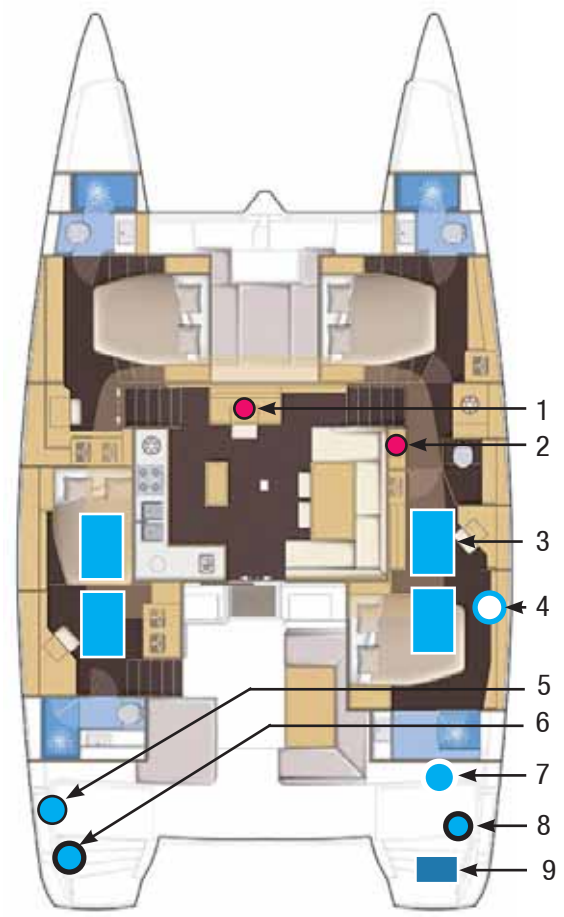
4.4.3 ● Spirituskocher

WARNUNG : Beim Hantieren mit Brennstoff nicht rauchen.

Den Brennstoff im hierfür vorgesehenen Kanister mit ausreichend Abstand zum Kocher, zum Motor und allen sonstigen Wärmequellen aufbewahren.
Beim Füllen der Brenner die Herstelleranweisungen beachten. Keinen Spiritus direkt über dem Kocher in den Brenner eingießen.

Nur denaturierten Alkohol (Brennspiritus) verwenden. Benzin, Petroleum, Propan, Schwer- und Heizöl sowie sämtliche sonstigen Brennstoffe und entzündlichen Substanzen sind unzulässig.
Über den Brennerbehälter übergelaufenen Brennstoff sofort abwischen.

4.4.4 ● Frischwasseranlage



1 - Multifunktions-Touchscreen
2 - Schalter für Inbetriebnahme der Wasserpumpe
3 - Frischwassertank
4 - Einfüllöffnung
5 - Frischwasser-Landanschlussventil
6 - Frischwasser-Landanschluss
7 - Wasserpumpe
8 - Decksdusche
9 - Heißwasserbereiter

4.5 ● Fäkalientanks

4.5.1 ● Kenndaten

1 Fäkalientank mit 73 l Inhalt pro WC.

Es kann sein, dass der Tankinhalt je nach Trimm, Beladung, Position des/der möglichen Befüllanschlüsse und/oder Entleerungsöffnungen nicht voll genutzt werden kann.

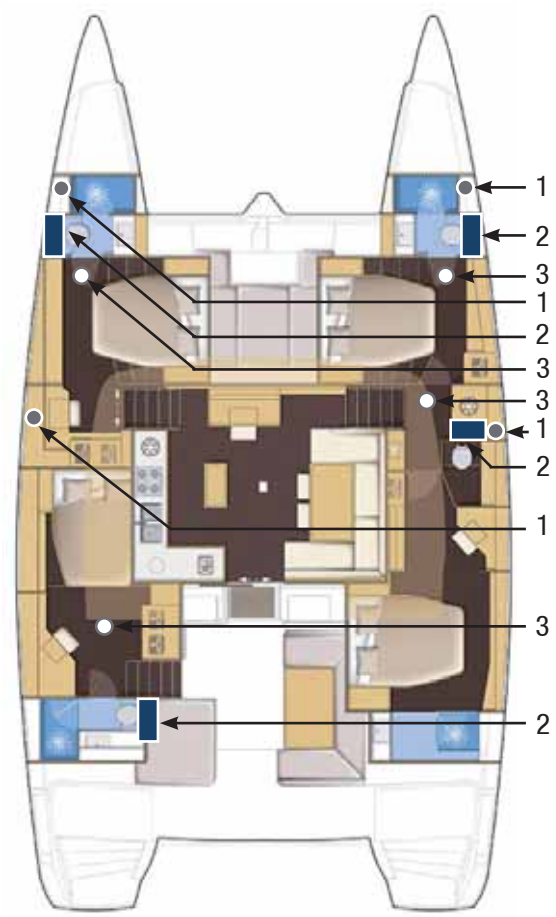
Die WCs nicht in Küstennähe entleeren.

Halten Sie sich auf dem Laufenden über örtliche Umweltschutzvorschriften und beachten Sie die nachahmenswerten Verhaltensweisen ("good practices").

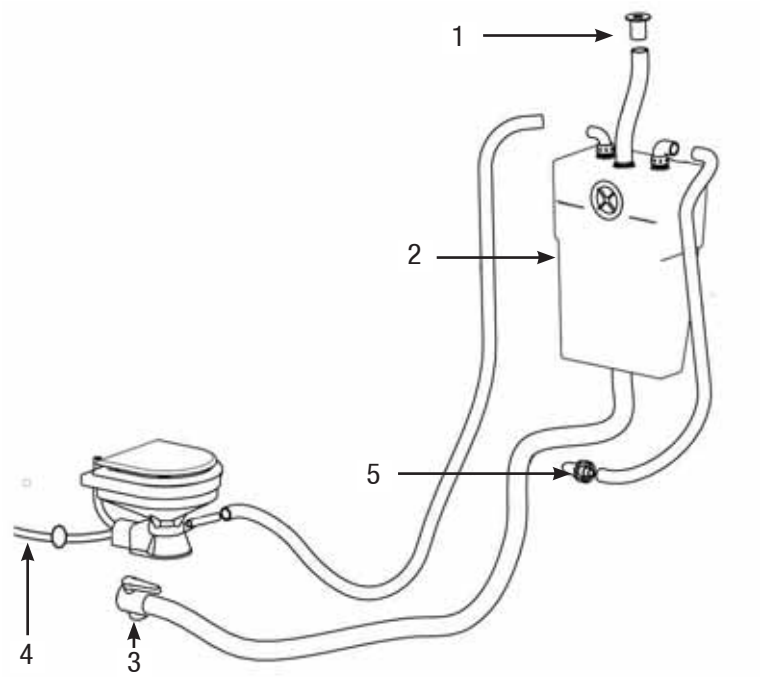
Halten Sie die internationalen Umweltschutzvorschriften zum Schutz von Meeresbiotopen ein (Marpol).

4.5.2 ● Funktionsweise der Fäkalienrückhalteanlage

Das Bedienungsprinzip der Anlage geht aus beiliegendem Schema hervor.



FÄKALIENTANKANLAGE



1 - Abpumpöffnung an Deck
2 - Fäkalientank
3 - Ablassventil im Rumpf
4 - Zuleitung vom Frischwassertank
5 - Entlüftung

Die WCs werden einzig in die Fäkalientanks entleert, die ihrerseits wie folgt geleert werden:
entweder durch Abpumpen: Decksanschluss (1),
oder durch Ablassen ins Meer: Ventil (3).
Die Anlage nach jeder Benutzung spülen: Die Schüssel mit Frischwasser oder Seewasser füllen und dann entleeren.
Zur Reinigung werden haushaltsübliche Reinigungsmittel verwendet.
Die Anlage muss beim Einwintern des Schiffs mit Minustemperaturen abgelassen werden.

Dem Umweltschutz zuliebe:

Den Inhalt der Fäkalientanks nicht in Küstennähe entleeren; nutzen Sie die Abpumpanlagen von Häfen bzw. Marinas, um die Fäkalientanks zu entleeren, bevor Sie den Hafen verlassen.
Sicherstellen, dass das Ablassventil der Schüssel geschlossen ist, um mögliche ungewollte Entleerungen zu vermeiden.

4.6 • Pumpen, Ventile und Seeventile

4.6.1 • Pumpen

Die Lenzpumpenanlage ist nicht dazu vorgesehen, im Havariefall die Schwimmfähigkeit des Schiffs zu sichern.
Die Pumpen nicht leer laufen lassen, um Beschädigungen zu vermeiden.
Der Wasserstand in den Bilgen ist möglichst gering zu halten.
Führen Sie regelmäßig eine Sichtprüfung der Funktionsfähigkeit jeder Lenzpumpe durch.

! VORSICHT

Prüfen Sie in regelmäßigen Abständen die Funktionsfähigkeit jeder Lenzpumpe.
Die Ansaugstellen bzw. Siebfilter der Pumpen von Ablagerungen befreien, die sie sonst verstopfen könnten.
Falls die Schotts zur Trennung der Vor- und Achterpieks Ventile aufweisen, müssen diese im Normalbetrieb geschlossen gehalten werden; sie werden einzig dazu geöffnet, Wasser aus der Hauptbilge abzulassen. .

4.6.2 • Ventile und Seeventile; Lenzanlage

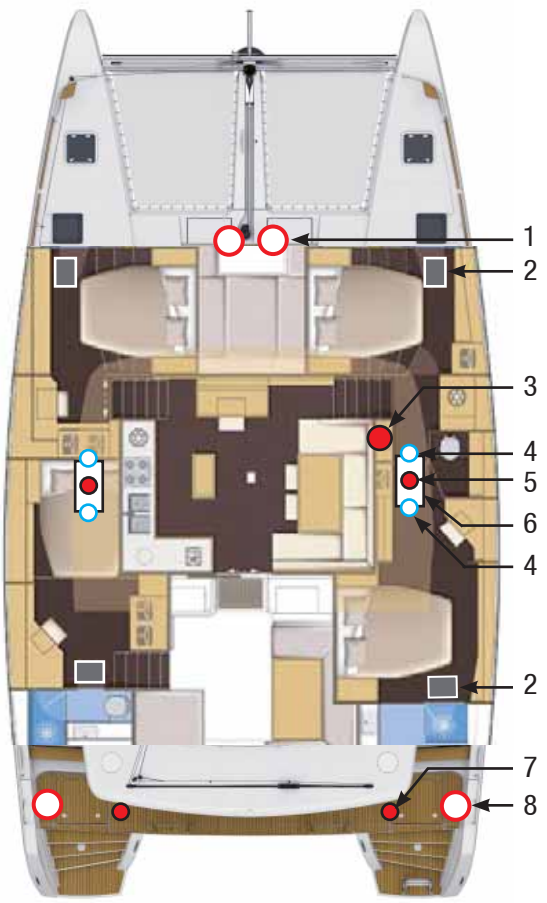
LENZANLAGE

WARNUNG

Die Lenzpumpenanlage ist nicht für den Zweck bestimmt, Wassereinbrüche bei Rumpfschäden zu beherrschen.

Leistung einer elektrischen Lenzpumpe:
135 Liter/Minute

Leistung einer Handlenzpumpe:
0.9 Liter/Betätigung bzw. 40.5 Liter/Minute



SEEVENTIL OFFEN

SEEVENTIL GESCHLOSSEN

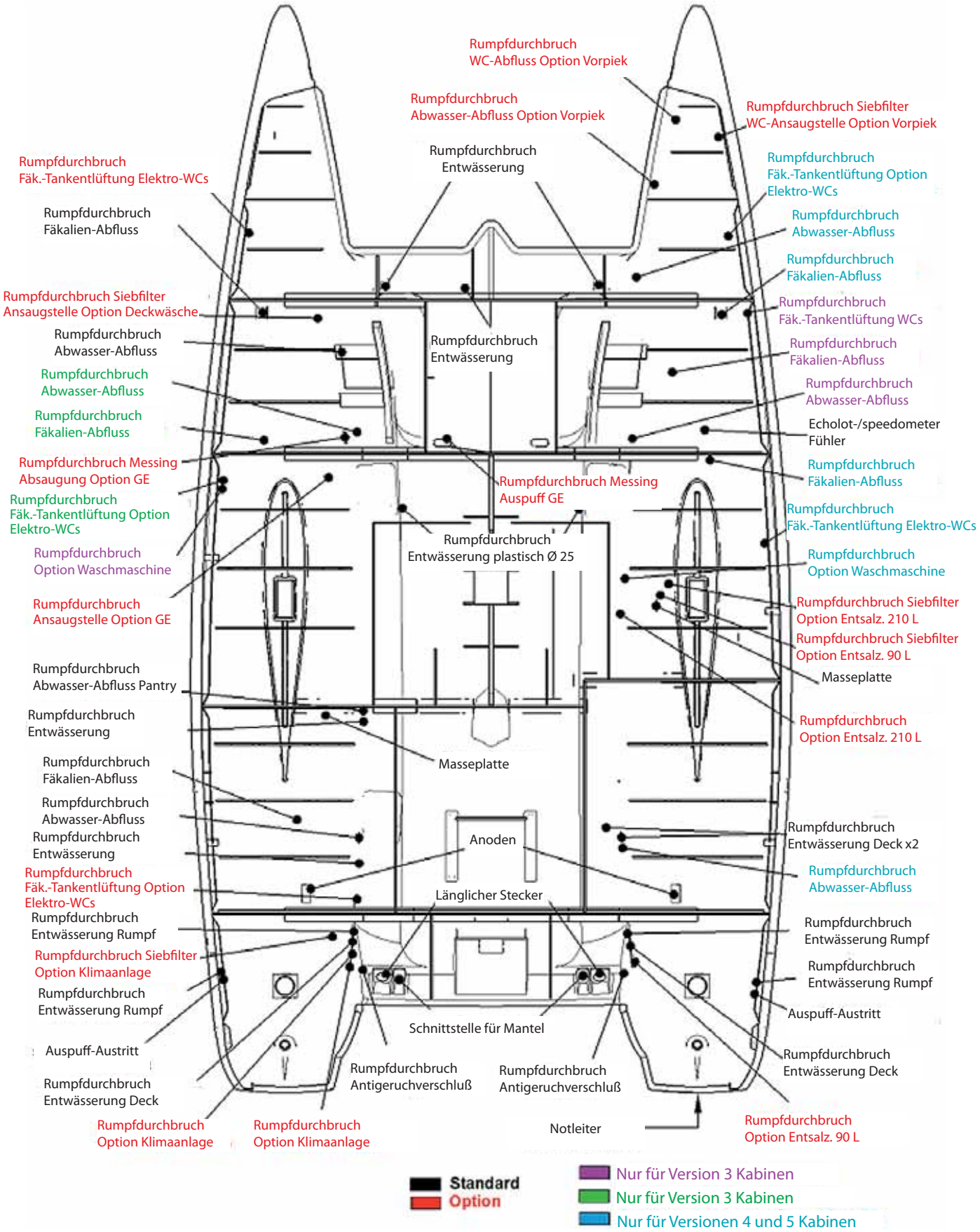
1 - Handlenzpumpe Vorpiek
2 - Hebetank für Abwässer
3 - Schalter für elektrische Lenzpumpen
4 - Auspumpen Vorschiffs-/Achterschiffsraum
5 - Elektrische Lenzpumpe / Lenzbrunnen
6 - Rumpfbilge
7 - Elektrische Lenzpumpe / Motorbilge
8 - Handlenzpumpe Motorbilge

Die Ausstattung in den beiden Rümpfen ist identisch.
Hinweis: Alle Ventile im Schiff sind gekennzeichnet.

3

1

AUSRÜSTUNG


Rumpfdurchbruch WC-Abfluss Option Vorpiek
Rumpfdurchbruch Abwasser-Abfluss Option Vorpiek
Rumpfdurchbruch Siebfilter WC-Ansaugstelle Option Vorpiek
Rumpfdurchbruch Entwässerung
Rumpfdurchbruch Fäk.-Tankentlüftung Elektro-WCs
Rumpfdurchbruch Fäkalien-Abfluss
Rumpfdurchbruch Fäk.-Tankentlüftung Option Elektro-WCs
Rumpfdurchbruch Abwasser-Abfluss
Rumpfdurchbruch Fäkalien-Abfluss
Rumpfdurchbruch Siebfilter Ansaugstelle Option Deckwäsche
Rumpfdurchbruch Fäk.-Tankentlüftung WCs
Rumpfdurchbruch Abwasser-Abfluss
Rumpfdurchbruch Entwässerung
Rumpfdurchbruch Fäkalien-Abfluss
Rumpfdurchbruch Abwasser-Abfluss
Rumpfdurchbruch Abwasser-Abfluss
Rumpfdurchbruch Fäkalien-Abfluss
Echolot-/speedometer Fühler
Rumpfdurchbruch Messing Absaugung Option GE
Rumpfdurchbruch Fäkalien-Abfluss
Rumpfdurchbruch Messing Auspuff GE
Rumpfdurchbruch Fäk.-Tankentlüftung Option Elektro-WCs
Rumpfdurchbruch Fäk.-Tankentlüftung Elektro-WCs
Rumpfdurchbruch Entwässerung plastisch Ø 25
Rumpfdurchbruch Option Waschmaschine
Rumpfdurchbruch Option Waschmaschine
Rumpfdurchbruch Ansaugstelle Option GE
Rumpfdurchbruch Siebfilter Option Entsalz. 210 L
Rumpfdurchbruch Siebfilter Option Entsalz. 90 L
Masseplatte
Rumpfdurchbruch Abwasser-Abfluss Pantry
Rumpfdurchbruch Entwässerung
Rumpfdurchbruch Option Entsalz. 210 L
Masseplatte
Rumpfdurchbruch Fäkalien-Abfluss
Rumpfdurchbruch Abwasser-Abfluss
Rumpfdurchbruch Entwässerung
Anoden
Rumpfdurchbruch Entwässerung Deck x2
Rumpfdurchbruch Abwasser-Abfluss
Rumpfdurchbruch Fäk.-Tankentlüftung Option Elektro-WCs
Länglicher Stecker
Rumpfdurchbruch Entwässerung Rumpf
Rumpfdurchbruch Entwässerung Rumpf
Rumpfdurchbruch Siebfilter Option Klimaanlage
Rumpfdurchbruch Entwässerung Rumpf
Rumpfdurchbruch Entwässerung Rumpf
Auspuff-Austritt
Schnittstelle für Mantel
Auspuff-Austritt
Rumpfdurchbruch Entwässerung Deck
Rumpfdurchbruch Antigeruchverschluß
Rumpfdurchbruch Antigeruchverschluß
Rumpfdurchbruch Entwässerung Deck
Rumpfdurchbruch Option Klimaanlage
Rumpfdurchbruch Option Klimaanlage
Notleiter
Rumpfdurchbruch Option Entsalz. 90 L
Standard
Option
Nur für Version 3 Kabinen
Nur für Version 3 Kabinen
Nur für Versionen 4 und 5 Kabinen

5 ANKERN, VERTÄUEN UND ABSCHLEPPEN

Klappe bzw. Luk zum Verschluss des Kettenkastens unterwegs stets geschlossen halten.
Zum Abschleppen nur reduzierte Geschwindigkeit aufnehmen.
Die Schleppvertäuung muss so angebracht werden, dass sie unter Last gelöst werden kann.
Der Eigner muss sicherstellen, dass Festmacher, Schlepptaue, Belegpunkte und Ketten den Einsatzbedingungen des Schiffs entsprechen.

Abschleppklampe

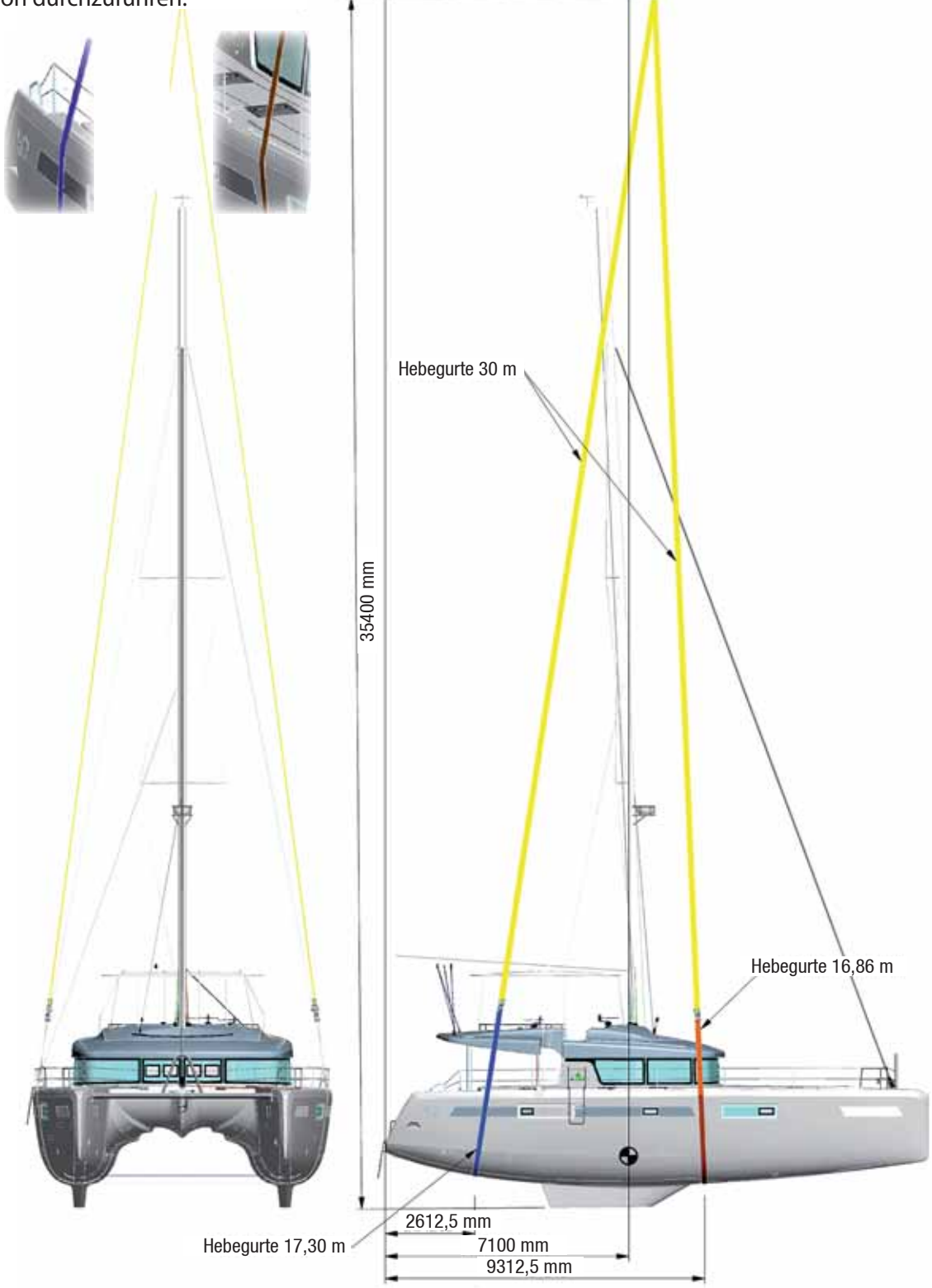
Badeleiter

Befestigung der Ankerkettenspinne

Bemaßte Zeichnung für die Anbringungsachsen der Hebegurte

Dafür sorgen, dass die Schiffslage auf dem Anhänger sowohl seitlich als auch in Längsrichtung stabil ist.

Es empfiehlt sich, die Durchzüge lockern, um die Riemen außerhalb davon durchzuführen.



7 UMWELTSCHUTZ

• *Behandlung von Müll und Schadstoffen*

- Werfen Sie Verpackungen in die dafür vorgesehenen Wertstofftonnen.
- Wenn ein Gerät endgültig unbenutzbar geworden ist, informieren Sie sich bitte bei der nächsten Recyclingstelle oder bei Ihrem Fachhändler über die entsprechenden Recyclingvorschriften.
- Achten Sie darauf, das Gerät gemäß den geltenden örtlichen Vorschriften zu entsorgen.
- Bestimmte Bordausrüstungen können schädliche Nebenwirkungen für die Umwelt und die menschliche Gesundheit haben, wenn sie bestimmte Stoffe enthalten. Werfen Sie daher keine Geräte in die Hausmülltonnen oder ins Meer.
- Entleerte Batterien sind gesundheits- und umweltschädlich. Daher werden Batterien nicht gemeinsam mit dem Hausmüll entsorgt, sondern müssen getrennt zum Recycling gegeben werden.

Bitte informieren Sie sich bei der Hafenverwaltung oder Fachbetrieben über das Batterienrecycling.

- Nehmen Sie die internationalen Vorschriften zur Verhütung der Meeresverschmutzung (MARPOL-Übereinkommen) zur Kenntnis und halten Sie sie ein.

8 GÜLTIGE NORMEN UND BEZUGSDOKUMENTE

Abschnitt 12, Norm ISO/FDIS 8099

Anhang B, Norm EN/NF- ISO 9094-2

Anhang A, Norm EN/NF-ISO 14895

Anhang A, Norm EN/NF-ISO 15083

Dieses Eignerhandbuch entspricht der europäischen Richtlinie 94/25/EG vom 16. Juni 1994, geändert durch die europäische Richtlinie 2003/44/EG vom 16. Juni 2003, und der Norm NF EN ISO 10240, Stand Februar 2005.

Mit Blick auf die Produktverbesserung behält Lagoon sich das Recht vor, die Gestaltung, Einrichtung und Ausrüstung nach eigenem Ermessen zu verändern.

Die Serienausstattung unserer Modelle kann daher ohne Vorankündigung geändert oder verbessert werden.

LAGOON

catamarans since 1984

162, quai de Brazza
CS 81217
33072 Bordeaux Cedex - France
Tél.33 + (0) 557 80 92 80
E-mail : info@cata-lagoon.com

www.cata-lagoon.com