



DE LAGOON 560

E I G N E R H A N D B U C H

www.cata-lagoon.com

INHALT

EIGNERHANDBUCH: 

Stand: 02/2013

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

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 Schiffes 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 Schiffes 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	2X 110 PS (2X 81 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

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, s. Anmerkung 1 unten). Derartige Bedingungen können bei ausreichend weiten Hochseefahrten angetroffen werden, oder in Küstennähe, falls man über einige Dutzend Seemeilen hinweg keinen Wind- und Wellenschutz genießt. Solche Bedingungen können ebenfalls auf Binnenmeeren von ausreichender Größe auftreten, damit eine solche Wellenhöhe entstehen kann.

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	16,47 m*
RUMPFBREITE	8,9 m*
LÄNGE MAXIMAL	17,07 m
BREITE MAXIMAL	9,44 m
TIEFGANG MAX.	1,50 m
MASTTOPPHÖHE MAX	28,66 m

* gemäß Norm ISO 8666

Der Hauptantrieb der Lagoon 560 wird durch die Besegelung gewährleistet.

Die Lagoon 560 entspricht der Richtlinie 2003/44/EG.

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.

TECHNISCHE EIGENSCHAFTEN

2.3 • Beladung

AUSLEGUNGSKATEGORIEN	A	B	C	D
Schiff, leer:	28 000	28 000	28 000	28 000
Ankereschirr (Anker + Kette + Trosse)	450			
Bewegliche äußere Ausrüstungen	170			
Leerverdrängung:	28 620	28 620	28 620	28 620
Rettungsinsel: (2)	160			
Persönliche Schutzausrüstungen	50			
Besatzung:	1050	1050	1200	2250
Wasser: (max. 960 Liter)	960			
Kraftstoff: (max. 2 x 650 Liter)	1300			
Fäkalienanlage	320			
Proviand 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	33 520	33 380	33 410	35 150
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)	36 162	36 022	36 052	37 792
MAXIMALE ZULADUNG (kg)	7 542	7 402	7 432	9 172

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

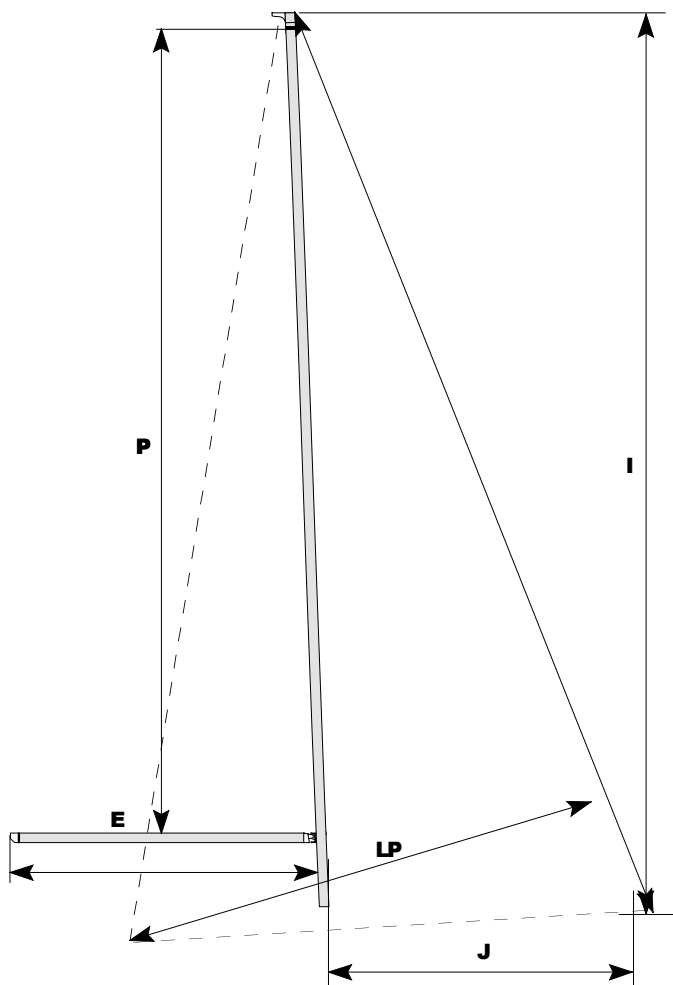
Beim Beladen des Schiffs darf die empfohlene maximale Zuladung nie überschritten werden. Bei der Schiffsbeladung sorgfältig vorgehen und die Lasten so verteilen, dass die theoretische Trimmlage (= in etwa waagrecht) erhalten bleibt. Schwere Lasten sollten nicht im Oberschiff untergebracht werden.

TECHNISCHE EIGENSCHAFTEN

2.4 ● Besegelung und Takelung

2.4.1 ● Kenndaten der Besegelung:

SEGEL	FLÄCHE	Abmessungen	
GROSSEGEL	125 m ²	I	22.80 m
GENUA (MAX.)	82 m ²	J	6,37 m
STAGSEGEL	45 m ²	P	22,338 m
GENNAKER	155 m ²	E	7,859 m
SPI	245 m ²		



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,

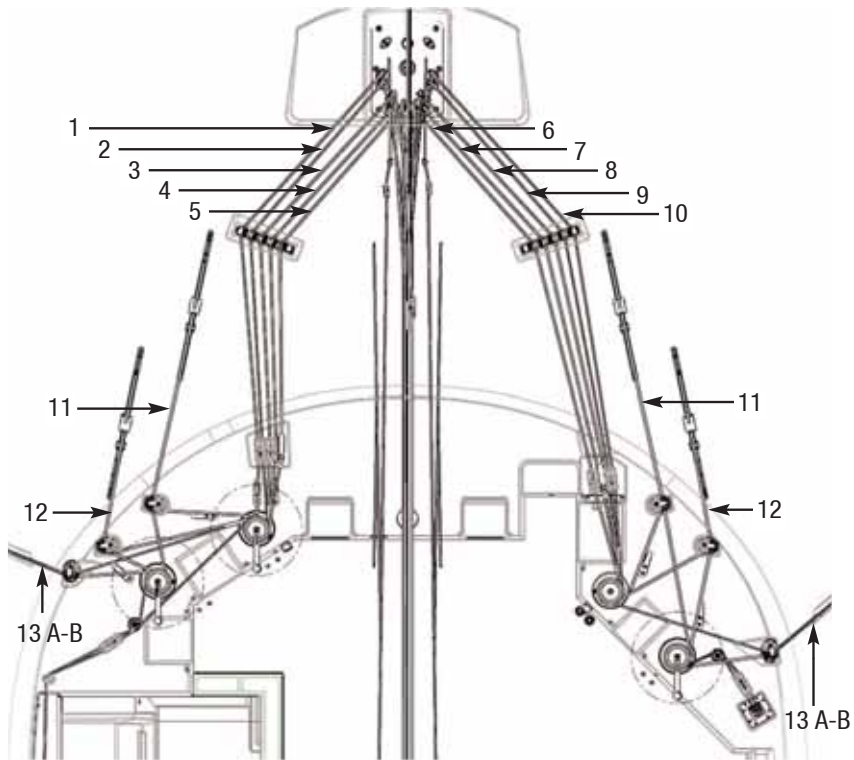
Wantenspannern etc.

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 - GROSSDIRK
 2 - CUNNINGHAM, REFF 3
 3 - FALL SPI/GENNAKER (OPTIONAL)
 4 - REFFREIHE 3
 5 - GROSSSCHOT
 6 - REFFREIHE 1
 7 - REFFREIHE 2

8 - GROSSFALL
 9 - CUNNINGHAM, REFF 1
 10 - CUNNINGHAM, REFF 2
 11 - VORSTAGSCHOT
 12 - GENUASCHOT
 13A-B - SPI/GENNAKERSCHOT + SPIBAUM

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 Genua auf 100% bei 2 Reffs im Großsegel gefahren werden.

WAHRER WIND, MAXIMAL

STÄRKE
1 - 4

KNOTEN
20

BESEGELUNG
GROSS 100 %
GENUA 100%



STÄRKE
5

KNOTEN
25

BESEGELUNG
GROSS 1 REFF
GENUA 85%



STÄRKE
6

KNOTEN
30

BESEGELUNG
GROSS 1 REFF
GENUA 70 %
ODER STAGSEGEL 100%



STÄRKE
7

KNOTEN
35

BESEGELUNG
GROSS 2 REFFS
STAGSEGEL 85 %



STÄRKE
8

KNOTEN
40

BESEGELUNG
GROSS 3 REFFS
GENUA 40%



STÄRKE
9

KNOTEN
45

BESEGELUNG
GROSS 3 REFFS
GENUA 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).

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.

Bitte lesen Sie die entsprechenden Abschnitte.

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.



1- Feste Löschanlage in der Motorbilge
(Zugang über die Motorbilgen)

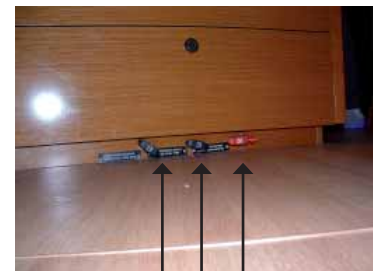
In der Scheuerleiste am
Backbord-Schreibtisch



1 2 2

1 - Auslösung des Motorbilge-Feuerlöschers
2 - Zuflusssperrung Tank

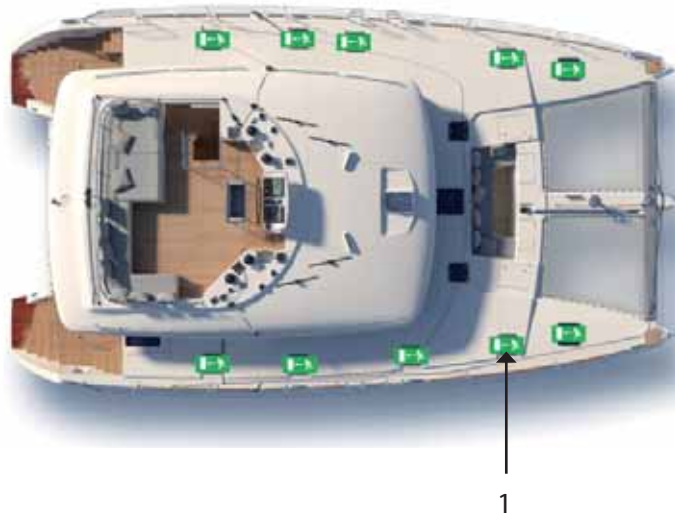
In der Scheuerleiste an der
Steuerbordkoje



2 2 1

3.1.3 • Notausstiege

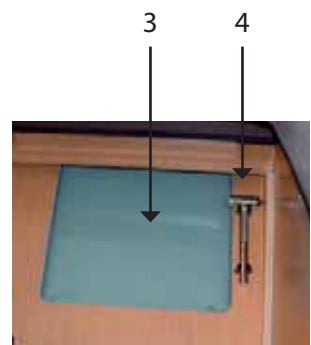
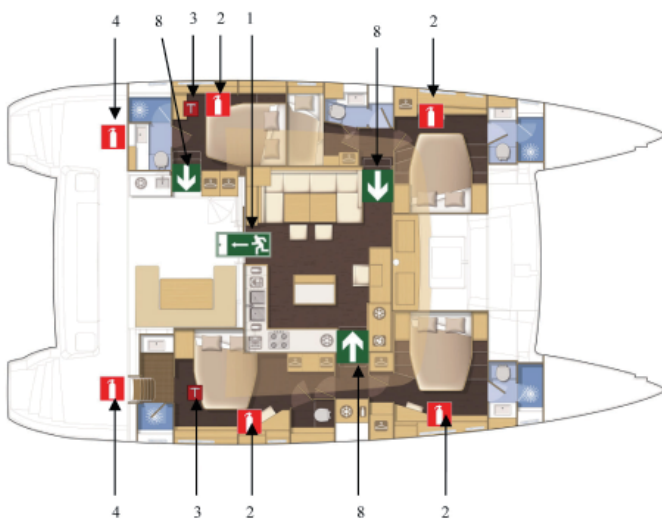
Die empfohlenen Notausstiege sind in der Abbildung gekennzeichnet:



- 1 - Notausstieg
- 2 - Feuerlöscher
- 3 - Auslösezug des Motorfeuerlöschers
- 4 - Motorfeuerlöscher
- 5 - Seenotraketen
- 6 - Erste-Hilfe-Ausrüstung
- 7 - VHF (optional)
- 8 - Notausstieg für den Fall des Kenterns
- 9 -
- 10 -
- 11 -
- 12 -
- 13 -
- 14 -
- 15 -
- 16 -

EMPFEHLUNGEN:

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



3 -"Mannloch"-Scheibe
4 - Nothammer zum Einschlagen der Scheibe bei Kentern.

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 Schiffsinne 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 austauschen.

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 Schiffsinnen
- 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 Kappelwasser.

Als Luftreserven gekennzeichnete Abteile dürfen nicht angebohrt werden.

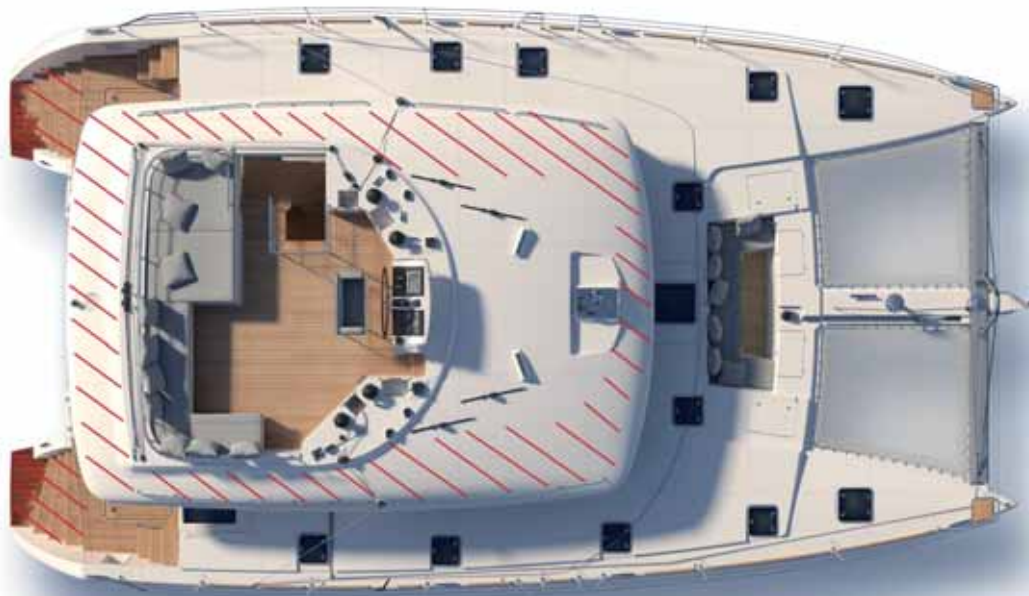
Falls ein Schiff als unsinkbar bezeichnet wird, kann es seine Passagiere weiter tragen, selbst wenn es überflutet wird.

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

Die Badeleiter kann abgenommen werden. Sie wird in der Backskiste im hinteren Cockpit verstaut.

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.

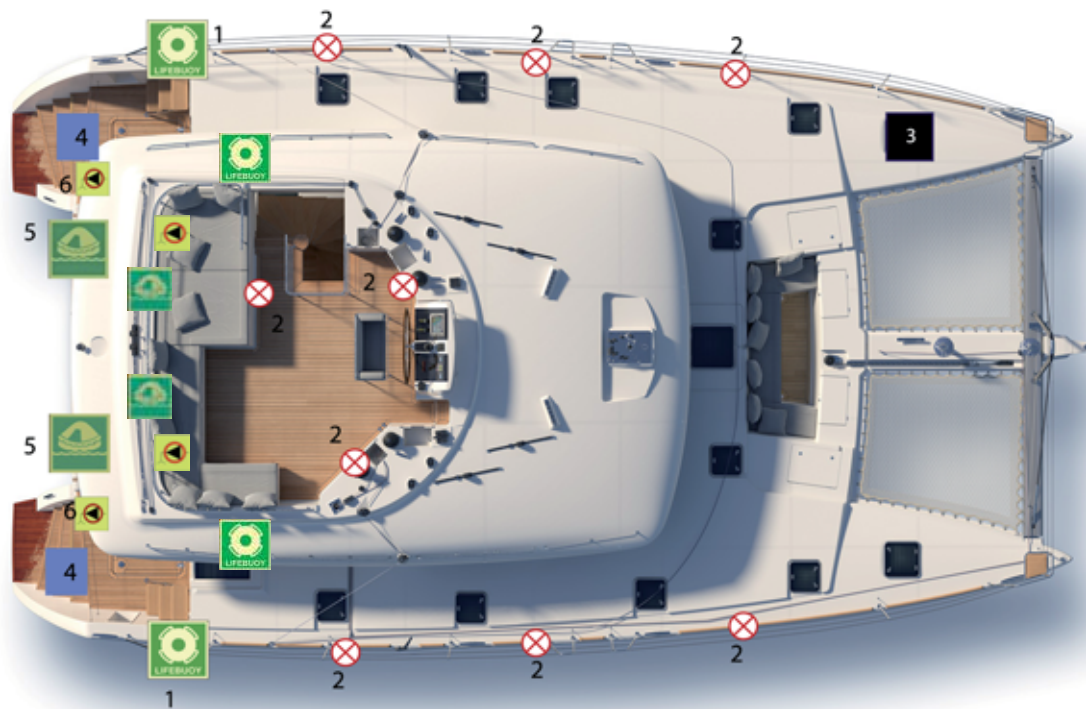
3.5 • Rettungsinsel (nicht mitgeliefert)

Bitte aufmerksam die entsprechende Bedienungsanleitung lesen.

Information über den Anbringungsort der Notausrüstungen (bei Bedarf können Sie zusätzlich Ihre eigenen Ausrüstungen nachtragen).

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

- 8 -
- 9 -
- 10 -
- 11 -
- 12 -



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.

Das Belüftungssystem weder verstopfen noch verändern.

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.

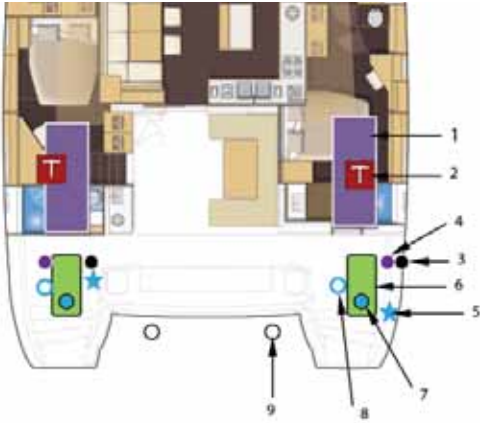
Falls beim Betanken Flüssigkeit übergelaufen ist, vor dem Anlassen reinigen.

Vorbeugen, um Schädigungen an den Kraftstoffleitungen zu vermeiden.

Kraftstoffschläuche sind durch Leitungen mit derselben Kennzeichnung zu ersetzen.

AUSRÜSTUNG

4.1.2 ● Kraftstofftanks: 2 x 650 Liter DIESEL



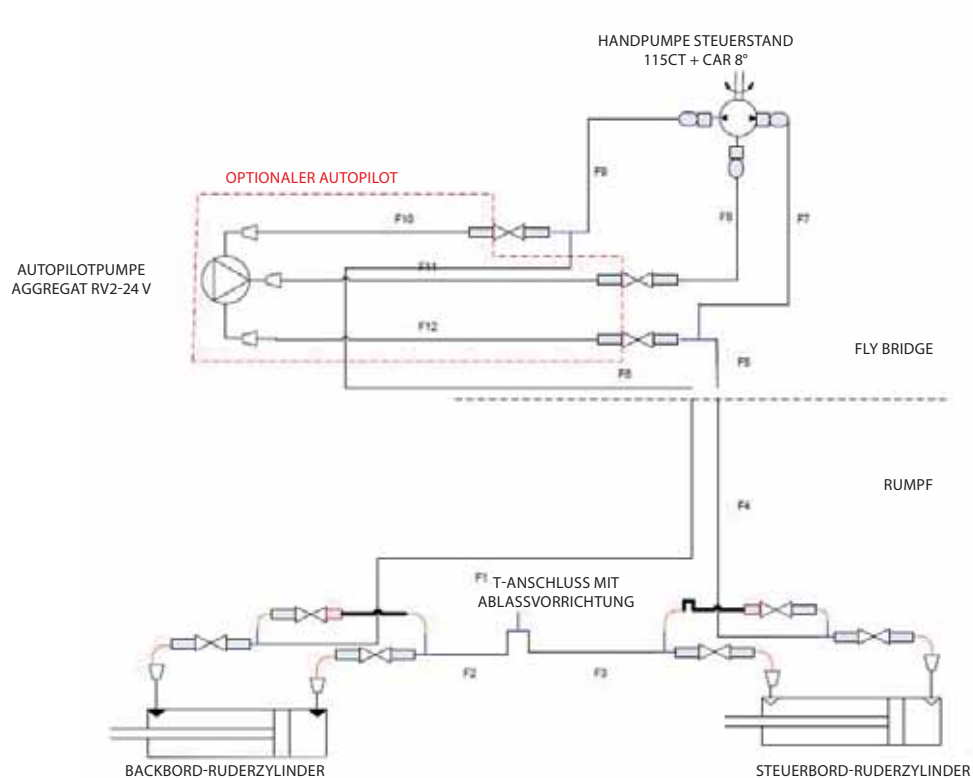
- 1 - Kraftstofftanks
- 2 - Absperrzüge Kraftstoff
- 3 - Seewasserfilter
- 4 - Kraftstofffilter
- 5 - Seewassereinlassventil für Motor
- 6 - Motor
- 7 - Seewassereinlassventil für Wellendichtung
- 8 - Expansionsgefäß
- 9 - Decksanschlüsse Kraftstoffbetankung

Die Ausstattung in den beiden Rümpfen ist identisch.

Hinweis: Alle Ventile im Schiff sind gekennzeichnet.

4.2 ● Ruderanlage

Die Ruderanlage wird hydraulisch betätigt



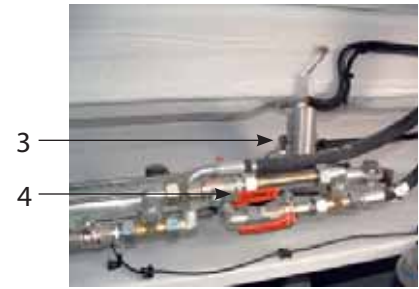
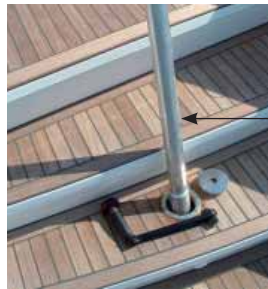
Einsatz der Notpinne

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 - Ventil des Lenkzylinders
- 2 - Notpinne
- 3 - Schraube + Mutter zur Befestigung der Notpinne
- 4 - Zylinderventil in By-pass-Stellung

4.3 ● Elektrische Anlage

4.3.1 ● Sicherungstafel und 12V-/24V-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.

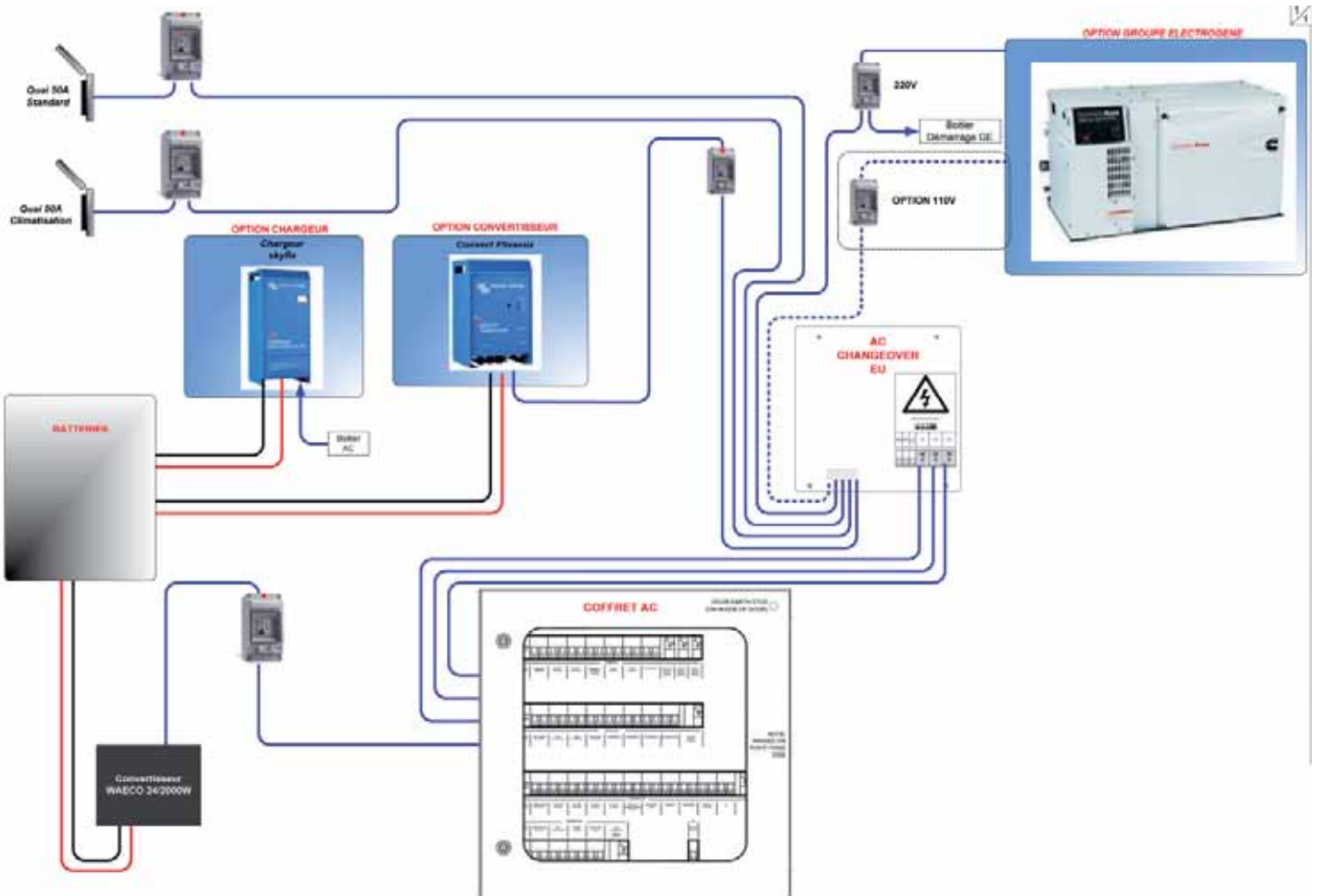
Lassen Sie das Schiff nie unbeaufsichtigt, wenn die elektrische Anlage unter Strom steht; hiervon ausgenommen sind die automatische Lenzpumpe und die Stromkreise der Feuer- und Diebstahl-Warnanlage.

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

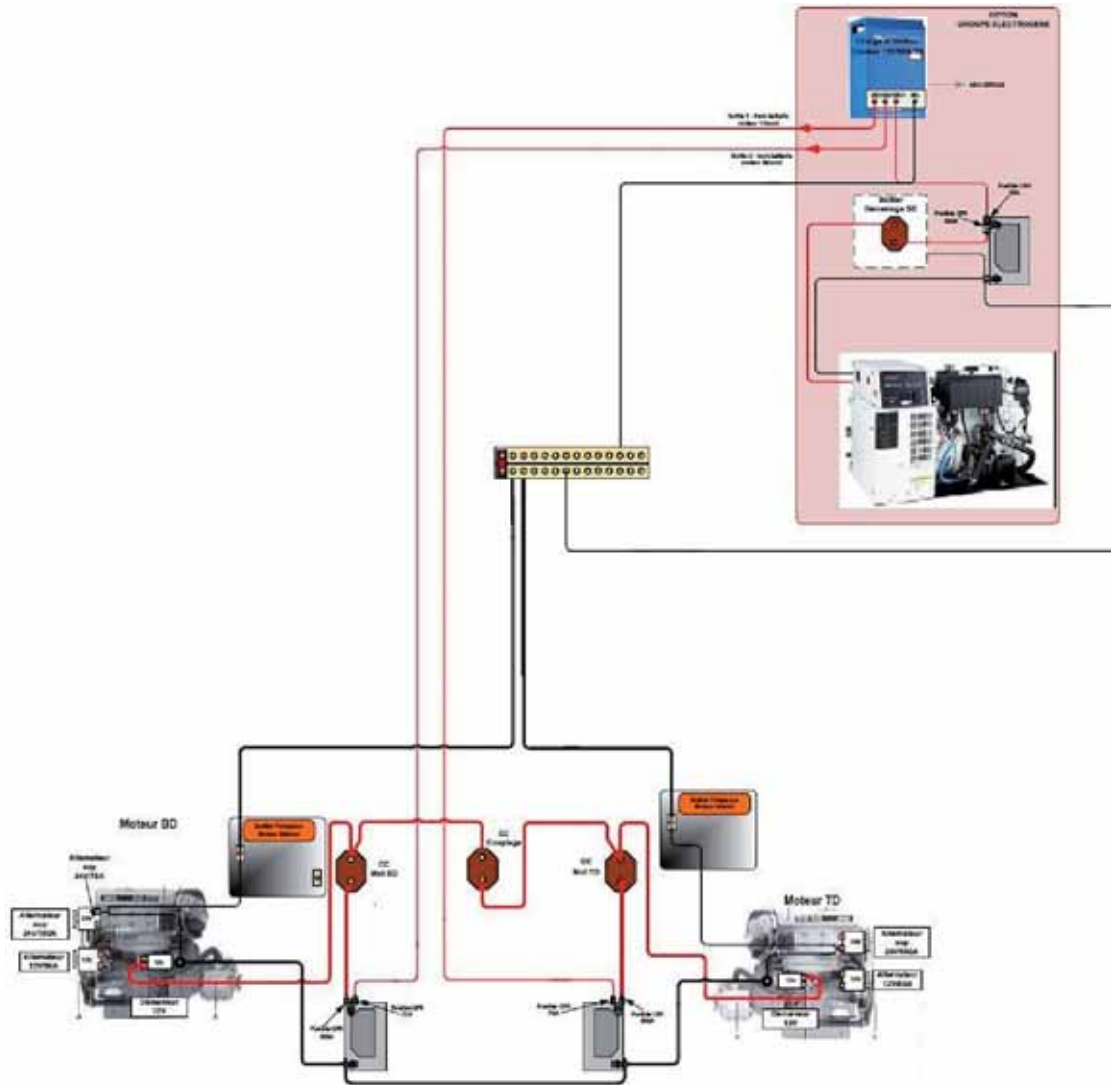
Im 24V-Netz sind die Plus-Drähte weiß oder braun, die Minus-Drähte sind blau.

AUSRÜSTUNG

24V-ANLAGE



12V-ANLAGE



4.3.2 ● Elektrische 110V - 220V-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.**

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.

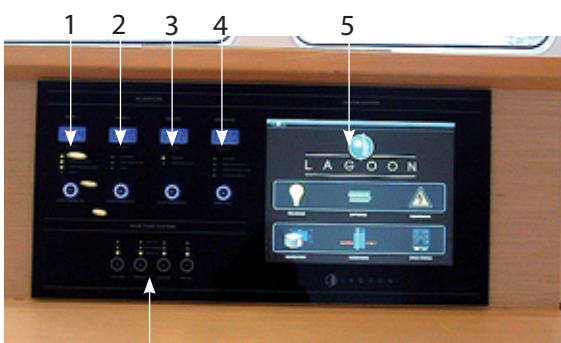
Die Anschlüsse auf dem Landstromkabel nicht verändern; nutzen Sie nur dazu passende Anschlusssteile.

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.



- 1 - Versorgung mit 110 V - 220 V über Landanschluss Nr. 1 (Bordnetz)
- 2 - Versorgung mit 110 V - 220 V über Landanschluss Nr. 2 (Klimaanlage)
- 3 - Versorgung mit 110 V - 220 V über Spannungswandler
- 4 - Versorgung mit 110 V - 220 V über Generator
- 5 - Touch Screen
- 6 - Steuerung zum Einschalten der Lenzpumpen + Inbetriebnahme von Hand
- 7 - Hauptschalter 24 V

STROMQUELLEN FÜR DIE GERÄTE MIT 110 V-/220 V-BETRIEB

AUTOMATISCHE UMSCHALTUNG

Je nach angeschlossener Stromquelle wird automatisch die richtige Stromart (110 V bzw. 220 V) angewählt.

LANDANSCHLUSS:

Die Geräte, die über die Leistungsschiene und die Komfortschiene versorgt werden, werden bei angeschlossenem Landstromanschluss automatisch mit Landstrom versorgt.

GENERATOR:

Die Geräte, die über die Leistungs-, die Komfort- und die Klimaschiene versorgt werden, werden während des Generatorbetriebs automatisch vom

Generator versorgt. Die Versorgung über den Generator hat Vorrang, falls mehrere Stromquellen gleichzeitig angeschlossen sind.

SPANNUNGSWANDLER:

Wenn der Landanschluss nicht angeschlossen und der Generator nicht in Betrieb ist, werden die Geräte, die über die Komfortschiene versorgt werden, automatisch vom Spannungswandler versorgt.

HANDSCHALTBETRIEB

Die Versorgung mit 110 V- bzw. 220 V-Strom kann von Hand geschaltet werden.

Hierzu die gewünschte Stromquelle einschalten, indem man auf das Symbol der gewünschten Stromquelle auf der Schalttafel links vom Touch Screen drückt.

4.3.3 ● Notanlassfunktion

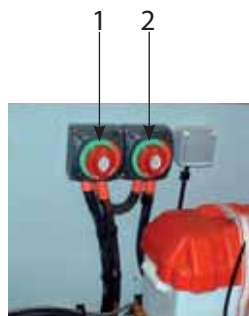
Falls die Starterbatterien für den Motor ausfallen sollten, steht eine Koppelmöglichkeit zwischen den 12 V-Batterien des Backbord-/Steuerbord-Anlasssystems zur Verfügung (im Backbord-Maschinenraum).

Zur Koppelung der Batterien:

- Hauptschalter, Ausschalter der Backbord- und

Steuerbordmotoren und anschließend den Notkoppelschalter im Backbord-Maschinenraum auf Position ON schalten.

- Die Backbord- und Steuerbordmotoren anlassen.
- Sobald die beiden Motoren gestartet sind, den Notkoppelschalter wieder unterbrechen (Position OFF).



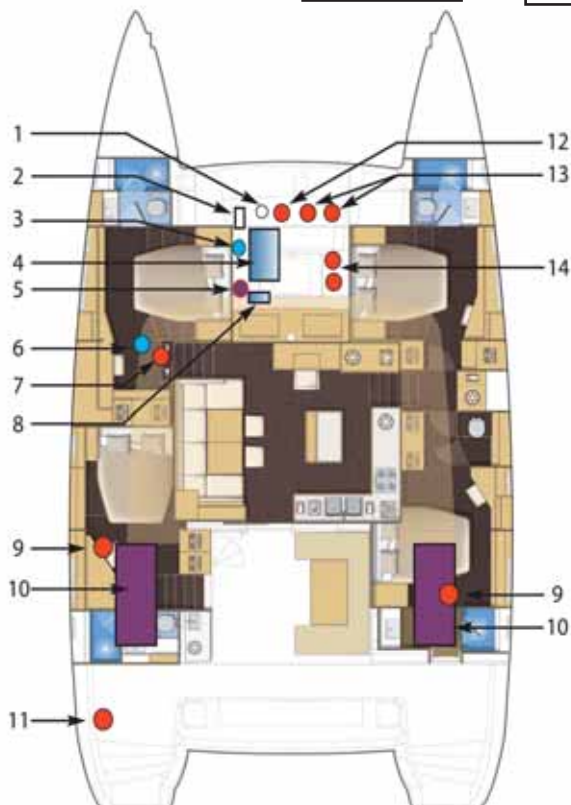
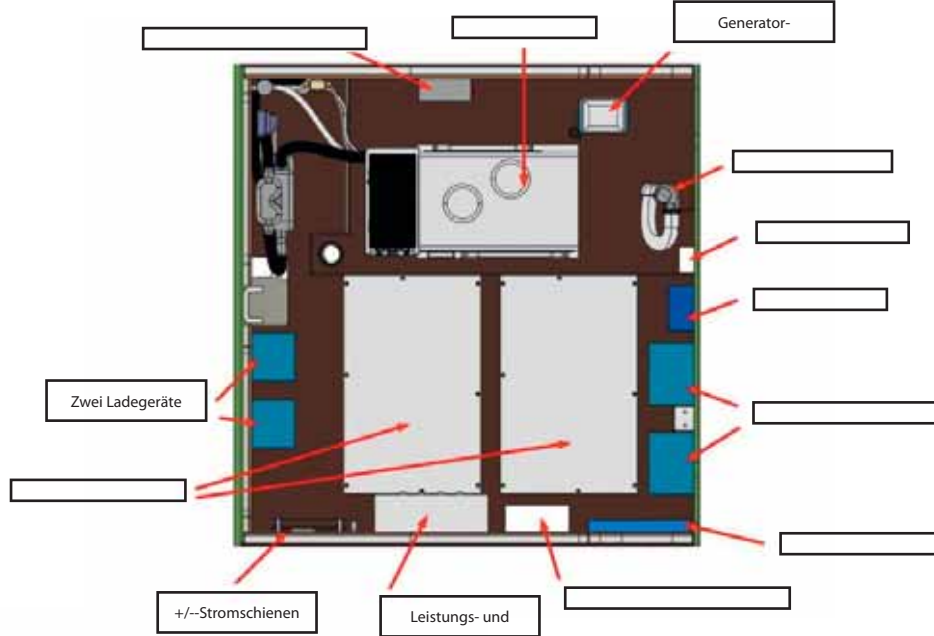
- 1 - Batteriekoppelschalter (12 V)
- 2 - Backbordmotor-Ausschalter (12 V)

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

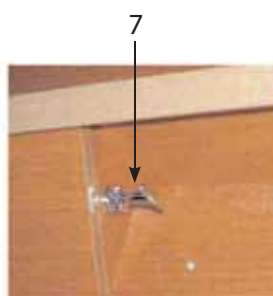
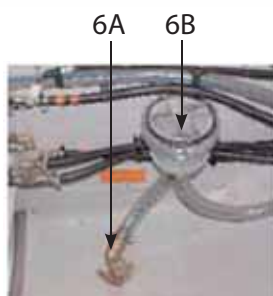
AUSRÜSTUNG

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 - Entlüftung für Technikabteil
- 2 - Starterbatterie für den Generator
- 3 - Ablassventil der Wasserabscheidung
- 4 - Generator
- 5 - Generator-Kraftstofffilter
- 6A - Seewasser-Einlassventil für Generator
- 6B - Generator-Seewasserfilter
- 7 - Umschaltzug zur Anwahl des Tanks / Generators.
- 8 - Wasser-/Gas-Abscheider
- 9 - Absperrzug für Kraftstoff / Generator
- 10 - Kraftstofftank
- 11 - Schutzschalter für Landstromanschlüsse + Steckdosen
- 12 - Batterieladegerät 220 V / 12 V
- 13 - Stromwandler 24 V / 220 V
- 14 - Batterieladegeräte 220 V / 24 V



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 Gaskochen 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.

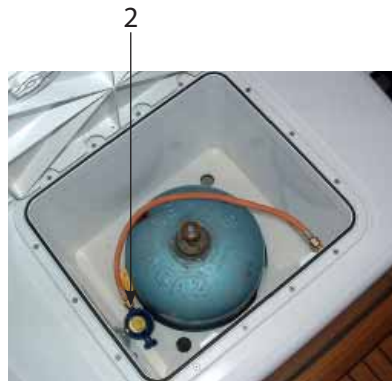
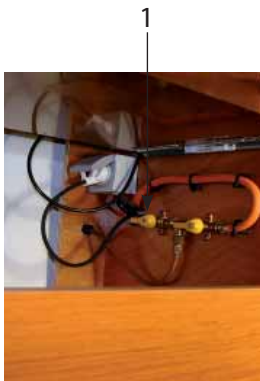
AUSRÜSTUNG

4.4.2 ● Zeichnung Gasanlage

Der Gasflaschenkasten befindet sich im Heckbeam des Cockpits.



- 1 - Gasventile
(Zugang im Schubladenschrank links vom Backofen)
- 2 - Druckminderventil
(Zugang in Steuerbord-Backskiste der hinteren Cockpitsitzbank)



4.4.3 ● Spirituskocher

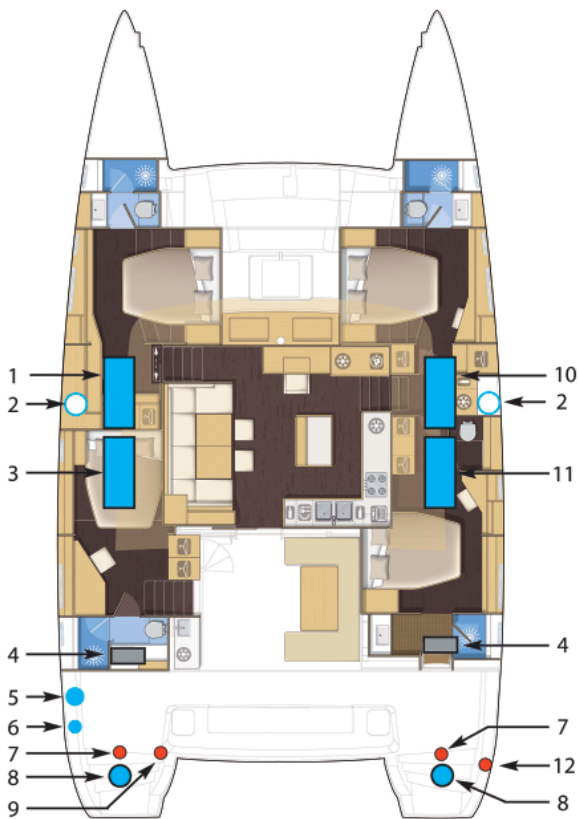


WARNUNG:

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 - Tank Backbordvorschiff
- 2 - Einfüllöffnung
- 3 - Tank Backbordachterschiff
- 4 - Heißwasserbereiter
- 5 - Frischwasser-Landanschluss
- 6 - Frischwasser-Landanschlussventil
- 7 - Absperrventil Pumpenaggregat
- 8 - Pumpenaggregat
- 9 - Umpumpventil
- 10 - Tank Steuerbordvorschiff
- 11 - Tank Steuerbordachterschiff
- 12 - Decksdusche



4.5 ● Fäkalientanks

4.5.1 ● Kenndaten

1 Fäkalientank mit 85 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.

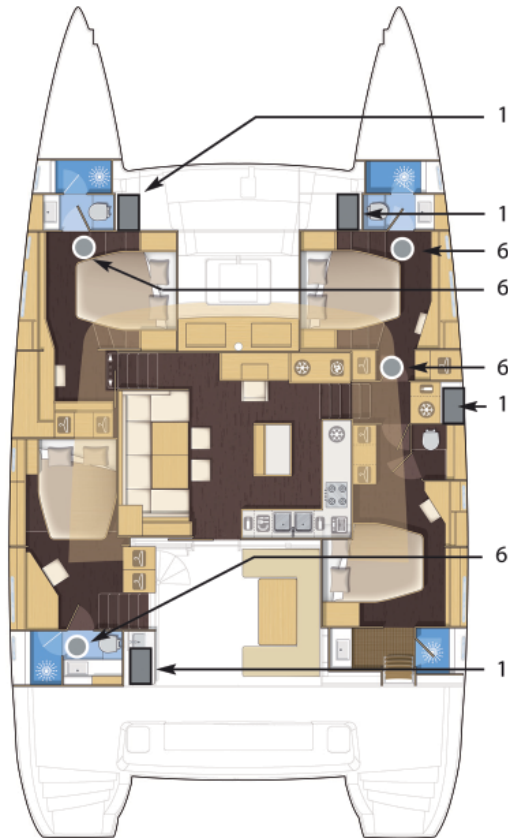
Die WCs nicht in Küstennähe entleeren.

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

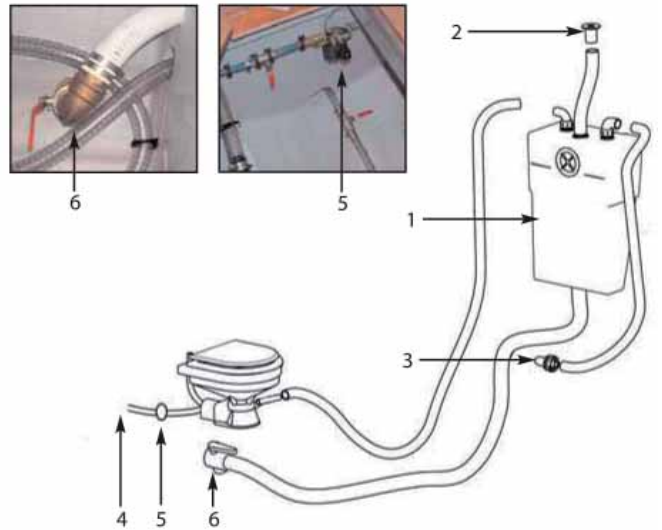
Halten Sie die internationalen Umweltschutzvorschriften zum Schutz von Meeresbiotopen ein (Marpol).

4.5.2 • Funktionsweise der Fäkalienrückhalteanlage

Das Bedienungsprinzip der Anlage geht aus beiliegendem Schema hervor.



FÄKALIENTANKANLAGE



- 1 - Fäkalientank
- 2 - Ablassöffnung an Deck
- 3 - Entlüftung
- 4 - Zuleitung vom Frischwassertank

- 5 - Magnetventil / Frischwasserzuleitung
- 6 - Ablassventil auf dem Rumpf

Die WCs werden einzig in die Fäkalientanks entleert, die ihrerseits wie folgt geleert werden:

entweder durch Abpumpen: Decksanschluss (2),
oder durch Ablassen ins Meer: Ventil (6).

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

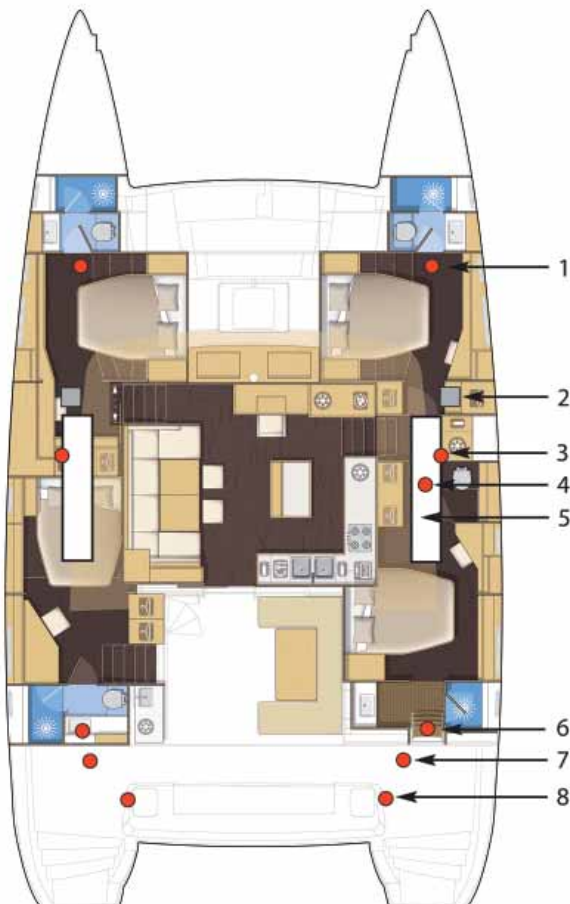


WARNUNG:

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

Leistung einer elektrischen Lenzpumpe: 2 640 Liter / Stunde

Leistung einer Handlenzpumpe: 0,9 Liter/Betätigung bzw. 40,5 Liter/Minute



SEEVENTIL
OFFEN



SEEVENTIL GES-
CHLOSSEN

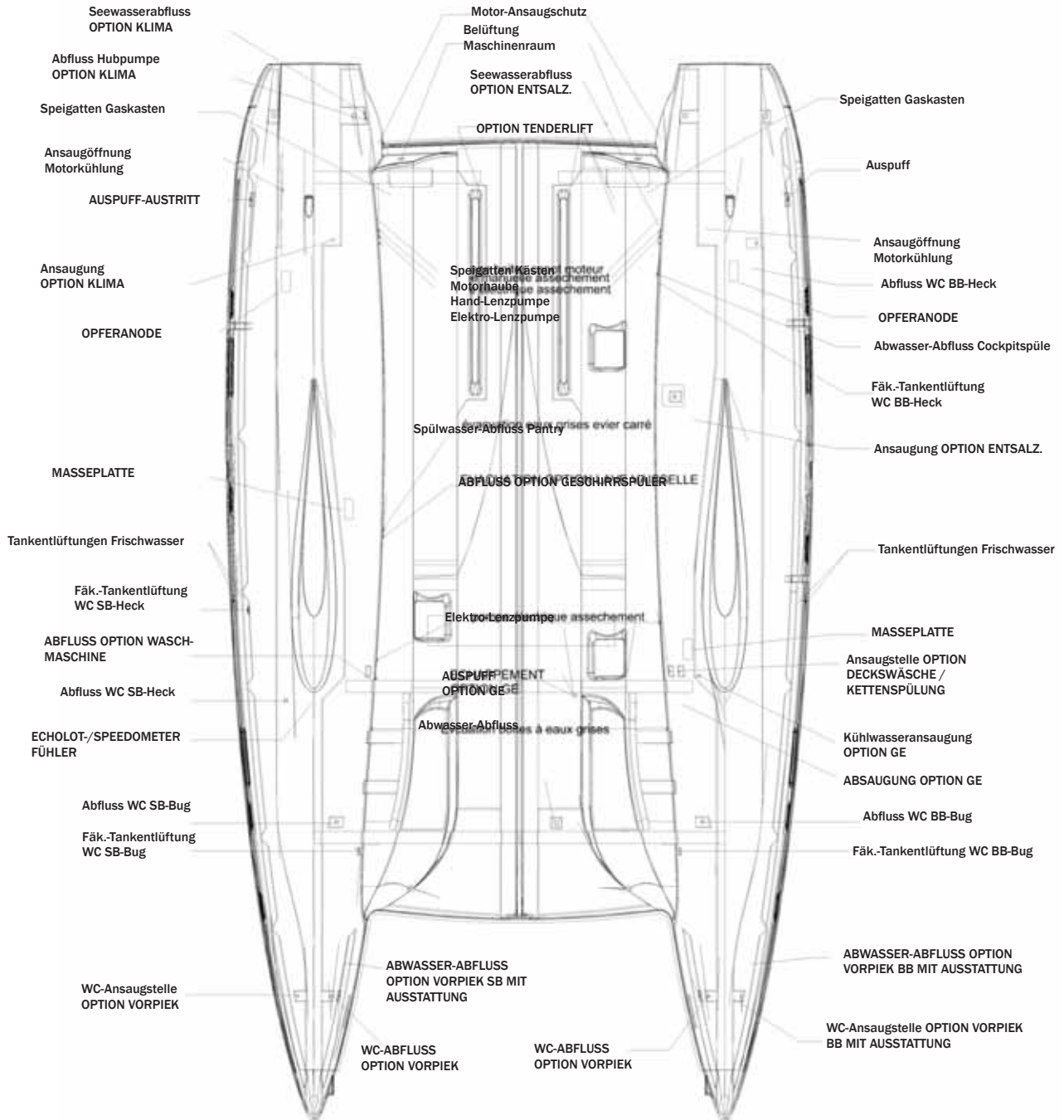


- 1 - Ablassventil Vorschiffsabteil
- 2 - Abwassertank
- 3 - Elektrische Lenzpumpe / Rumpfbilge
- 4 - Automatische Auslöser für elektrische Lenzpumpe
- 5 - Rumpfbilge
- 6 - Ablassventil Motorbilge
- 7 - Elektrische Lenzpumpe / Motorbilge
- 8 - Handlenzpumpe

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



AUSRÜSTUNG



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.

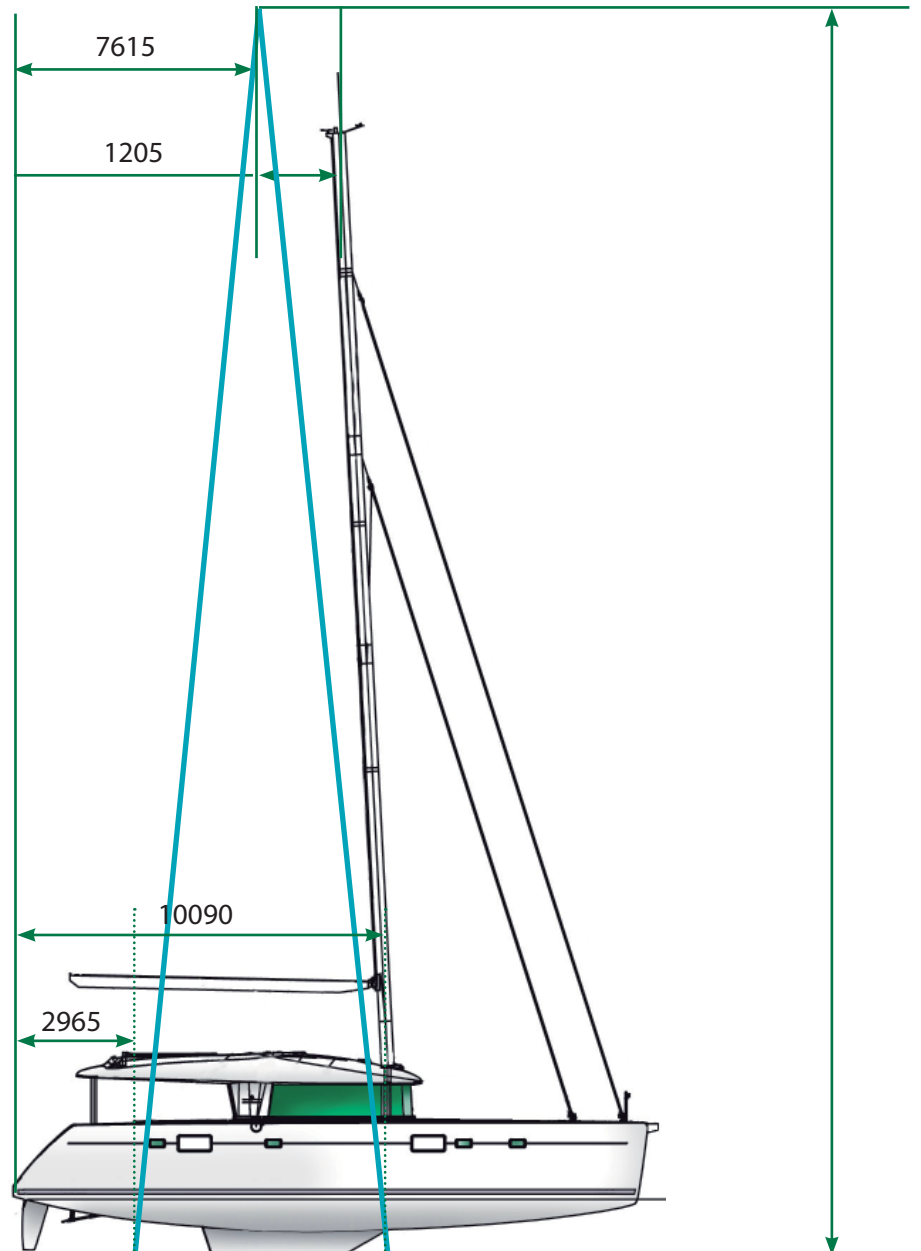
Der Eigner muss sicherstellen, dass Festmacher, Schlepptaue, Belegpunkte und Ketten den Einsatzbedingungen des Schiffs entsprechen.



-  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.



Die geforderten Handlinggurte werden nachstehend beschrieben:

Zwei Hubgeschirre mit Flachgurt
 Vier Tragbänder
 Zwei umgelegte Schlaufen – CAT2
 Höchstnutzlast: 16 t
 Nutzlänge: 16,775 m (Heck) und 16,515 m (Bug)

EMPFEHLUNG:

Für Eingriffe an Siebfiltern und Rumpfdurchbrüchen sollte ein Taucher beauftragt werden.

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



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