



Eignerhandbuch



1. Einleitung	6
HINWEISE ZUM LESEN DES HANDBUCHS	7
2. Technische Eigenschaften	8
2.1. KENNDATEN DES SCHIFFS	8
2.2. TYPENSCHILD	8
2.3. ABMESSUNGEN.....	8
2.4. ZULADUNG.....	9
2.5. BESEGELUNG UND TAKELUNG.....	10
2.5.1 Kenndaten der Besegelung.....	10
2.5.2 Pflege der Takelung	11
2.5.3 Schot- und Fallenführung.....	12
3. Sicherheit	14
3.1. BRAND- ODER EXPLOSIONSGEFAHR	14
3.1.1 Gefahren.....	14
3.1.2 Brandbekämpfungsmittel	14
3.1.3 Notausstiege.....	18
3.1.4 Allgemeines	19
3.2. SICHTWEITE.....	20
3.3. STABILITÄT, ÜBERFLUTUNGSGEFAHR	21
3.3.1 Öffnungen im Rumpf.....	21
3.3.2 Lenzpumpen und Lenzanlage.....	22
3.3.3 Stabilität und Schwimmfähigkeit.....	23
3.3.4 Aufrichten nach Kentern.....	24
3.4. VERMEIDUNG VON STÜRZEN INS WASSER	24
3.5. METHODEN ZUM EINSTIEG AN BORD	25
3.6. DEFINITION DER ARBEITSDECKBEREICHE.....	25
3.7. SICHERHEITSAUSRÜSTUNGEN.....	26

4. Ausrüstungen	28
4.1. MOTOR	28
4.1.1 Nutzungstipps	28
4.1.2 Kraftstofftanks	29
4.2. STEUERSTÄNDE	30
4.3. RUDERANLAGE	30
4.3.1 Allgemeine Beschreibung	30
4.3.2 Identifizierung der Bauteile	31
4.3.3 Wartung	31
4.3.4 Rettungssystem	32
4.4. ELEKTRISCHE ANLAGE	33
4.4.1 Sicherungstafel und 12 V-Anlage	33
4.4.2 Elektrische 110 V - 220 V-Anlage	44
4.4.3 Notanlassfunktion	48
4.4.4 Lage der Batterietrennschalter, Schalttafeln und elektrischen Geräte	48
4.5. GASBETRIEBENE ANLAGEN	50
4.5.1 Gasherd	50
4.5.2 Plan der Gasanlage	51
4.6. FRISCHWASSERANLAGE	54
4.6.1 Frischwassertank	54
4.7. FÄKALIENTANKS	55
4.7.1 Eigenschaften	55
4.7.2 Funktionsweise der Fäkalienrückhalteanlage	55
4.8. ABWASSERTANKS	55
4.8.1 Eigenschaften	55
5. Ankern, Vertäuen und Abschleppen	56
6. Kran- und Speditionstransporte	58
6.1. BEMASSTE ZEICHNUNG FÜR DIE ANBRINGUNGSACHSEN DER HEBEGURTE	58
7. Weitere Vorsichtsmaßnahmen	59

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben Ihre neue LAGOON erhalten. Wir fühlen uns geehrt, dass Sie ein Produkt unserer Marke gewählt haben und danken Ihnen für Ihr Vertrauen.

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 viele Jahre die Freude daran haben, die Sie erwarten.

Dieses Handbuch soll Ihnen bei der sicheren und erfreulichen Nutzung Ihrer Yacht behilflich sein. Es enthält Details über das Schiff, die mitgelieferten oder eingebauten Ausrüstungen und Systeme sowie entsprechende Nutzungsinformationen. Lesen Sie es aufmerksam durch und machen Sie sich mit dem Schiff vertraut, bevor Sie es benutzen.

Dieses Eignerhandbuch ist kein Kurs in sicherer Navigation oder Seemannschaft. Wenn dies Ihr erstes Schiff ist oder Sie es durch einen neuen Schiffstyp ersetzt haben, mit dem Sie nicht vertraut sind, sollten Sie für Ihren Komfort und zu Ihrer Sicherheit Erfahrung mit dem Manövrieren und der Nutzung sammeln, bevor Sie das Kommando übernehmen. Ihr Händler, Ihr nationaler Segel- oder Motorbootverband oder Ihr Yachtclub werden Sie gerne über Seefahrtsschulen oder kompetente Lehrer in der Region informieren.

Vergewissern Sie sich, dass die prognostizierten Wind- und Seebedingungen der Kategorie und Auslegung Ihres Schiffes entsprechen und Sie sowie Ihre Besatzung in der Lage sind, das Schiff unter diesen Bedingungen zu führen. Selbst wenn Ihr Schiff für Wind- und Seebedingungen 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, anormale Brecher oder Sturmböen mit sich bringen und folglich gefährliche Bedingungen darstellen, unter denen nur eine erfahrene Besatzung befriedigend fahren kann, die gut in Form sowie ausgebildet ist und ein gut gewartetes Schiff lenkt.

Dieses Eignerhandbuch ist keine ausführliche Pflege- oder Reparaturanleitung. Wenden Sie sich bei Schwierigkeiten an den Schiffbauer oder seinen Vertreter. Benutzen Sie das Wartungshandbuch, falls eines mitgeliefert wurde.

Greifen Sie zwecks Wartung, Zubehörmontage oder Änderungen auf die Dienste von erfahrenen Fachkräften zurück. Änderungen, die möglicherweise die Sicherheitseigenschaften des Schiffs beeinflussen, müssen von Fachkräften geplant, durchgeführt und entsprechend dokumentiert werden. Die Werft haftet nicht für Änderungen, die sie nicht genehmigt hat.

In bestimmten Ländern ist ein Bootsführerschein erforderlich oder gelten bestimmte Vorschriften.

Halten Sie Ihr Schiff stets korrekt instand und berücksichtigen Sie Verschlechterungen, die Wetter oder, gegebenenfalls, starke oder unangemessene Nutzung verursachen können. Jedes Schiff kann bei falscher Nutzung schwer beschädigt werden, gleich wie robust es ist. Mit einer sicheren Navigation ist dies nicht vereinbar. Passen Sie Geschwindigkeit und Schiffsführung stets an die Seebedingungen an.

Wenn Ihr Schiff eine Rettungsinsel besitzt, lesen Sie bitte das zugehörige Handbuch sorgfältig durch. Es ist ratsam, dass die Besatzung die gesamte, für den Schiffstyp, die Wetterbedingungen usw. erforderliche Sicherheitsausrüstung (Rettungswesten, Gurte usw.) an Bord hat. In manchen Ländern ist das Mitführen dieser Ausrüstung Pflicht. Die Besatzung sollte mit der Nutzung aller Sicherheitsausrüstungen und allen Sicherheitsnotmanövern (Mann-über-Bord-Manöver, Abschleppen usw.) vertraut sein. Segelschulen und -clubs veranstalten regelmäßig Übungseinheiten.

Alle Personen an Deck sollten geeignete Schwimmhilfen (Rettungswesten, persönliche Schwimmhilfen) tragen. Wichtig zu wissen: In manchen Ländern ist das ständige Tragen einer Schwimmhilfe gesetzlich vorgeschrieben.

Wir weisen die Benutzer der Yacht auf Folgendes hin:

- Die gesamte Besatzung muss eine geeignete Einweisung erhalten.
- Jedes Schiff kann bei falscher Nutzung schwer beschädigt werden, egal wie robust es ist. Mit einer sicheren Navigation ist dies nicht vereinbar. Passen Sie Geschwindigkeit und Schiffsführung stets an die Seebedingungen an.
- Fahren Sie in Bereichen mit hohem Verkehrsaufkommen, bei geringer Sichtweite, starkem Wind oder hohen Wellen nicht mit Höchstgeschwindigkeit. Aus Höflichkeitsgründen und der Sicherheit zuliebe - Ihrer und die anderer - sollten Bootsgeschwindigkeit und Kielwasser reduziert werden. Beachten Sie Geschwindigkeits- und Kielwasserbeschränkungen, die in bestimmten Zonen gelten.
- Befolgen Sie die in den Fahrregeln definierten Vorfahrtsregeln und die COLREG-Vorschriften zur Kollisionsverhütung.
- Sorgen Sie stets für ausreichend Sicherheitsabstand, um Ihr Schiff bei Kollisionsgefahr zu stoppen oder den Kurs zu ändern.

BITTE BEWAHREN SIE DIESES HANDBUCH AN EINEM SICHEREN ORT AUF UND ÜBERGEBEN SIE ES BEI WEITERVERKAUF DES SCHIFFES AN DEN NÄCHSTEN BESITZER.

Bestimmte Informationen oder Pläne in diesem Handbuch können Details enthalten, die sich leicht von denen Ihres Schiffes unterscheiden können. Die wesentlichen Informationen ändern sich jedoch nicht. Mögliche Änderungen werden, je nach Anforderungen, in spätere Versionen des Handbuchs aufgenommen.

Im beständigen Bemühen um Produktverbesserung behält CNB-LAGOON sich das Recht vor, Gestaltung, Einrichtung und Ausrüstung nach eigenem Ermessen zu verändern.

HINWEISE ZUM LESEN DES HANDBUCHS

In diesem Handbuch werden verschiedene Hinweise verwendet:



GEFAHR

Warnet vor enormen Risiken, die mit hoher Wahrscheinlichkeit zum Tode führen oder schwere Verletzungen verursachen können, falls keine geeigneten Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden.



WARNUNG

Weist auf ein Risiko hin, das Verletzungen verursachen oder zum Tode führen kann, falls keine geeigneten Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden.



VORSICHT

Nennt sichere Praktiken oder macht auf gefährliche Handlungen aufmerksam, die Körperverletzungen oder Schäden für Schiff, Bauteile oder Umwelt verursachen können.



TIPP - EMPFEHLUNG

Gibt einen Tipp oder eine Empfehlung für geeignete Maßnahmen oder Manöver, je nach geplantem Vorhaben.

Aus diesem Grund sind die technischen Eigenschaften und Auskünfte nicht vertragsbindend. Sie können ohne vorherige Ankündigung geändert und müssen nicht aktualisiert werden.

Dieses Eignerhandbuch ist in mehreren Sprachen verfasst. Die französische Version ist Ausgangstext und maßgebend.

Layout und Texte dieses Eignerhandbuchs stammen von CNB-LAGOON. Jede direkte oder indirekte, vorläufige oder dauerhafte Vervielfältigung, ganz oder teilweise, ungeachtet der Mittel und Form, sowie jegliche Änderung dieses Handbuchs durch einen Dritten zu gewerblichen Zwecken ist untersagt.

2. Technische Eigenschaften

2.1 ■ KENNDATEN DES SCHIFFS

- NAME DES SCHIFFBAUERS: ...Construction Navale Bordeaux
- MODELL: LAGOON 51
- SEETAUGLICHKEITSKATEGORIE: A
- HAUPTANTRIEB: Segel
- EMPFOHLENE HÖCHSTLEISTUNG: 160 PS
.....(117,6 kW)
- NR. DER BENANNTEN STELLE: CE0607

KATEGORIE	WELLENHÖHE (m)	WINDSTÄRKE (Beaufort)
A	> 4	> 8
B	≤ 4	≤ 8
C	≤ 2	≤ 6
D	≤ 0.5	≤ 4

MAXIMAL ZULÄSSIGE PERSONENZAHLE, NACH SEETAUGLICHKEITSKATEGORIE:

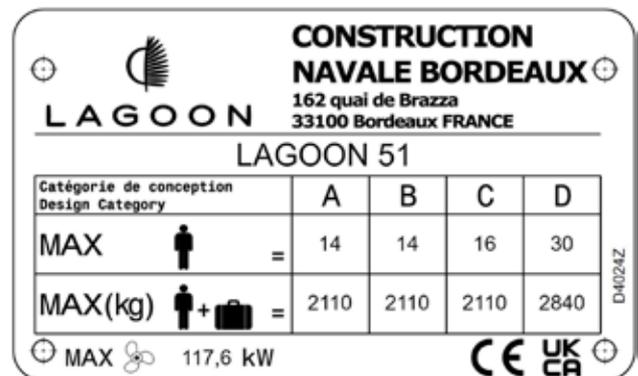
KATEGORIE	MAXIMALE PERSONENZAHLE
A	14
B	14
C	16
D	30



WARNUNG

Die empfohlene maximale Personenzahl nicht überschreiten. Das Gesamtgewicht von Personen und Ausrüstung darf die empfohlene maximale Zuladung, ungeachtet der Personenzahl an Bord, auf keinen Fall überschreiten. Immer die vorgesehenen Sitze bzw. Sitzplätze benutzen.

2.2 ■ TYPENSCHILD



Das Typenschild ist an der Steuerkonsole Steuerbord befestigt.

Es darf nicht vom Schiff entfernt werden.

2.3 ■ ABMESSUNGEN

RUMPFLÄNGE (LH)	15,35 m*
RUMPFBREITE (BH)	8,10 m*
MAXIMALE LÄNGE (Lmax)	15,60 m**
MAXIMALE BREITE (Bmax)	8,10 m
TIEFGANG BEI MAX. ZULADUNG	1,40 m
MAX. MASTOPPHÖHE LEER	23,10 m

* gemäß Norm ISO 8666.

** Einschließlich Tür hinten und optionaler Bugsprit.

TECHNISCHE EIGENSCHAFTEN

2.4 ■ ZULADUNG

M_{LC} Masse Schiff, leer (kg).....	19697
M_{MO} Mindestverdrängung (kg)	20132
M_{LDC} Verdrängung bei max. Zuladung Kat. A (kg)	29014

VERDRÄNGUNG BEI MAX. ZULADUNG (ISO 12217)

Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C	Kategorie D
28194 kg	28194 kg	28194 kg	29014 kg

TATSÄCHLICHE LADEKAPAZITÄT

(maximale Zuladung ISO 14945 - Schild - Juni 2021)

Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C	Kategorie D
2360 kg	2360 kg	2360 kg	3180 kg

EMPFOHLENE MAXIMALE ZULADUNG: Verdrängung bei max. Zuladung - Leergewicht

Die empfohlene maximale Zuladung beinhaltet das Gewicht aller mitfahrenden Personen, von Proviant und persönlichem Gepäck sowie aller nicht in der Leermasse des Schiffs enthaltenen Ausrüstungen.

GESAMTGEWICHT DER FLÜSSIGKEITEN: 1693,20 kg
(Kraftstoff + Frischwasser)



WARNUNG

Beim Beladen des Schiffs darf die empfohlene maximale Zuladung auf keinen Fall überschritten werden.

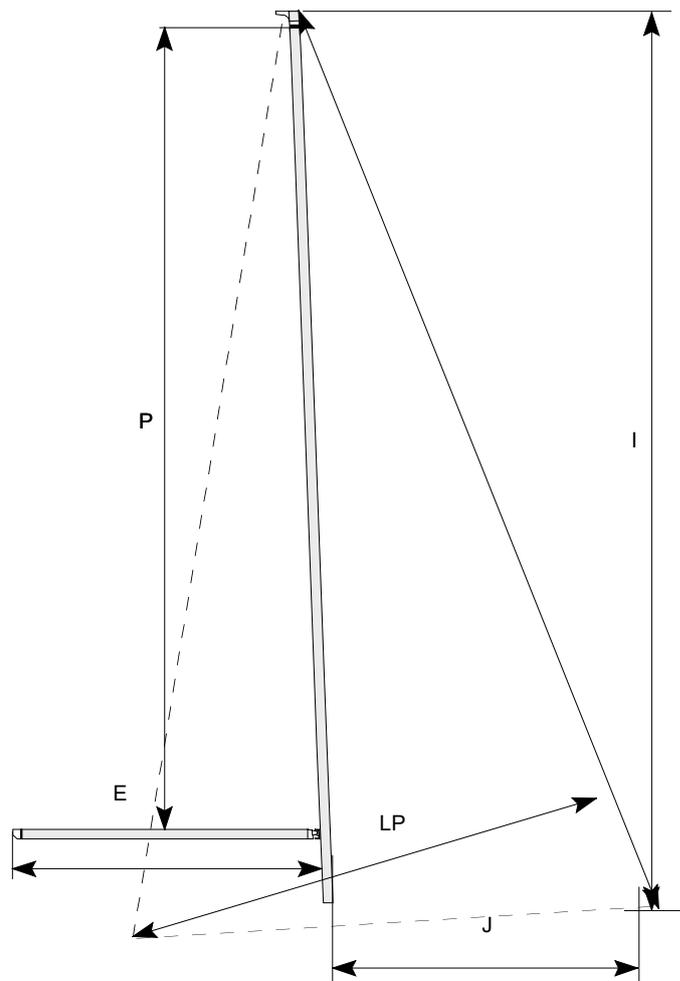
Bei der Schiffsbeladung sorgfältig vorgehen und die Lasten so verteilen, dass die theoretische Trimmlage (= in etwa waagrecht) erhalten bleibt. Schwere Lasten sollten nicht im Oberschiff untergebracht werden.

2.5 ■ BESEGELUNG UND TAKELUNG

2.5.1 ■ Kenndaten der Besegelung

Aluminium-Standardmast

SEGEL	FLÄCHE		Abmessungen
GROSSEGEL	89 m ²	I	17,20 m
SQUARE-TOP-GROSSEGEL	98 m ²	J	4,648 m
ROLLREFFGENUA	51 m ²	P	17,383 m
CODE 0	95 m ²	E	8,20 m



2.5.2 ■ Pflege der Takelung



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

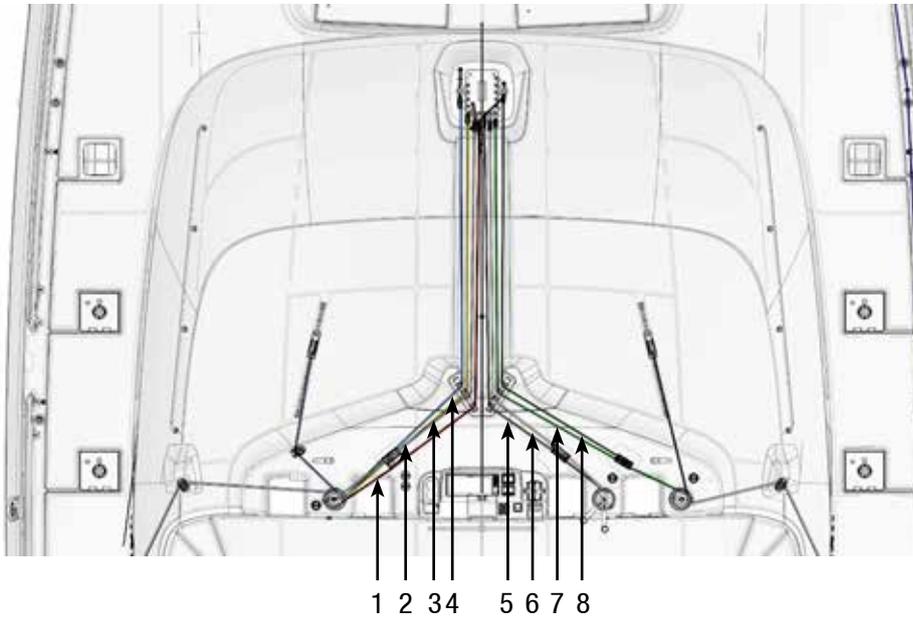
Bei Drahtseilen:

- Tauschen Sie sie aus, sobald die ersten Ausfaserungen auftreten.
- Achten Sie auf Korrosionsschäden, insbesondere am Übergang zu den Wantenspannern.
- Prüfen Sie den Zustand von Anschlüssen und Wantenspannern.

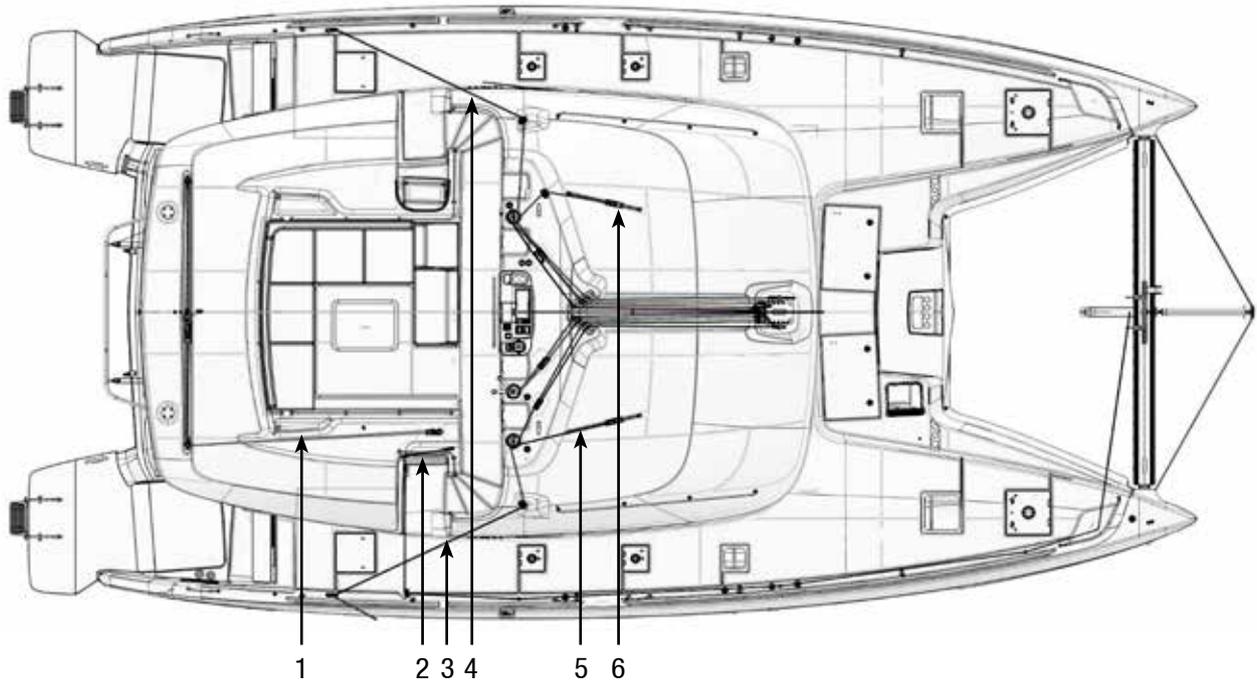
Bei den Synthetikseilen von Fallen, Schoten, Festmachern usw.:

- Tauschen Sie sie bei den ersten Abnutzungs- oder Schamfilungsanzeichen aus.
- Überprüfen Sie regelmäßig die anderen Takelungselemente, Schoten, Festmacher usw. und tauschen Sie sie bei Verschleiß aus.

2.5.3 ■ Schot- und Fallenführung



- 1 - 3. Reffreihe.
- 2 - Spinnakerfall und Code-0-Fall.
- 3 - 2. Reffreihe.
- 4 - Genuafall.
- 5 - Großschot.
- 6 - Großfall.
- 7 - 1. Reffreihe.
- 8 - Dirk.



- 1 - Fangleine GS-Traveller Backbord und Steuerbord.
- 2 - Fangleine manuelles Rollreff Genua.
- 3 - Spinnakerschot / Code 0-Schot Steuerbord.
- 4 - Spinnakerschot / Code 0-Schot Backbord.
- 5 - Genuaschot Steuerbord.
- 6 - Genuaschot Backbord.

TECHNISCHE EIGENSCHAFTEN

VERRINGERUNG DER SEGELFLÄCHE



VORSICHT

Wird die Besegelung abweichend von diesen Empfehlungen getrimmt, kann der Mast brechen.

INSBESONDERE DARF DIE GENUA AUF 100 % BEI 2 REFFS NICHT IM GROSSEGEL GEFAHREN WERDEN.

MAX. WAHRER WIND

STÄRKE 1-4	Knoten 16	BESEGELUNG Großsegel 100% Genua 100%
STÄRKE 5	Knoten 21	BESEGELUNG Großsegel 1 Reff Genua 100%
STÄRKE 6	Knoten 27	BESEGELUNG Großsegel 1 Reff Genua 75 %
STÄRKE 7	Knoten 33	BESEGELUNG Großsegel 2 Reffs Genua 50%
STÄRKE 8	Knoten 40	BESEGELUNG Großsegel 3 Reffs Genua 25%
STÄRKE 9	Knoten 47	BESEGELUNG Großsegel 3 Reffs Genua 0%



3. Sicherheit

3.1 ■ BRAND- ODER EXPLOSIONSGEFAHR

3.1.1 ■ Gefahren

Die größten Gefahren gehen von den Motoren (Punkt 4.1) und der elektrischen Anlage (Punkt 4.4) aus. Bitte lesen Sie die entsprechenden Abschnitte.

3.1.2 ■ Brandbekämpfungsmittel

Tragbare Feuerlöscher mit Schlauch: vom Eigner zu stellen. Die Anwendung nationaler Vorschriften im Heimathafen Ihres Schiffs unterliegt Ihrer Verantwortung. Wenn das Schiff in Betrieb ist, muss es mit tragbaren Feuerlöschern mit Schlauch ausgestattet sein:



GEFAHR

Vor der Betätigung Motoren und Ventilatoren abschalten.



TIPP - EMPFEHLUNG

Wir empfehlen, je mindestens einen Feuerlöscher weniger als 5 Meter von jeder Koje, weniger als 2 Meter von der Einführöffnung für Feuerlöscher des Maschinenraums und jedem Gerät mit offener Flamme sowie weniger als 1 Meter vom Steuerstand entfernt anzubringen. Wir empfehlen eine Gesamtkapazität der tragbaren Feuerlöscher von 8A/68B, mit einer Mindestkapazität jedes Geräts von 5A/34B. Die CO₂-Feuerlöscher sind speziell für Brände in der Küche oder an elektrischen Anlagen vorzusehen und müssen über Schläuche verfügen.

Im Lieferumfang des Schiffs sind keine tragbaren Feuerlöscher mit Schlauch für Motoren, Generator und Einrichtungen enthalten.

Bitte folgende Punkte beachten:

- Das Boot mit Feuerlöschern entsprechend den gesetzlichen Vorschriften des Landes ausrüsten, in dem es registriert ist.
- Die Feuerlöscher gemäß den angegebenen Vorschriften prüfen lassen.
- Abgelaufene oder verwendete Feuerlöscher neu befüllen lassen bzw. durch gleichwertige Ausrüstung ersetzen.
- Sobald Personen an Bord sind, dafür Sorge tragen, dass die Feuerlöscher zugänglich sind.
- Der Eigner/Benutzer des Schiffs muss zum Schutz des Decks mindestens 1 Löscheimer mit Seil vorsehen, den er an einem unmittelbar zugänglichen Ort aufbewahrt.

Vor jeglicher Ausfahrt die Besatzung über Folgendes in Kenntnis setzen:

- . Aufbewahrungsort und Funktionsweise der Feuerlöscher,
- . Lage der Notausstiege.

GRUNDLEGENDE VORSICHTSMASSNAHMEN

Auf keinen Fall:

- die Wege zu den Notausstiegen versperren,
- den Zugang zu den Sicherheitsbedienelementen (Kraftstoff-, Gasventile, elektrische Schalter) versperren,
- den Zugang zu in Schränken oder Schapps untergebrachten Feuerlöschern versperren,
- das Schiff bei eingeschalteten/r Kochgeräten oder Heizung unbeaufsichtigt lassen,
- im Schiffsinnern Gaslampen verwenden,
- Änderungen an den Schiffsanlagen vornehmen (Elektrik, Gas oder Kraftstoff),
- einen Tank füllen oder eine Gasflasche wechseln, solange ein Motor, ein Gaskocher oder eine Heizung läuft,
- beim Hantieren mit Kraftstoffen rauchen.

Nutzungsvorschriften beim Brandlöschen in Maschinenräumen:

- Sicherstellen, dass alle die Maschinenräume verlassen haben.
- Überprüfen, ob die Zugänge zu diesem Raum verschlossen sind.

Feuer in den Maschinenräumen Backbord oder Steuerbord:

1. Die Lüftung des Maschinenraums abstellen.
2. Die Schlafmatratzen aus den Kabinen hinten entfernen für die Motorenräume.
3. Die Kraftstoffversorgung in den Kabinen auf der Backbord- und Steuerbordseite unterbrechen.
4. Die Schottdeckel entfernen.
5. Den Feuerlöscher in die Öffnung im Schott richten und betätigen.

Feuer im Generatorraum:

1. Die Lüftung des Generatorraums abstellen.
2. Die Schlafmatratzen aus den Kabinen hinten entfernen für die Motorenräume.
3. Die Kraftstoffversorgung in den Kabinen auf der Backbord- und Steuerbordseite unterbrechen.
4. Die Abdeckung des Cockpits Steuerbord zum Generatorraum öffnen.
6. Den Schottdeckel entfernen.
7. Den Feuerlöscher in die Öffnung im Schott richten und betätigen.

Kraftstoffversorgung
Motor und Generator



Zugang Verschluss
Maschinenraum



Zugang Verschluss
Generatorraum



VORSICHT

Die Brandbekämpfungsmittel zu den auf den Geräten angegebenen Zeitpunkten kontrollieren lassen.

Tragbare Feuerlöscher, die abgelaufen sind oder entladen wurden, durch Geräte mit gleicher oder größerer Löschkraft ersetzen.

LAGE DER AUSRÜSTUNGEN

Tragbare Feuerlöscher und Löschdecken (nicht im Lieferumfang enthalten)

Dieses Schiff muss mit tragbaren Feuerlöschern ausgestattet sein, wenn es in Betrieb ist, die folgende Löschleistungen besitzen und an den nachfolgend beschriebenen Stellen angebracht werden.

Die Lage der tragbaren Feuerlöscher wird durch folgendes Piktogramm angezeigt:



Dieses Schiff muss zum Schutz der Kochgeräte und/oder der Küche mit einer Löschdecke ausgestattet sein, wenn es in Betrieb ist, die in der Nähe der Kochgeräte aufbewahrt wird.

Dieses Schiff muss mit tragbaren Feuerlöschern ausgestattet sein, wenn es in Betrieb ist, die mindestens eine Löschleistung von 5A/34B besitzen und in unmittelbarer Nähe der Steuerstände angebracht sind.



Empfohlener Aufbewahrungsort für den Feuerlöscher mit Schlauch.

Auf der Schranktür oder dem öffnenden Teil des geschlossenen Raums muss ein geeignetes ISO-Symbol angebracht sein.



Anordnung der Rauchmelder (installiert in den Vorpieks, wenn diese Bereiche eingerichtet sind).



Empfohlener Aufbewahrungsort für den Feuerlöscher mit Schlauch.

Auf der Schranktür oder dem öffnenden Teil des geschlossenen Raums muss ein geeignetes ISO-Symbol angebracht sein.



Anordnung der Rauchmelder (installiert in den Vorpieks, wenn diese Bereiche eingerichtet sind).



3.1.3 ■ Notausstiege

In nachfolgender Darstellung sind die empfohlenen Notausstiege abgebildet:



Die LAGOON 51 besitzt folgende Notausstiege:

Sämtliche Versionen:

- Hauptglasrahmen,
- Deckluk Vorpiek (Zugang über Edelstahlspinnen an Schott),
- Deckluk Kabine vorn Backbord (Zugang über abnehmbare Trittleiter des Kabinenbetts),
- Deckluk Kabine hinten Steuerbord (Zugang über abnehmbare Trittleiter des Kabinenbetts),
- Deckluk Kabine hinten Backbord (Zugang über abnehmbare Trittleiter des Kabinenbetts).

Versionen mit 4 Kabinen / 4 Waschräumen und Version mit 6 Kabinen / 4 Waschräumen:

Notausstiege wie oben und zusätzlich:

- Deckluk Kabine vorn Steuerbord (Zugang über abnehmbare Trittleiter des Kabinenbetts).

3.1.4 ■ Allgemeines

- Keine frei herunter hängenden Vorhänge oder sonstige Textilien in der Nähe von oder über Kochgeräten oder anderen Geräten mit offenem Feuer anbringen.
- Darauf achten, dass die Bilgen sauber sind, und in regelmäßigen Abständen prüfen, dass keine Dämpfe oder Lecks von Kraftstoff und Gas vorhanden 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.

- Bei Austausch von Brandbekämpfungsmitteln nur geeignete Geräte verwenden, mit der gleichen Bezeichnung oder gleichwertiger technischer Leistung und Feuerbeständigkeit.
- Bei Lagerung nicht brennbarer Stoffe im Maschinenraum ist darauf zu achten, dass sie nicht auf die Maschinen fallen können und weder den Zugang zum Maschinenraum noch den Ausgang versperren können.
- Die Wege zu den Ausgängen und Luken nicht versperren.
- Den Zugang zu Sicherheitsbedienelementen wie Kraftstoff-, Gasabsperrhähne und Trennschalter für die Bordstromanlage nicht versperren.
- Den Zugang zu in Schränken untergebrachten tragbaren Feuerlöschern nicht versperren.
- Im Schiffsinne keine Gaslampen verwenden.

- Bei Personen auf dem Schiff dafür sorgen, dass Brandbekämpfungsmittel unmittelbar zugänglich sind.

Die Besatzungsmitglieder über Folgendes informieren:

- Lage und Funktion der Brandbekämpfungsmittel,
- Lage der Löschmittel-Einführöffnungen zum Maschinenraum,
- Lage von Fluchtwegen und Ausstiegen.

- Die Schiffsanlagen (v. a. elektrische, Kraftstoff- und Gasanlagen) nicht verändern und nicht von unzureichend qualifizierten Personen ändern lassen.
- Kraftstofftanks nicht befüllen und Gasflaschen nicht auswechseln, solange Motoren laufen oder Kochgeräte bzw. die Heizung eingeschaltet sind.

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 ihrer Benutzung durch Feuerlöschmittel mit derselben oder einer höheren Feuerlöschkraft ersetzen,
- ortsfeste Feuerlöschsysteme nach Benutzung oder Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer befüllen lassen oder ersetzen.

3.2 ■ SICHTWEITE

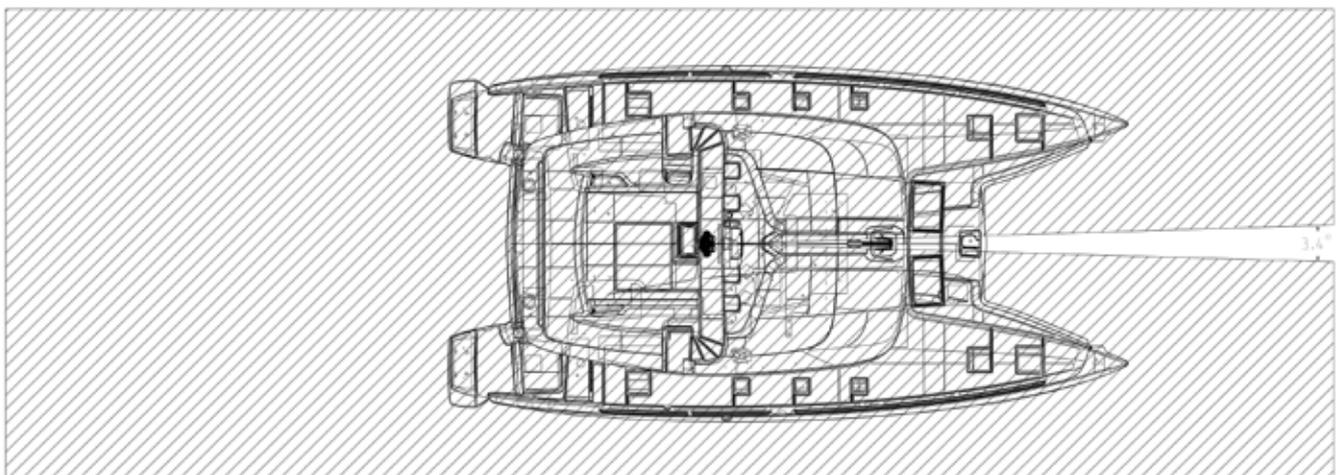
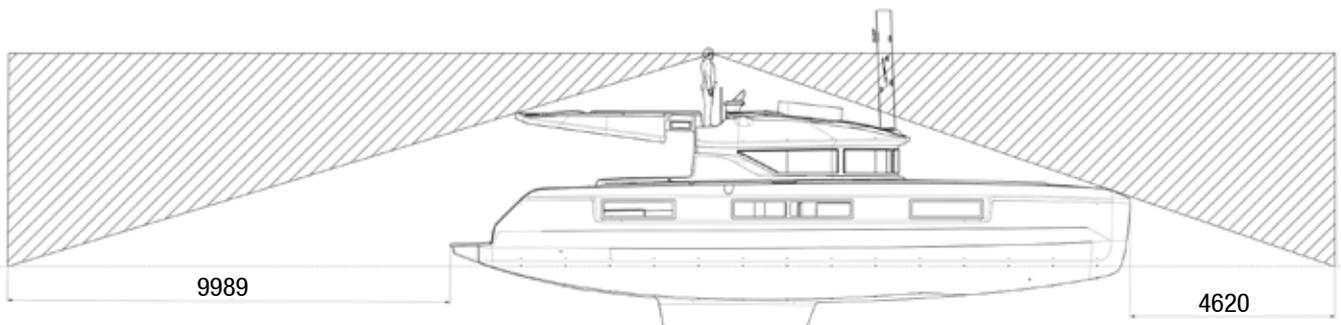
Die Sichtweite vom Steuerstand aus kann aufgrund von hohen Trimmwinkeln des Schiffs oder sonstigen Faktoren, die durch einen oder mehrere der folgenden Zustände verursacht werden können, eingeschränkt sein:

- Beladung und Ladungsverteilung,
- Geschwindigkeit,
- Seebedingungen,
- Regen und Gischt,
- Dunkelheit und Nebel,
- Licht im Schiffsinnenen,
- 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 (Genua, Stagesegel, Code 0, Spinnaker).

Die internationalen Regeln zur Kollisionsverhütung auf See (COLREG) und die Fahrregeln schreiben eine angemessene und ständige Überwachung sowie die Befolgung von Vorfahrtrechten vor. Die Einhaltung dieser Regeln ist entscheidend.

SICHTWINKEL OHNE SEGEL



3.3 ■ STABILITÄT, ÜBERFLUTUNGSGEFAHR

3.3.1 ■ Öffnungen im Rumpf



VORSICHT

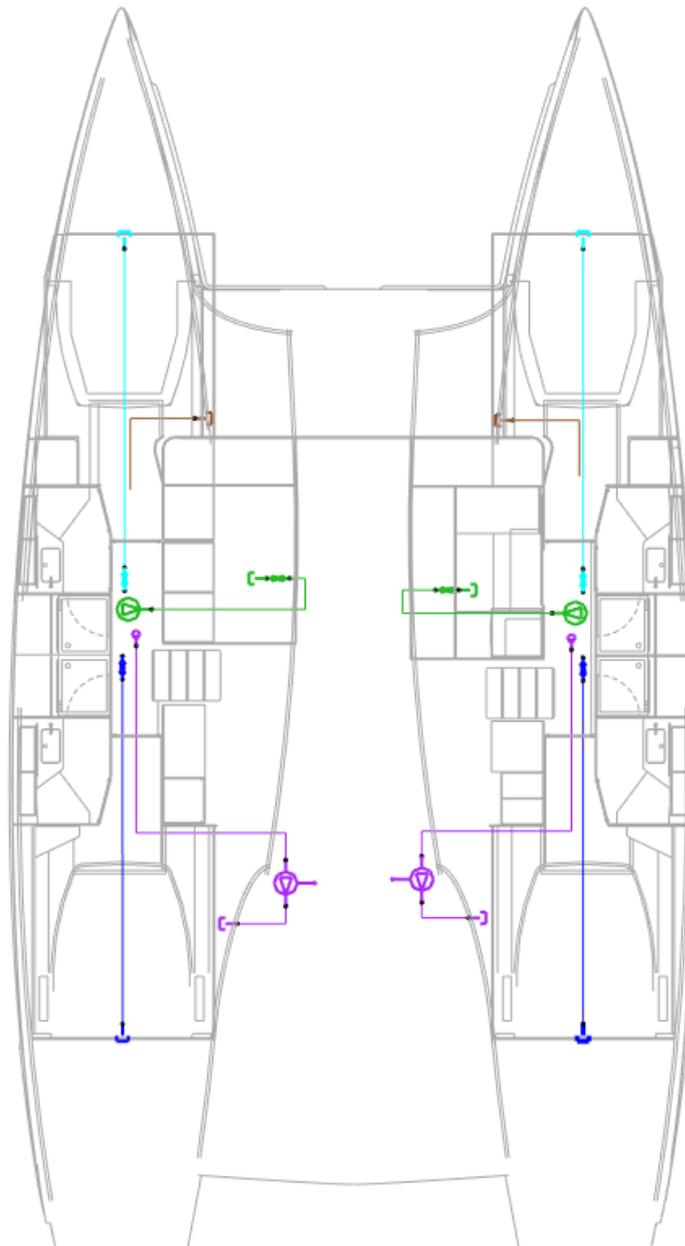
Während der Fahrt sind Bullaugen, Fenster und abnehmbare Türen geschlossen zu halten.



VORSICHT

Rumpfventile, Entleerungsabläufe im Cockpit, Öffnungen und andere Vorrichtungen zum Öffnen/Schließen, je nach Fall, geöffnet oder geschlossen halten, um Überflutungsgefahren auf ein Minimum zu reduzieren. Gegebenenfalls Benutzungsanweisungen für diese Ausrüstungen erteilen.

VENTILE UND SEEVENTILE



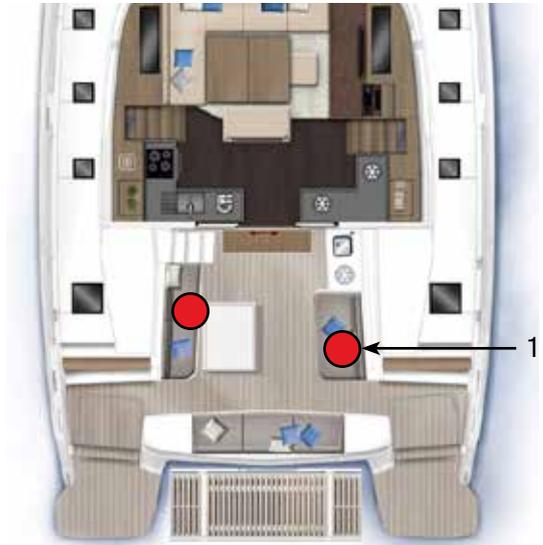
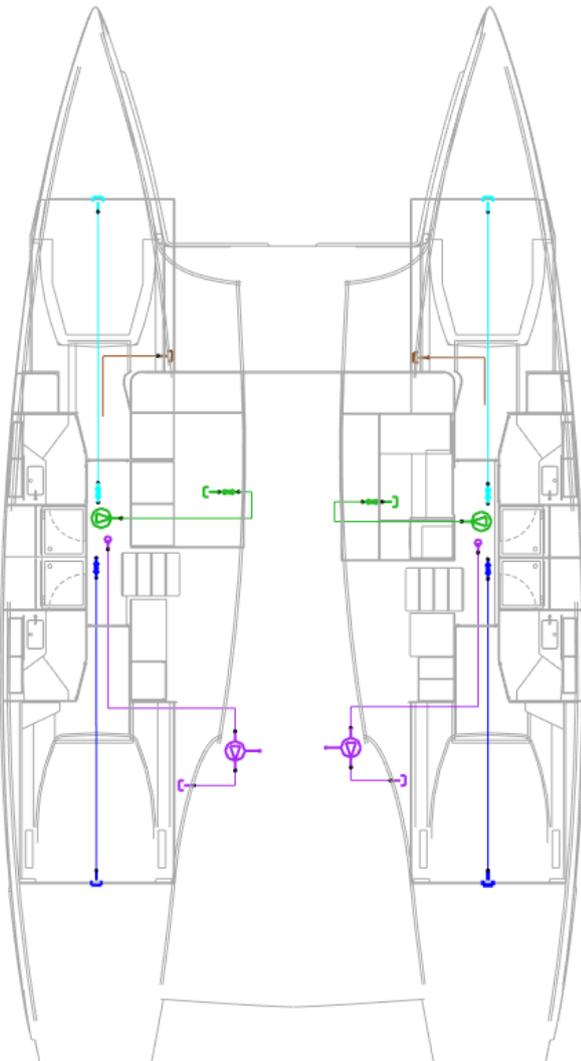
3.3.2 ■ Lenzpumpen und Lenzanlage

Die Lenzanlage der LAGOON 51 besteht aus:

- zwei elektrischen Lenzpumpen auf den mittleren Lenzbrunnen auf Höhe der Kiele,
- zwei Handlenzpumpen auf den mittleren Lenzbrunnen auf Höhe der Kiele.
- Die Motorbilgen und Maschinenräume vorn werden über Schläuche entleert, die Ventile auf Höhe der Lenzbrunnen besitzen.

Der Kettenkasten ist zum übrigen Schiff hin dicht. Er ist über eine Notluke zugänglich, die außer bei einem Eingriff an der Kette zwingend geschlossen bleiben muss.

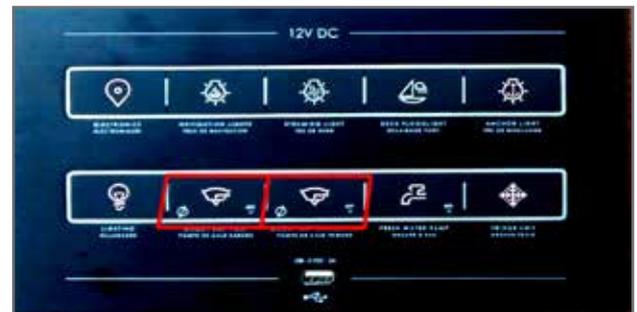
Er wird über zwei Speigatten über der Wasserlinie bei normalen Trimmbedingungen entleert.



Bedienung der Handlenzpumpe (Mark. 1):

Die Handlenzpumpen werden im Cockpit Backbord und Steuerbord aktiviert.

Der Pumphebel muss an der dafür vorgesehenen Stelle unter der mittleren Cockpitabdeckung aufbewahrt werden.



Bedienung der elektrischen Lenzpumpen:

Die elektrischen Lenzpumpen können an der Haupttafel der Küche bedient werden, wobei ihr Zwangsbetrieb auch an der Steuerkonsole Backbord ausgelöst werden kann.

Für beide elektrischen Pumpen gilt an der Haupttafel folgendes:

- Der Zwangsbetrieb der Pumpe wird mithilfe des Schalters „MANUELL“ aktiviert.
- Es ertönt ein Signal, wenn der Fühler für den oberen Füllstand erreicht ist (an der Haupttafel UND der Steuerkonsole).



WARNUNG

Die Auslegung der Lenzpumpenanlage genügt nicht, um Wassereintrüche bei Rumpfschäden in den Griff zu bekommen.



TIPP - EMPFEHLUNG

Die Pumpen nicht leer laufen lassen, um Beschädigungen zu vermeiden.

Der Wasserstand in den Bilgen ist möglichst gering zu halten.

Führen Sie regelmäßig Sichtprüfungen der Lenzpumpen durch, um sich von ihrer Funktionsfähigkeit zu überzeugen.

Vergewissern Sie sich, dass Ansaugstellen oder Saugköpfe nicht durch Ablagerungen verstopft sind.

Leistung einer elektrischen Lenzpumpe: 45 l/min

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



VORSICHT

Die Funktionsfähigkeit aller Lenzpumpen regelmäßig prüfen.

Die Ansaugstellen bzw. Saugköpfe der Pumpen von Ablagerungen befreien, die sie sonst verstopfen könnten.

Falls die Schotts zur Trennung der Vor- und Achterpecks Ventile besitzen, müssen diese im Normalbetrieb geschlossen bleiben. Sie werden nur geöffnet, um Wasser aus der Hauptbilge abzulassen.

Bei Schiffen, bei denen keine Lenzpumpe erforderlich ist, muss der Betreiber/Eigner mindestens einen Lenzfass/Eimer an Bord mitführen, das/der entsprechend gesichert ist, damit es/er nicht verloren geht.



VORSICHT

Wenn die Hauptschalter auf OFF gestellt sind, sind die Lenzpumpen ausgeschaltet und nicht aktiv.

3.3.3 ■ Stabilität und Schwimmfähigkeit

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.

Als Luftreserven gekennzeichnete Abteile dürfen nicht angebohrt werden.

Ein als unsinkbar eingestuftes Schiff kann seine Passagiere auch dann noch tragen, wenn es überflutet wird.

Jede Änderung der Massenverteilung an Bord (z. B. Ergänzung eines Aufbaus zum Fischen, eines Radars, eines Masts mit Rollreiffanlage, ein anderer Motor usw.) kann Stabilität, Trimmung und Leistungen des Schiffs deutlich beeinflussen.



VORSICHT

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, von Verdrängungs- auf Hydrogleitfahrt überzugehen, sowie bei geringer Geschwindigkeit im Kappelwasser. Brecher stellen eine ernsthafte Gefahr für Stabilität und Überflutung dar. Türen und Einstiegsluks sind bei schwerer See zu schließen.



TIPP - EMPFEHLUNG

Vor engen Kurven die Geschwindigkeit verringern, um Kontrollverluste zu vermeiden.

Bei Unwetter sollten Luken, Staufächer und Türen geschlossen werden, um Überflutungsgefahren zu mindern.

Der Wasserstand in den Bilgen sollte möglichst niedrig sein.

3.3.4 ■ Aufrichten nach Kentern

Wenn das Schiff gekentert ist:

- Die Notluken, die sich in jedem Rumpf befinden, mithilfe des Nothammers einschlagen. Die Hämmer befinden sich Steuerbord und Backbord unter den Niedergängen.

Außen bei den Rettungsinseln gibt es auch einen Nothammer, um auch von außen Menschen aus dem Schiff holen zu können.

3.4 ■ VERMEIDUNG VON STÜRZEN INS WASSER

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

Überprüfen Sie regelmäßig die Relingsdurchzüge:

Bei Metalldurchzügen ist auf Ausfaserungen und Korrosion, besonders an den Verbindungsstellen, zu achten.

Synthetikdurchzüge sind bei Abnutzungserscheinungen durch Schamfilung oder UV-Strahlung unverzüglich auszutauschen.

Die Verzerrung an den Enden der Durchzüge dient zur Regelung ihrer Spannung.

Ein Textildurchzug hat eine Lebensdauer von 5 bis 7 Jahren je nach Einsatzbereich und Navigationsprogramm des Schiffs.

Die Durchzüge jährlich auf Verschleiß und Schamfilung prüfen.

Nach 7 Jahren oder bei Schamfilung müssen die Durchzüge grundsätzlich ausgetauscht werden.

- Nach der Navigation die Durchzüge mit Frischwasser spülen.
- Textildurchzüge können während der Überwinterung des Schiffs entfernt werden, um sie vor UV-Strahlen zu schützen.
- Jeden Durchzug mit einem Etikett kennzeichnen, damit er später wieder korrekt angebracht werden kann.

3.5 ■ METHODEN ZUM EINSTIEG AN BORD

Die Badeleiter befindet sich an der Heckplattform Steuerbord.
Um sie ins Meer zu lassen, wird sie nach hinten gekippt.



3.6 ■ DEFINITION DER ARBEITSDECKBEREICHE

Die in der Abbildung gekennzeichneten Bereiche sind nicht Bestandteil des Arbeitsdecks und dürfen auf See nicht benutzt werden.

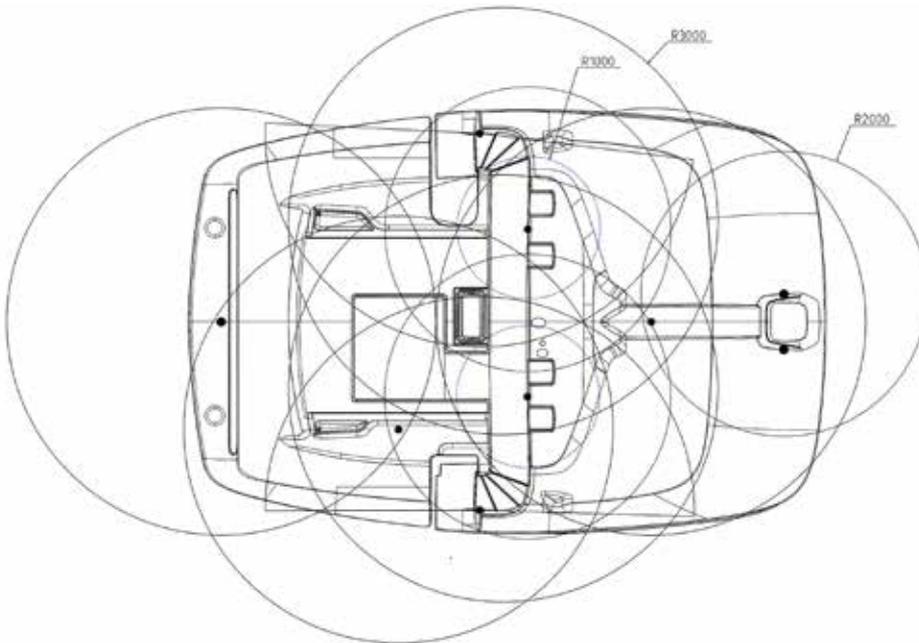
Diese Bereiche verfügen nicht über Schutzvorrichtungen, die Stürze ins Wasser verhindern.



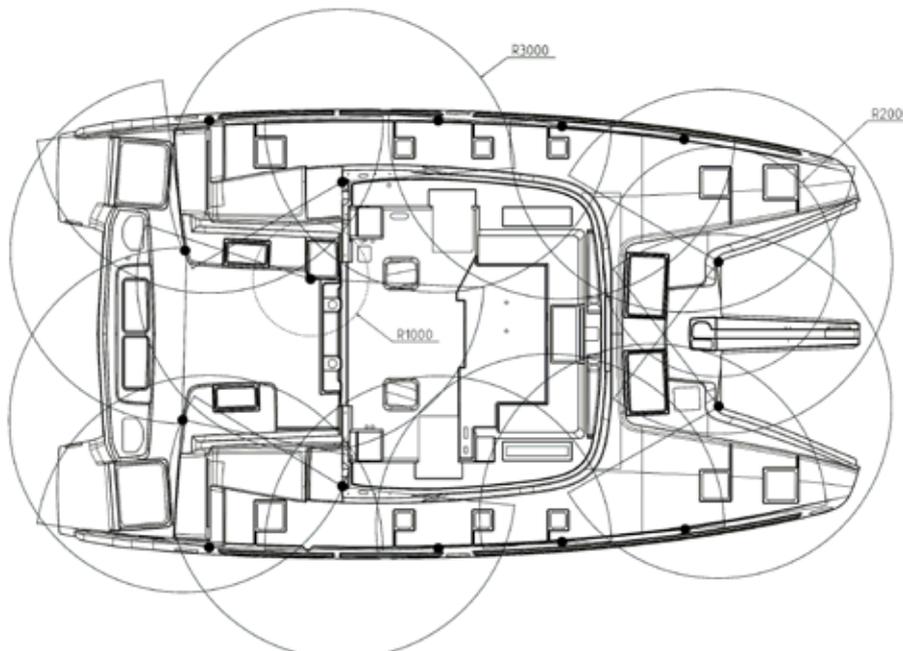
3.7 ■ SICHERHEITSAUSRÜSTUNGEN

In diesem Abschnitt sind die Aufbewahrungsorte der Sicherheitsausrüstungen aufgeführt (bei zusätzlichen eigenen Ausrüstungen zu ergänzen).

STEGE ZUR BEFESTIGUNG VON FLYBRIDGE-RETTUNGSLEINEN

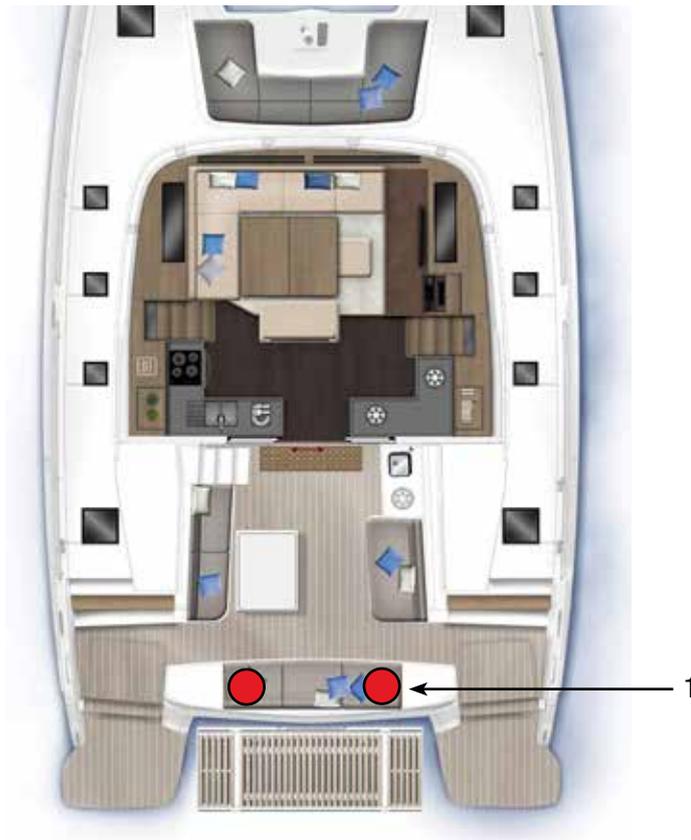


STEGE ZUR BEFESTIGUNG VON RETTUNGSLEINEN



AUFBEWAHRUNGORT DER RETTUNGSINSELN

Die 2 Fächer für die Rettungsinsel (Mark. 1) sind von oberhalb und - bei Kentern - unterhalb des Rumpfes zugänglich.
Es ist offiziell untersagt, in den Rettungsinselkasten zu steigen.
Bitte aufmerksam die entsprechende Bedienungsanleitung lesen.



4. Ausrüstungen

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

4.1 ■ MOTOR

4.1.1 ■ Nutzungstipps



WARNUNG

Beim Füllen der Kraftstofftanks den Motor stoppen und nicht rauchen.

Vorsicht bei weiter Kleidung, langen Haaren oder Ringen, die von der Mechanik mitgenommen werden könnten. Geeignete Kleidung (Handschuhe, Mütze usw.) tragen.



VORSICHT

Auf dem Schiff darf kein Motor mit höherer Leistung und mehr Gewicht eingebaut werden als empfohlen. Ansonsten wird die Stabilität gefährdet.

Jegliche Berührung zwischen brennbaren Substanzen und heißen Motorteilen vermeiden.

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

Falls ein Eingriff notwendig sein sollte: Den Motor und/oder die Rotation der Wellenleitung vor Beginn eines Eingriffs an deren Elementen stoppen.



TIPP - EMPFEHLUNG

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. Befindet sich Kraftstoff am Schiffsboden, darf der Motor nicht angelassen werden.

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

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. Anbringungsort und Funktionsweise des Betätigers in Erfahrung bringen (s. Punkt 3.1.2). Nach dem Betätigen muss der Maschinenraum gelüftet werden.

Sicherstellen, dass die Lüftungsöffnungen frei sind.

Gute Zirkulation von Kühlmittel (Meerwasser) sicherstellen.

Zustand der Kraftstoffleitungen regelmäßig überprüfen.

Lüftungssystem weder verstopfen noch verändern.

Vor dem Start dafür sorgen, dass:

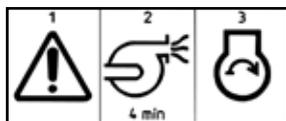
- die Motorsteuerung nicht eingekuppelt ist,
- das Seewasser-Einlassventil im Kühlkreislauf offen ist; dann nachprüfen, dass nach dem Anlassen des Motors auch tatsächlich Wasser aus dem Auspuff austritt (bei einem „feuchten“ Auspuff kann das Wasser mit den Auspuffgasen gemischt sein).

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

Beschädigungen der Kraftstoffleitungen vorbeugen.

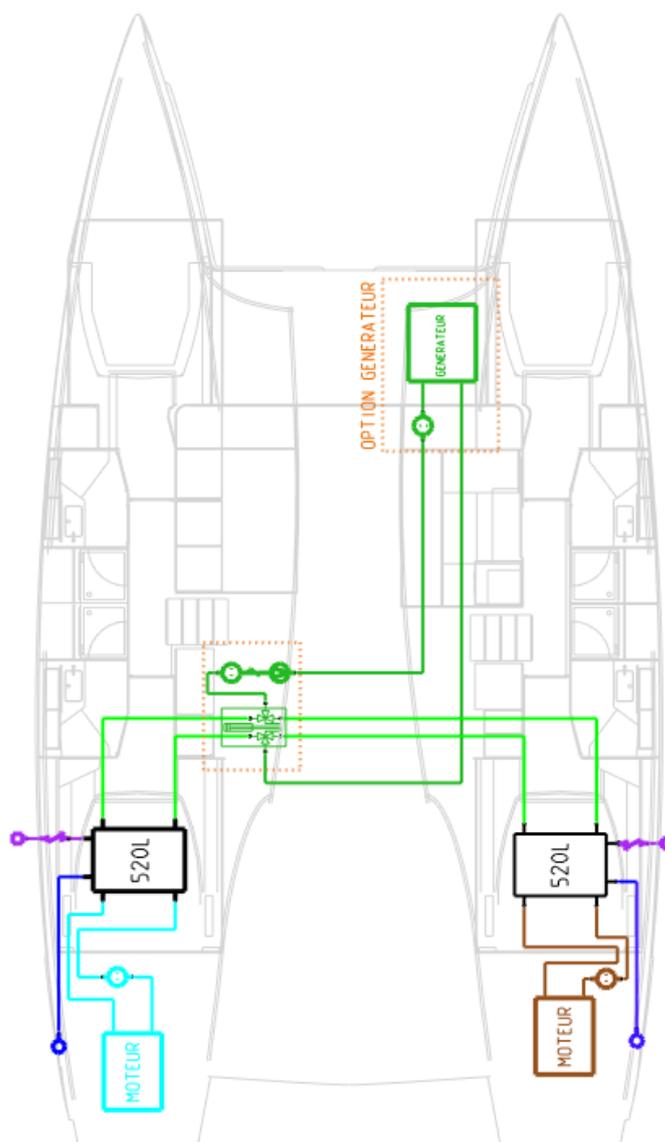
Kraftstoffschläuche sind durch Leitungen mit derselben Kennzeichnung zu ersetzen.

Symbolbedeutungen:



- 1: Vorsicht
- 2: 4 Minuten lang lüften
- 3: Starten

4.1.2 ■ Kraftstofftanks: 2 x 520 Liter DIESEL



Die Ventile sind gekoppelt, damit Motor und Generator vom gleichen Tank verbrauchen und nachfüllen.

Die zwei Tanks sind nicht direkt miteinander verbunden.



VORSICHT

Die Tanks können einen nicht pumpbaren Bereich haben, aufgrund der Trimmung des Schiffs oder der Gestaltung der Saugstutzen. Es wird ein Vorrat von 20 % empfohlen.

4.2 ■ STEUERSTÄNDE



- 1 - 16"-Bildschirm für die Elektronik (Option).
- 2 - Kettenzählwerk (Option).
- 3 - Steuerrad.
- 4 - Platine mit 6 Tasten.
- 5 - Bildschirm / Tochtergerät Elektronik (Option).
- 6 - Bildschirm / Tochtergerät Elektronik (Option).

- 7 - Bildschirm Motoren (Option).
- 8 - Steuerung Bugstrahlruder (Option).
- 9 - Startplatine Backbord-Motor.
- 10 - Motorsteuerungen.
- 11 - Startplatine Steuerbord-Motor.

4.3 ■ RUDERANLAGE

4.3.1 ■ Allgemeine Beschreibung

Die Ruderanlage wird hydraulisch betätigt.



_____ TIPP - EMPFEHLUNG

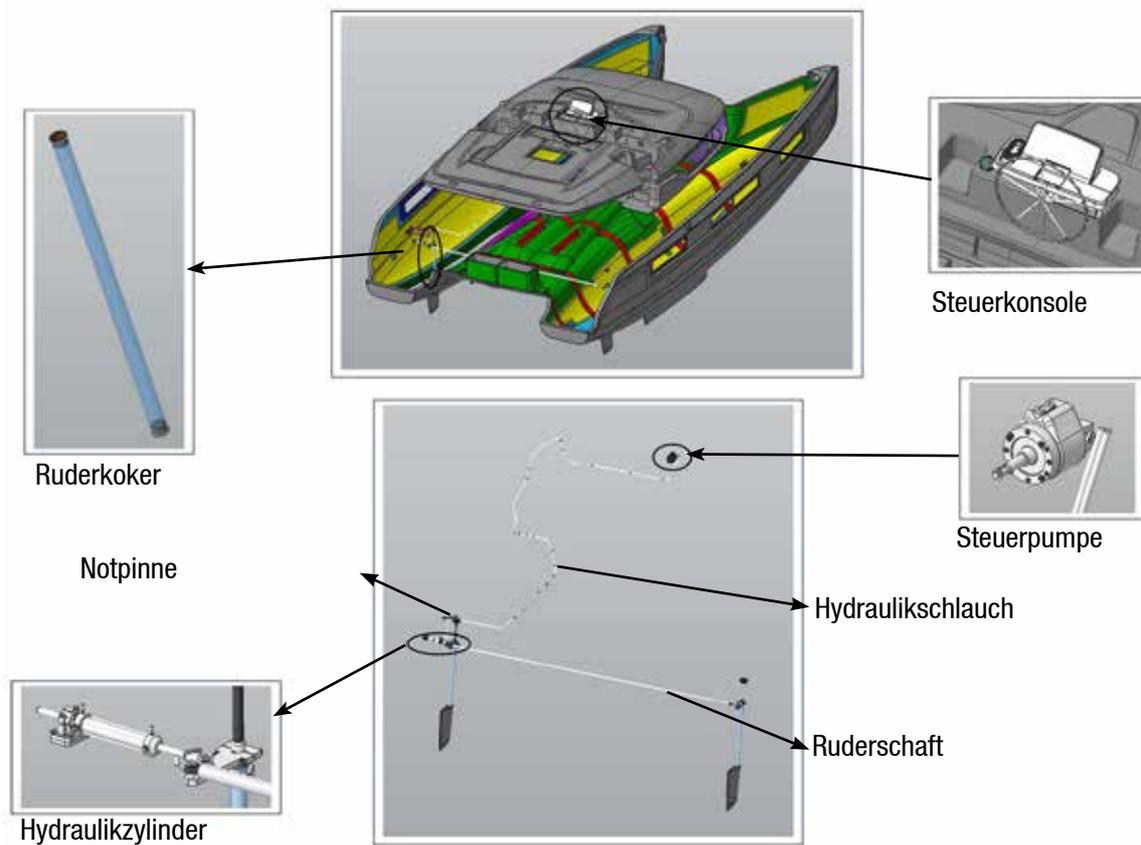
Wir empfehlen, systematisch das vom Hersteller gelieferte Öl zu verwenden oder zumindest Öl mit einer Viskosität gemäß ISO 22.



_____ VORSICHT

Den Steuerzylinder auf keinen Fall als Trittbrett zum Piek Steuerbord verwenden.

4.3.2 ■ Identifizierung der Bauteile



4.3.3 ■ Wartung

- Sicherstellen, dass an den Anschlüssen sowie allgemein im ganzen Kreislauf keine Lecks vorhanden sind.
- Die Rücklaufilterkartusche alle 3.000 Betriebsstunden ersetzen.
- Den Filtersaugkopf alle 3.000 Betriebsstunden ersetzen. Um an den Saugkopf zu gelangen, die 4 Muttern aufdrehen, die den Saugflansch halten, und dann die Baugruppe Flansch, Rohr und Saugkopf herausnehmen.
- Abgenutzten Saugkopf abschrauben.
- Neuen Saugkopf anschrauben.
- Saugflansch wieder einsetzen und Haltemuttern festziehen.
- Bei Austausch der Kartusche den Hauptkreis, abhängig vom Aussehen des Öls, entleeren.
- Den ausgestatteten Tank entleeren, und dadurch die Handpumpe(n).

- Damit das Öl schnell abläuft, den Füllstopfen des Tanks und der Handpumpe entfernen.
- Neue Kartusche anschrauben.
- Den ausgestatteten Tank bis zum maximal zulässigen Füllstand füllen, mit Öl Typ HM32.
- Ist dieser Füllstand erreicht, den ausgestatteten Tank mit dem Dichtstopfen schließen.
- Die Handpumpe(n) der Ruderanlage auffüllen und die Füllöffnung mit dem Stopfen verschließen.
- Kohlebürsten überprüfen.

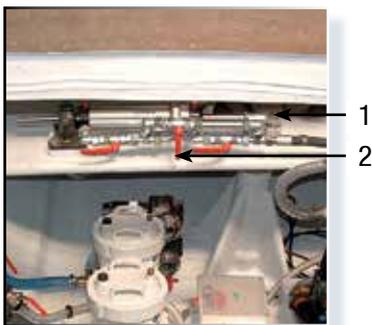
4.3.4 ■ Rettungssystem

Yachten mit Radsteuerung sind mit einer Notpinne ausgestattet. Sicherstellen, dass sie jederzeit zugänglich ist.

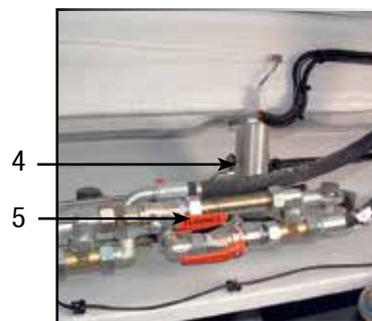
Die Notpinne wird in der Motorbilge an Backbord aufbewahrt. Sie muss leicht zugänglich bleiben.

- Zur Benutzung der Pinne:

- Einen der Verschlüsse für das Pinnenloch auf einer der Heckplattformen mit einer Winschkurbel herausdrehen.
- Die Notpinne in den Ruderschaft einführen und dabei darauf achten, dass sie fest zu sitzen kommt.
- Das Zylinderventil in der Motorbilge für die betroffene Seite auf Bypass stellen. Nun steht das Ruderblatt nicht mehr mit der Ruderanlage in Verbindung.



- 1 - Zylinder der Ruderanlage.
- 2 - Ventil am Zylinder der Ruderanlage.
- 3 - Notpinne.
- 4 - Schraube + Mutter zur Befestigung der Notpinne.
- 5 - Zylinderventil in Bypass-Stellung.



TIPP - EMPFEHLUNG

Die Hydraulikflüssigkeit muss unentzündlich sein oder einen Flammpunkt von mindestens 157 °C haben.

4.4 ■ ELEKTRISCHE ANLAGE



VORSICHT

Auf keinen Fall an elektrischen Anlagen arbeiten, solange sie unter Strom stehen.

Die elektrische Anlage des Schiffs oder die zugehörigen Zeichnungen auf keinen Fall ändern. Zur Installation, Änderung und Instandhaltung sollte ein Fachmann für Schiffselektrik herangezogen werden.

Die zugewiesene Stromstärke von Überstromschutzeinrichtungen auf keinen Fall ändern. Elektrische Geräte oder Vorrichtungen auf keinen Fall durch Bauteile ersetzen, die die zulässige Amperezahl des Stromkreises überschreiten.

Die Yacht nie unbeaufsichtigt lassen, solange Spannung an der elektrischen Anlage anliegt; hiervon ausgenommen sind automatische Lenzpumpen sowie Brandschutz- oder Alarmkreise.

4.4.1 ■ Sicherungstafel und 12 V-Anlage



GEFAHR

Zur Vermeidung von Kurzschlüssen zwischen den beiden Batteriepolen nie leitende Gegenstände (Metallwerkzeuge usw.) in der Nähe der Batterien lagern.



WARNUNG

Die Lüftungskanäle der Batterien dürfen nicht verstopft werden; manche Batterien geben nämlich Wasserstoff ab, womit eine Explosionsgefahr verbunden ist.

Das Schiff nie unbeaufsichtigt lassen, wenn die elektrische Anlage unter Strom steht; hiervon ausgenommen sind die automatische Lenzpumpe und die Stromkreise der Feuer- und Diebstahl-Warnanlage. Bei Austausch oder Einbau von elektrischen Geräten keine Komponenten verwenden, die die Amperezahl des Stromkreises überschreiten.

Anlagen auf keinen Fall verändern. Hierzu muss ein Fachmann für Schiffselektrik herangezogen werden. Beim Laden der Batterien sowie beim An- und Abklemmen ist die Batterie anhand der Trennschalter abzuklemmen.

Batterien stets vorsichtig behandeln. Bei Verspritzen von Elektrolytflüssigkeit den Körperteil, der damit in Berührung geraten ist, gründlich abspülen und einen Arzt aufsuchen.

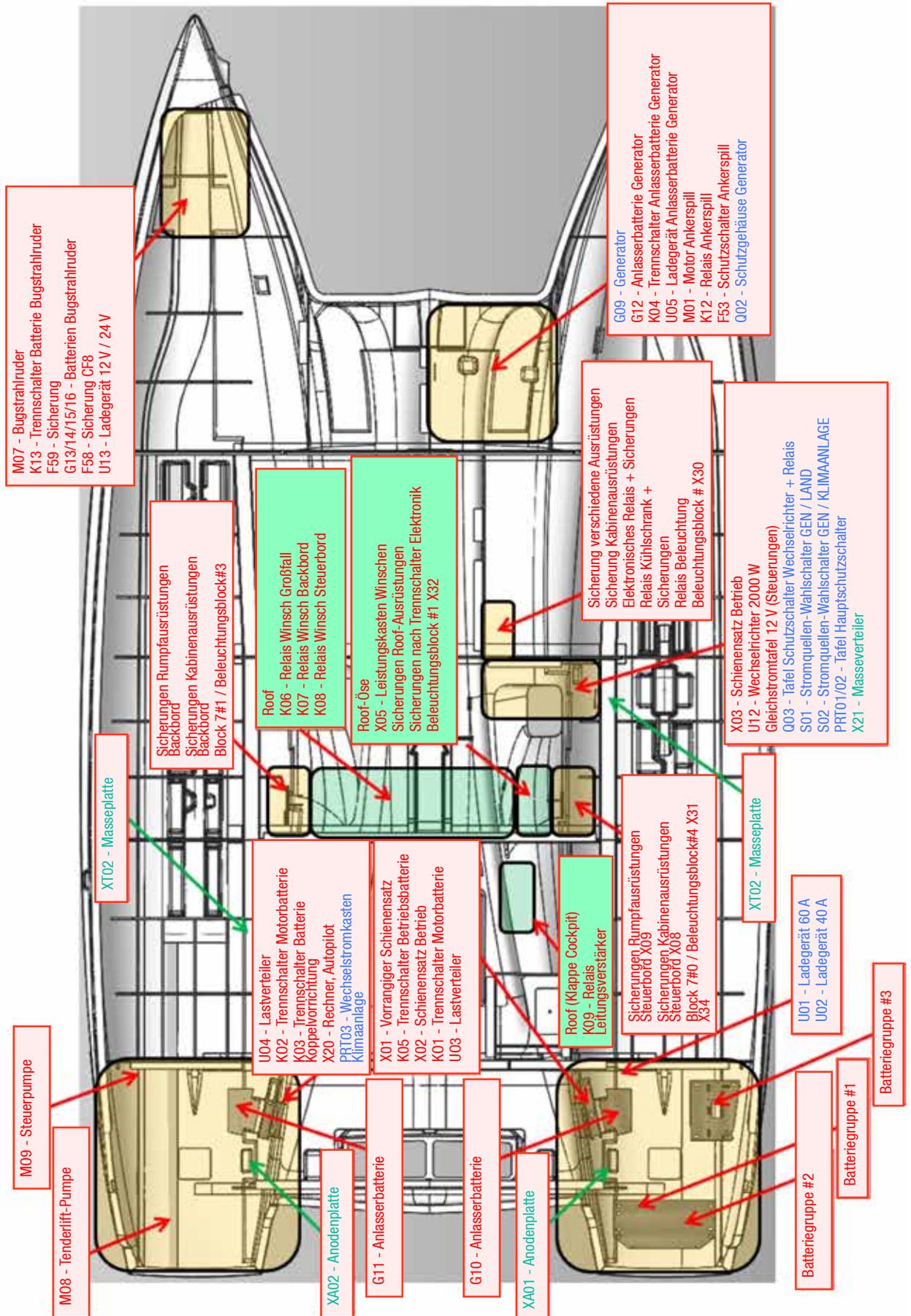


VORSICHT

Die Batterien müssen sorgfältig verzurrt sein.

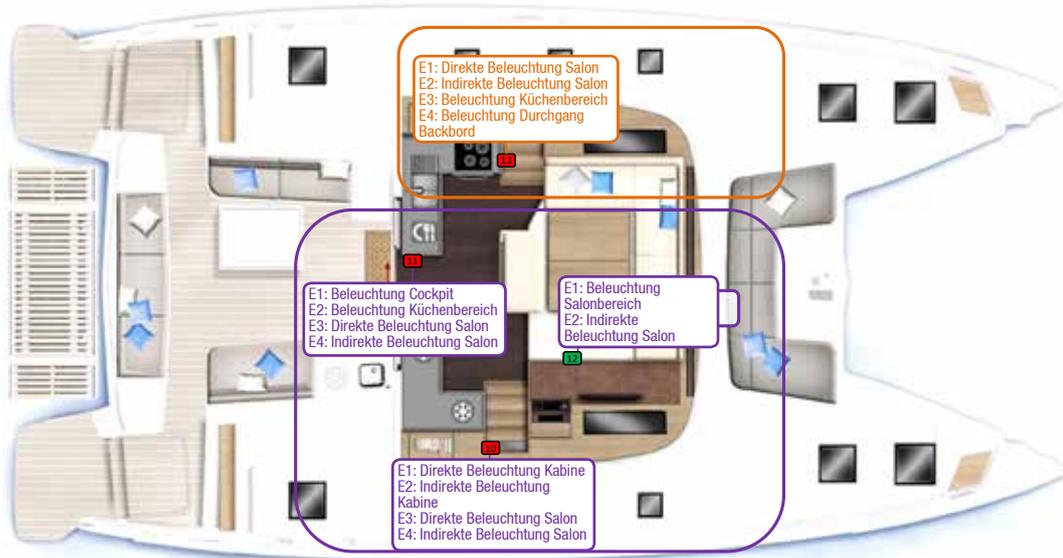
Die Drähte der 12 V-Anlage sind rot für die Plus- und schwarz für die Minusseite.

12 V-ANLAGE



AUSRÜSTUNGEN

CARRE – GALLEY 4C3T



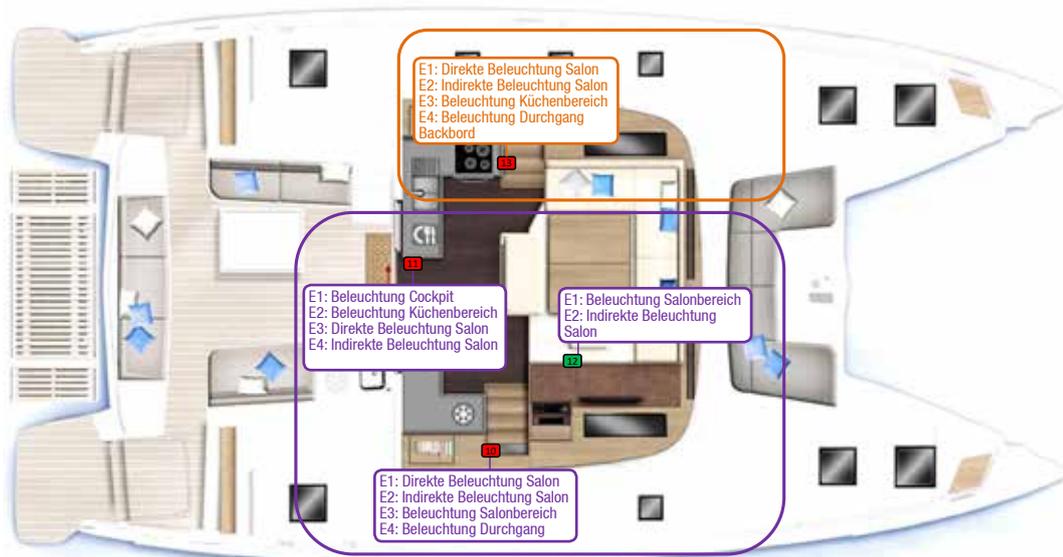
Drahtloser Schalter mit 2 Tasten



Drahtloser Schalter mit 1 Taste



CARRE – GALLEY 4C4T-6C4T



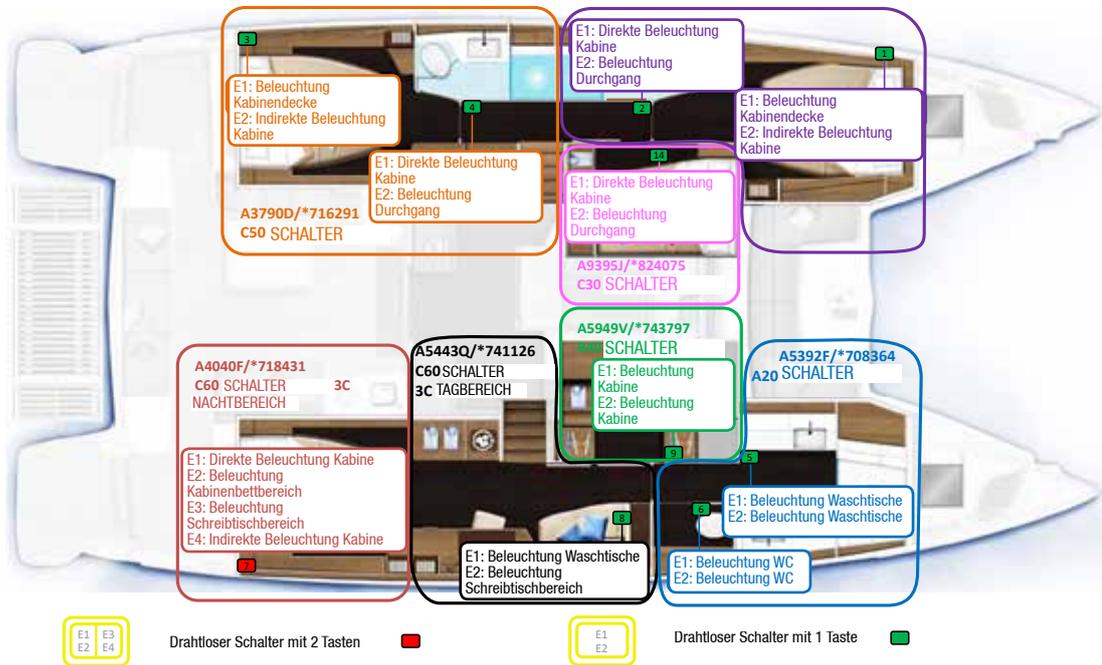
Drahtloser Schalter mit 2 Tasten



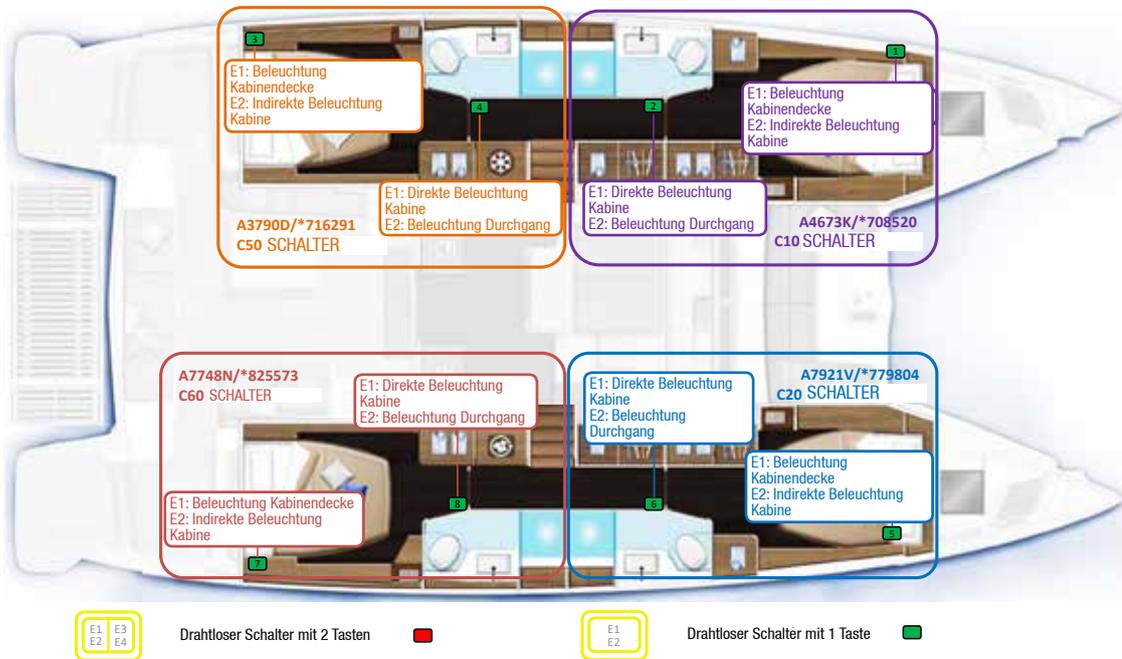
Drahtloser Schalter mit 1 Taste



4 CABINS – 3 TOILETS

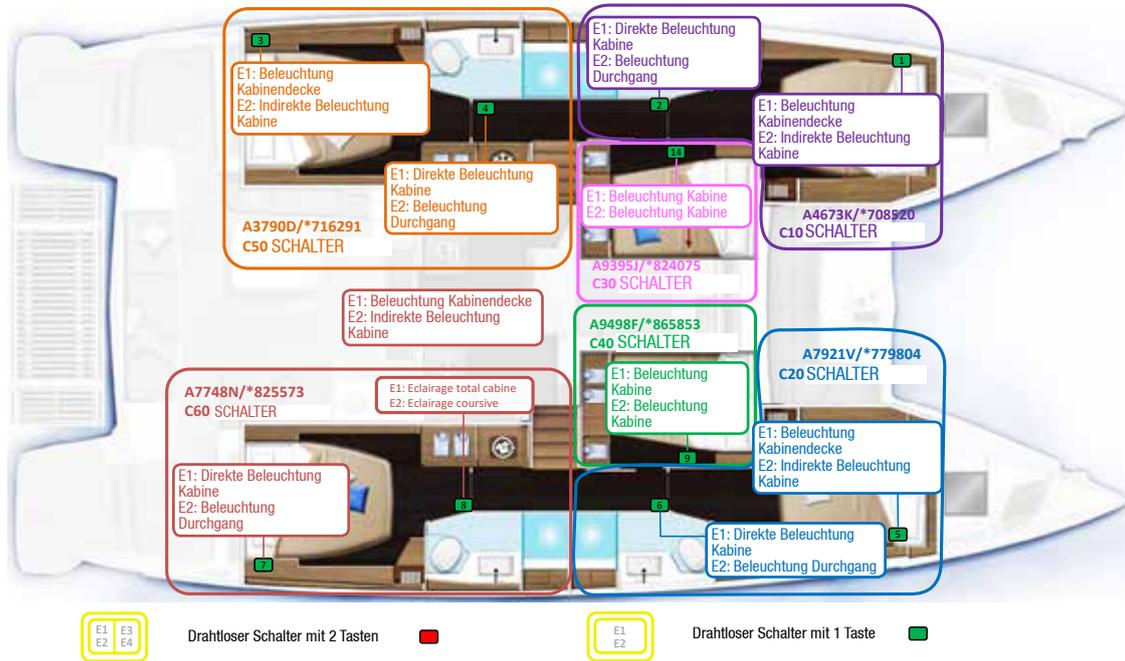


4 CABINS – 4 TOILETS

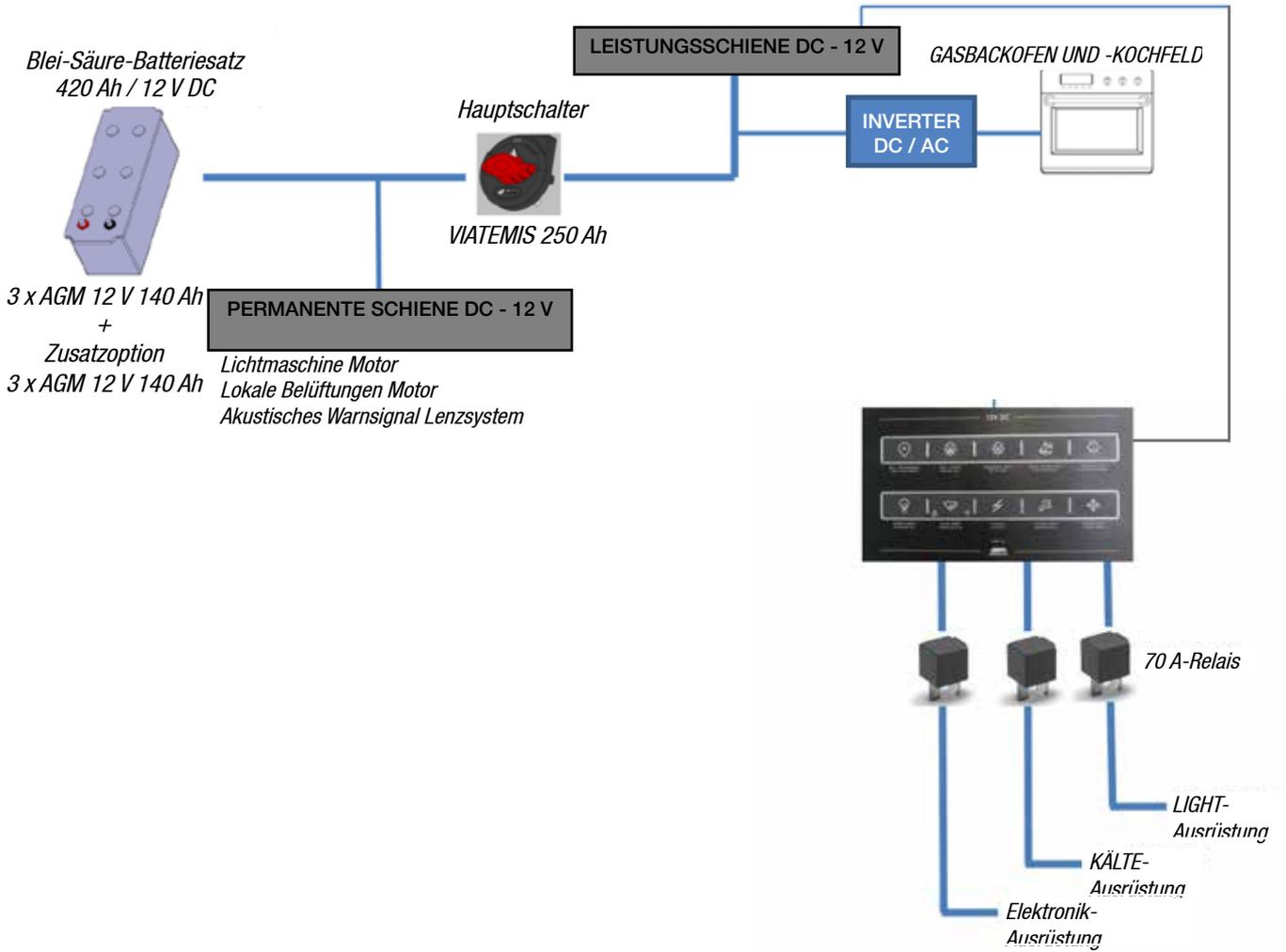


AUSRÜSTUNGEN

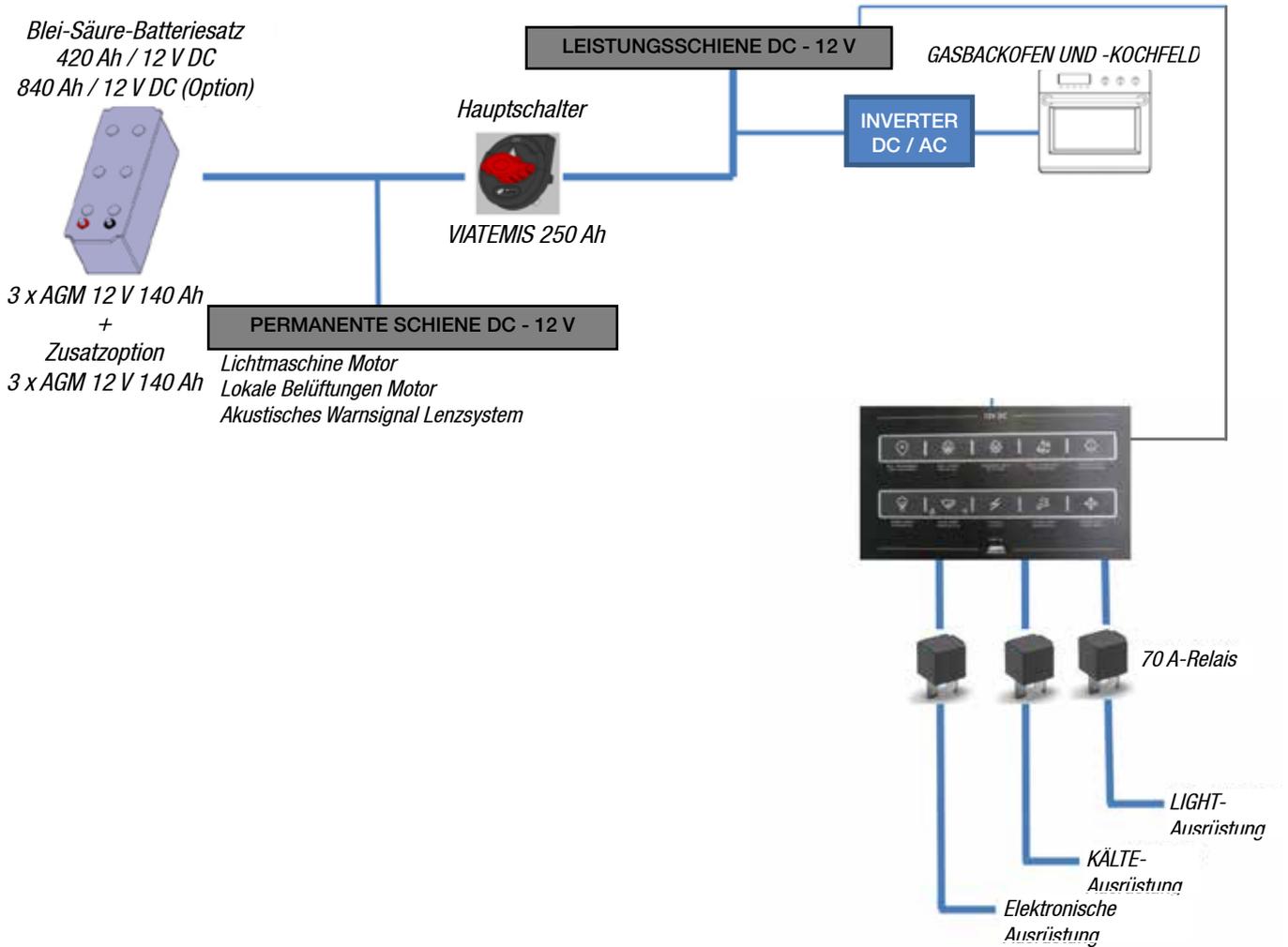
6 CABINS – 4 TOILETS



12 V-ANLAGE EUROPA



12 V-ANLAGE US



Gleichstromkreisschutz

PORT FLOAT	FUSIBLES - EQUIPEMENTS COQUE BD FUSE - PORT FLOAT EQUIPMENT							
NAME	F01	F02	F03	F04	F05	F06	F07	F08
DESIGNATION	PUMP WASHER DECK		GREY WATER TANK PUMP (OPTIONNAL)	MONITORING BLOC 7#1	SEA WATER PUMP	STOVE & OVEN PIEZZO INVERTER	WC SEA WATER PUMP (optional)	GAS SOLENOID VALVE (optional US)
CALIBRE	10A		10A	5A	10A	20A	15A	2A

STBD FLOAT	FUSIBLES - EQUIPEMENTS COQUE TD FUSE - STBD FLOAT EQUIPMENT							
NAME	F01	F02	F03	F04	F05	F06	F07	F08
DESIGNATION	PUMPS SWITCH GREY WATER TANKS		GREY WATER TANK PUMP (OPTIONNAL)	MONITORING BLOC 7#0	SALOON FANS			
CALIBRE	2A		10A	5A	1A			

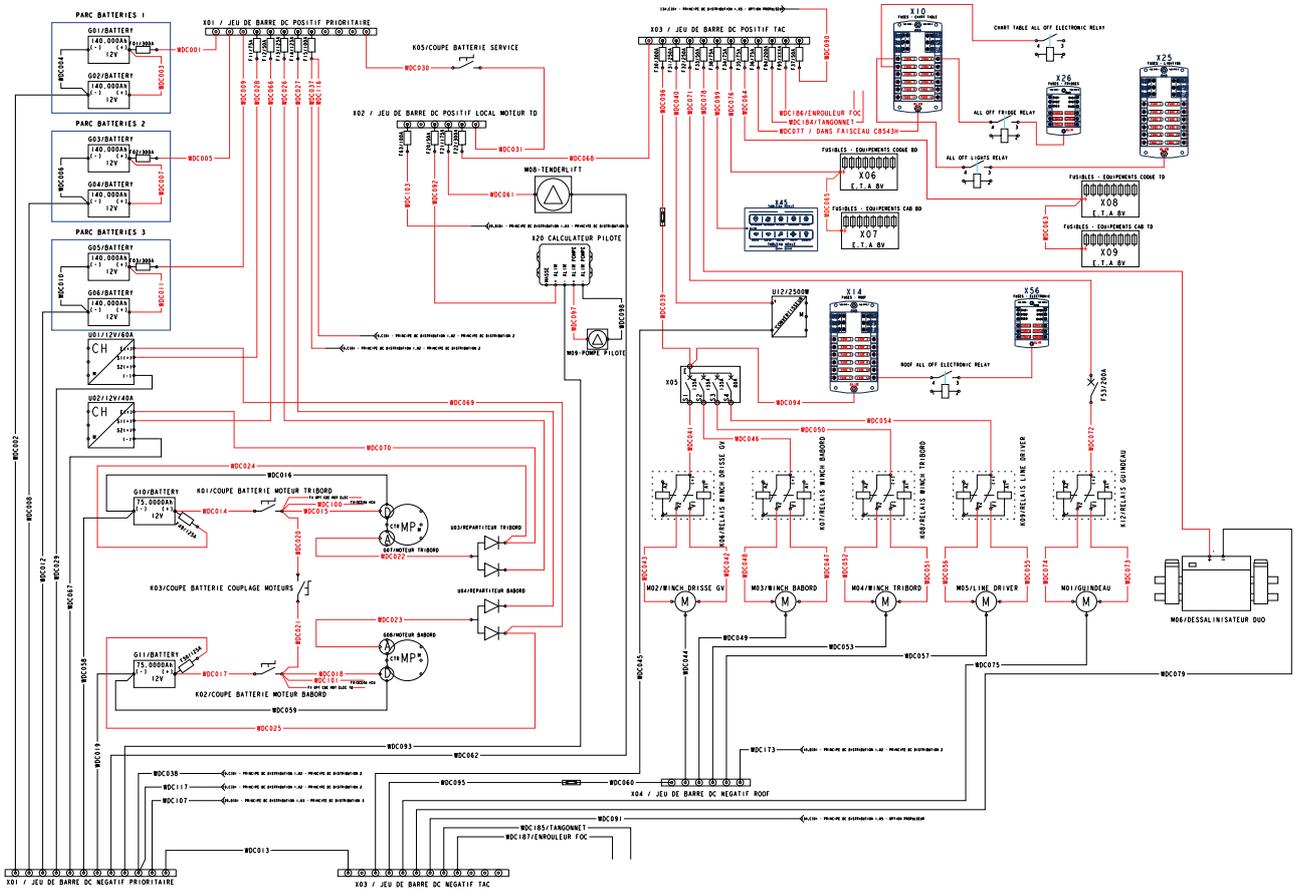
PORT FLOAT	FUSIBLES - EQUIPEMENTS CAB BD FUSE - PORT FLOAT CABIN EQUIPMENT							
NAME	F01	F02	F03	F04	F05	F06	F07	F08
DESIGNATION	WC - A10		WC - A50	GREY WATER PUMP - A50 -V3/V4	GREY WATER PUMP - A30 -V6T	GREY WATER PUMP - A10 -V6T		
CALIBRE	20A		20A	10A	10A	10A		

STBD FLOAT	FUSIBLES - EQUIPEMENTS CAB TD FUSE - STBD FLOAT CABIN EQUIPMENT							
NAME	F01	F02	F03	F04	F05	F06	F07	F08
DESIGNATION	WC - A20		WC - A60	HIFI - C60	GREY WATER PUMP - A60 -V6T	GREY WATER PUMP - A40 -V6T / FWD PEAK	GREY WATER PUMP - A20 -V3/V4	WC - FRONT STBD
CALIBRE	20A		20A	15A	10A	10A	10A	20A

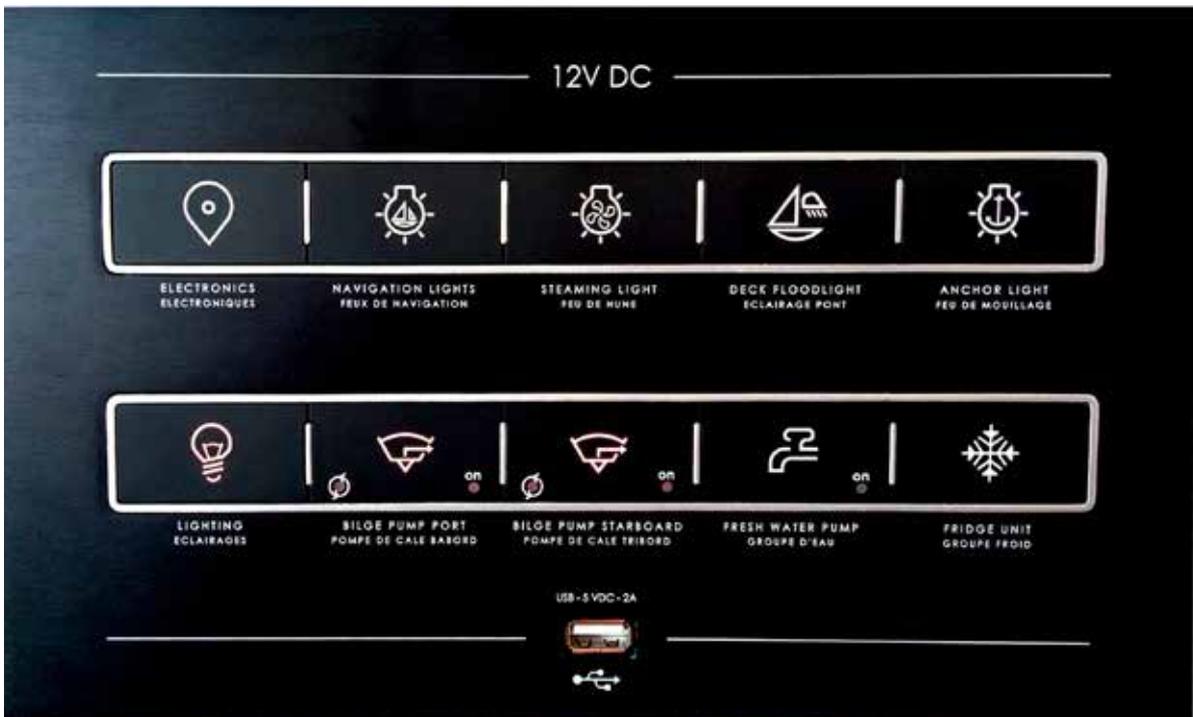
Gleichstromkreisschutz (pro Modul)

X04		X02		X03		X01	
LINE DRIVER	WDCC57	COUPE BATTERIE SERVICE	WDCC31	CONVERTISSEUR	WDCC45	COUPE BATTERIE SERVICE	WDCC30
LINE DRIVER	WDCC53	SERVICE BATTERY SWITCH	WDCC01	INVERTER	WDCC187	SERVICE BATTERY SWITCH	WDCC03
WINCH TRIBORD	WDCC49	EV PLANCHA COCKPIT	WDCC92	ENROULEUR DE GENOIS ELECTRIQUE	WDCC186	REPART NEG LOCAL MOTEUR / EV PLANCHA	WDCC02
STBD WINCH	WDCC09	EV COCKPIT PLANCHA	WDCC92	JEU DE BARRES LOCAL MOTEUR TRIBORD	WDCC08	GND DISTRIB STDB ER / EV PLANCHA	WDCC02
WINCH BABORD	WDCC44	CALCULATEUR PILOTE	WDCC61	STBD ENGINE ROOM POWER BAR	WDCC184	PARC BATTERIE SERVICE #1	WDCC08
PORT WINCH	WDCC04	AUTOPILOT HYDRAULIC	WDCC103	TANGON ELECTRIQUE	WDCC096	SERVICE BATTERY PARK #1	WDCC08
DRISSE GV	WDCC60	TENDER LIFT	WDCC068	JEU DE BARRES ROOF	WDCC077	PARC BATTERIE SERVICE #2	WDCC08
MAINSAIL WINCH	WDCC09	TENDER LIFT	WDCC078	ROOF POWER BAR	WDCC071	SERVICE BATTERY PARK #2	WDCC08
REPARTITEURS NEGATIF ROOF	WDCC08	BOSSOIR ELECTRIQUE	WDCC079	REPARTITEUR ALIM. TABLE A CARTE	WDCC091	PARC BATTERIE SERVICE #3	WDCC08
ROOF GND DISTRIBUTORS	WDCC08	ELECTRICAL DAVIT	WDCC079	CHARTRE TABLE POWER DISTRIBUTOR	WDCC091	SERVICE BATTERY PARK #3	WDCC08
ALIMENTATION JEU DE BARRE ROOF	WDCC08	JEU DE BARRES TABLE A CARTE	WDCC079	GUINDEAU	WDCC091	CHARGEUR 60A	WDCC08
ROOF POWER BAR	WDCC08	CHARTRE TABLE POWER BAR	WDCC079	WINDLASS	WDCC091	CHARGER 60A	WDCC08
				DESSALINISATEUR	WDCC091	CHARGEUR 40A	WDCC08
				WATER MAKER	WDCC091	CHARGER 40A	WDCC08
				CHARGEUR PROPULSEUR	WDCC091	BUZZER SYSTÈME ASSECHÈMENT	WDCC08
				THRUSTER CHARGER	WDCC091	BILGE PUMP BUZZER	WDCC08
				REPARTITEUR ALIM. FLOTTEUR BABORD	WDCC091	EXTRACTEUR LOCAUX MOTEUR	WDCC08
				PORT POWER DISTRIBUTOR	WDCC091	EXTRACTOR ENGINE AREA	WDCC08
				REPARTITEUR ALIM. FLOTTEUR TRIBORD	WDCC091	REPARTITEUR DE CHARGE TD	WDCC08
				STBD POWER DISTRIBUTOR	WDCC091	STBD CHARGE COMBINERS	WDCC08
				TABLEAU DC 12V TABLE A CARTE	WDCC091	REPARTITEUR DE CHARGE BD	WDCC08
				CHART TABLE POWER BOARD	WDCC091	PORT CHARGE COMBINERS	WDCC08
						PANNEAUX SOLAIRES	WDCC08
						SOLAR PANELS	WDCC08
						JEU DE BARRES TABLE A CARTE	WDCC08
						CHARTRE TABLE POWER BAR	WDCC08
							WDCC08

12 V-Gleichstromanlage



Allgemeine Darstellung einer elektrischen Schalttafel für 12 V-Gleichstromanlage und Funktionsbeschreibung



AUSRÜSTUNGEN

Piktogramm	Funktionen	Schutzschalter	Bypass
	Dient zur Versorgung der Navigationselektronik. - Weiße oder keine Hintergrundbeleuchtung: Elektronik nicht versorgt - Rote Hintergrundbeleuchtung: Elektronik versorgt	FU5	FU25
	Zum Ein-/Ausschalten der Positionslichter (Backbord, Steuerbord, am Vorpiek sowie Hecklicht hinter dem Roof) - Weiße oder keine Hintergrundbeleuchtung: Lichter abgeschaltet - Rote Hintergrundbeleuchtung: Lichter eingeschaltet	FU8	FU28
	Zum Ein-/Ausschalten des Masttoplichts (am Mast) - Weiße oder keine Hintergrundbeleuchtung: Licht abgeschaltet - Rote Hintergrundbeleuchtung: Licht eingeschaltet	FU9	FU29
	Zum Ein-/Ausschalten des Deckscheinwerfers (am Mast) - Weiße oder keine Hintergrundbeleuchtung: Licht abgeschaltet - Rote Hintergrundbeleuchtung: Licht eingeschaltet	FU6	FU26
	Zum Ein-/Ausschalten des Ankerscheinwerfers (am Mast) - Weiße oder keine Hintergrundbeleuchtung: Licht abgeschaltet - Rote Hintergrundbeleuchtung: Licht eingeschaltet	FU7	FU27
	Zur Versorgung der direkten Beleuchtungen und kabellosen Beleuchtungsmodule - Weiße oder keine Hintergrundbeleuchtung: Leuchten abgeschaltet - Rote Hintergrundbeleuchtung: Leuchten eingeschaltet	FU11 FU10	FU31 FU30
	Versorgt die Lenzpumpe Backbord. Beim ersten Antippen wird die Pumpe mit einem Schwimmer in den Automatikbetrieb versetzt. Die Kontrollleuchte leuchtet auf. Beim zweiten Antippen wird das Auslösen der Pumpe erzwungen und die beiden Kontrollleuchten leuchten auf.	FU2	FU22
	Versorgt die Lenzpumpe Steuerbord. Beim ersten Antippen wird die Pumpe mit einem Schwimmer in den Automatikbetrieb versetzt. Die Kontrollleuchte leuchtet auf. Beim zweiten Antippen wird das Auslösen der Pumpe erzwungen und die beiden Kontrollleuchten leuchten auf.	FU4	FU24
	Zum Ein-/Ausschalten des Wasserpumpenaggregats - Weiße oder keine Hintergrundbeleuchtung: Wasserpumpenaggregat abgeschaltet - Rote Hintergrundbeleuchtung: Wasserpumpenaggregat eingeschaltet Die Kontrollleuchte zeigt an, ob das Wasserpumpenaggregat läuft.	FU3	FU23
	Ein-/Ausschalten aller Kühlaggregate des Schiffs - Weiße oder keine Hintergrundbeleuchtung: Kühlpumpen abgeschaltet - Rote Hintergrundbeleuchtung: Kühlpumpen eingeschaltet	FU1	FU21

4.4.2 ■ Elektrische 110 V- / 220 V-Anlage



WARNUNG STROMSCHLAGGEFAHR

Stromschlaggefahren (tödlicher Stromschlag) vermeiden.
Vor dem Öffnen der Steuertafel die Wechsel- und Dauerstromversorgung der Batterie zum Wechselrichter unterbrechen.



WARNUNG STROMSCHLAGGEFAHR

Das Schiff ist mit einem Wechselrichter ausgerüstet, der Gleichstrom in Wechselstrom umwandelt. Verletzungsgefahren oder Tod durch Stromschlag vermeiden.
Vor dem Öffnen der Schalttafel oder einem Eingriff an den Stromkreisen die Wechsel- und Dauerstromversorgungsleitung des Wechselrichters abziehen.



Allgemeines Warnzeichen
ISO 7010-W001



Warnung vor elektrischer
Spannung
ISO 7010-W012



Warnung vor
feuergefährlichen Stoffen
ISO 7010-W021



Eignerhandbuch lesen
ISO 7010-M002

a) Warnschilder mit Symbolen

WARNUNG - Zur Reduzierung von Stromschlag- oder Brandgefahren:

1. Den Versorgungsschalter der Landanschlussleitung an Bord ausschalten, bevor das Landstromkabel abgezogen oder eingesteckt wird.
2. Das Landstromkabel an der Versorgungssteckdose an Bord einstecken, bevor der Landanschluss verbunden wird.
3. Wird eine Polvertauschung angezeigt, Kabel sofort abziehen.
4. Zuerst das Versorgungskabel vom Landanschluss abziehen.
5. Den Deckel der Versorgungssteckdose an Bord sorgfältig schließen.

DIE ANSCHLÜSSE DES VERSORGUNGSKABELS FÜR DEN LANDANSCHLUSS NICHT VERÄNDERN.

Hinweis 1: Punkt 3 findet nur Anwendung, wenn der Stromkreis eine Anzeige für Polvertauschung besitzt.

Hinweis 2: Die Punkte 2, 4 und 5 müssen nicht beachtet werden, wenn das Landstromkabel permanent mit dem Schiff verbunden ist.

b) Vorschläge für Warnschilder mit Text in der Sprache des Landes, in der das Schiff genutzt wird.

Abbildung 1: Vorschläge für Warnschilder

Manche Schiffe sind (je nach Modell standardmäßig oder optional) mit einer 110 V- bzw. 220 V-Anlage ausgerüstet.

Bitte beachten: Die Phasendrähte sind blau, die Neutralleiter braun und die Erdungsdrähte grün / gelb.



GEFAHR

Landstromkabel zuerst von der Steckdose am Steg abziehen.

Vor dem Einstecken bzw. Abziehen des Landstromkabels die Landstromversorgung mit dem Trennschalter an Bord unterbrechen.

Auf keinen Fall das Landstromkabelende ins Wasser hängen lassen.

Nicht an der Anlage arbeiten, solange sie unter Strom steht.



WARNUNG

Wenn ein Kabel im Landanschluss steckt, kann zwischen der schiffsstrom- und netzstromseitigen „Erde“ eine Differenz auftreten, verbunden mit der Gefahr von Ausgleichsströmen und tödlichen Stromschlägen (insbesondere gefährlich für in der Nähe schwimmende Personen).

Das Landstromkabel zuerst auf dem Schiff anschließen, bevor es in die Steckdose auf dem Steg gesteckt wird.



VORSICHT

Zur Vermeidung von Brandgefahren ist die Schiffsversorgung zu unterbrechen, wenn das System nicht benutzt wird.

Die Schiffselektrik und die zugehörigen 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.

Die Anschlüsse des Landstromkabels nicht verändern; nur dazu passende Anschlusssteile verwenden.

Falls die Anzeige für Polvertauschung aktiv ist, muss das Kabel sofort abgezogen werden.

Vor Benutzung der elektrischen Anlage des Schiffs den Polfehler korrigieren.



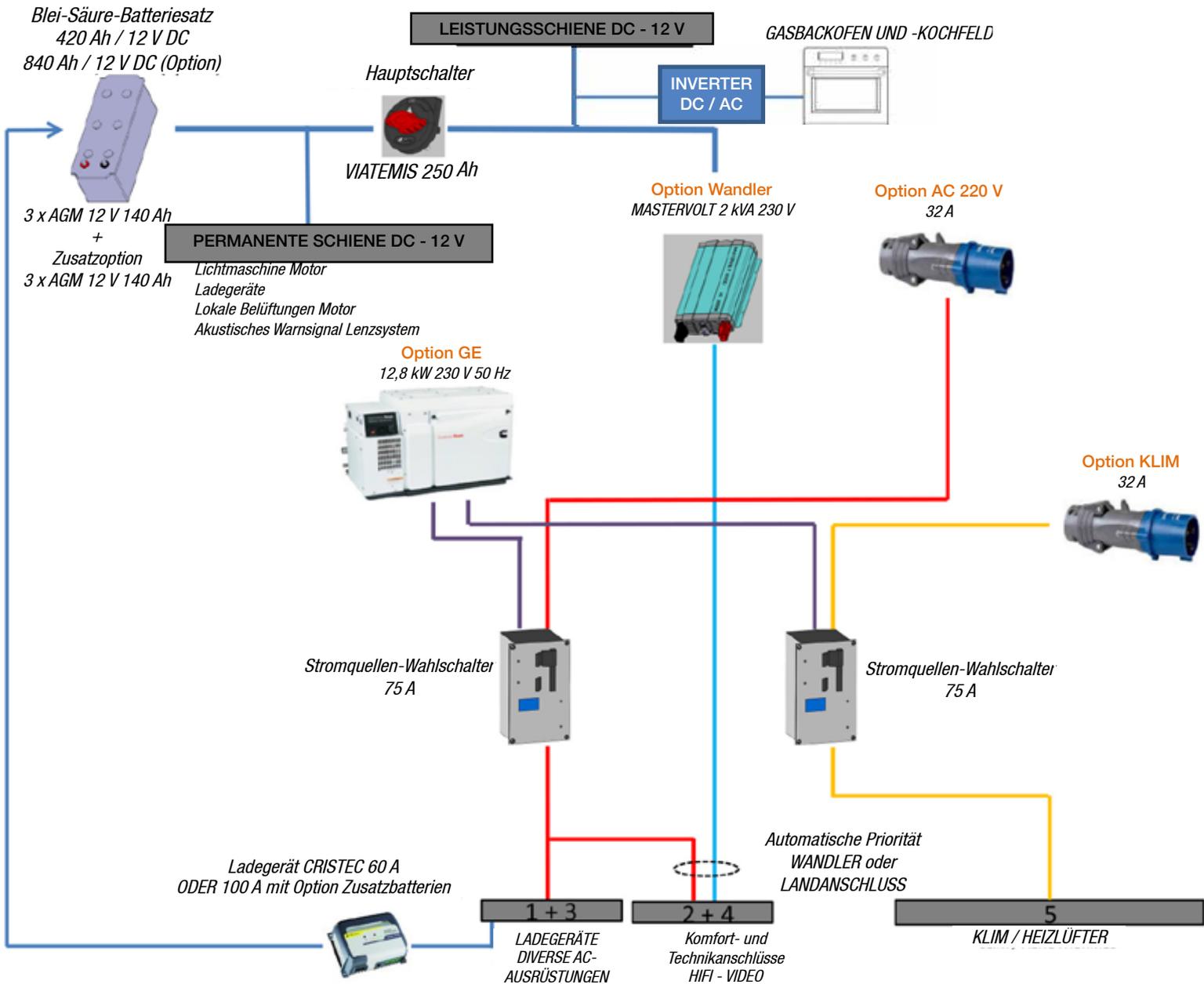
TIPP - EMPFEHLUNG

Elektrische Geräte mit Schutzisolierung oder Erdung verwenden.

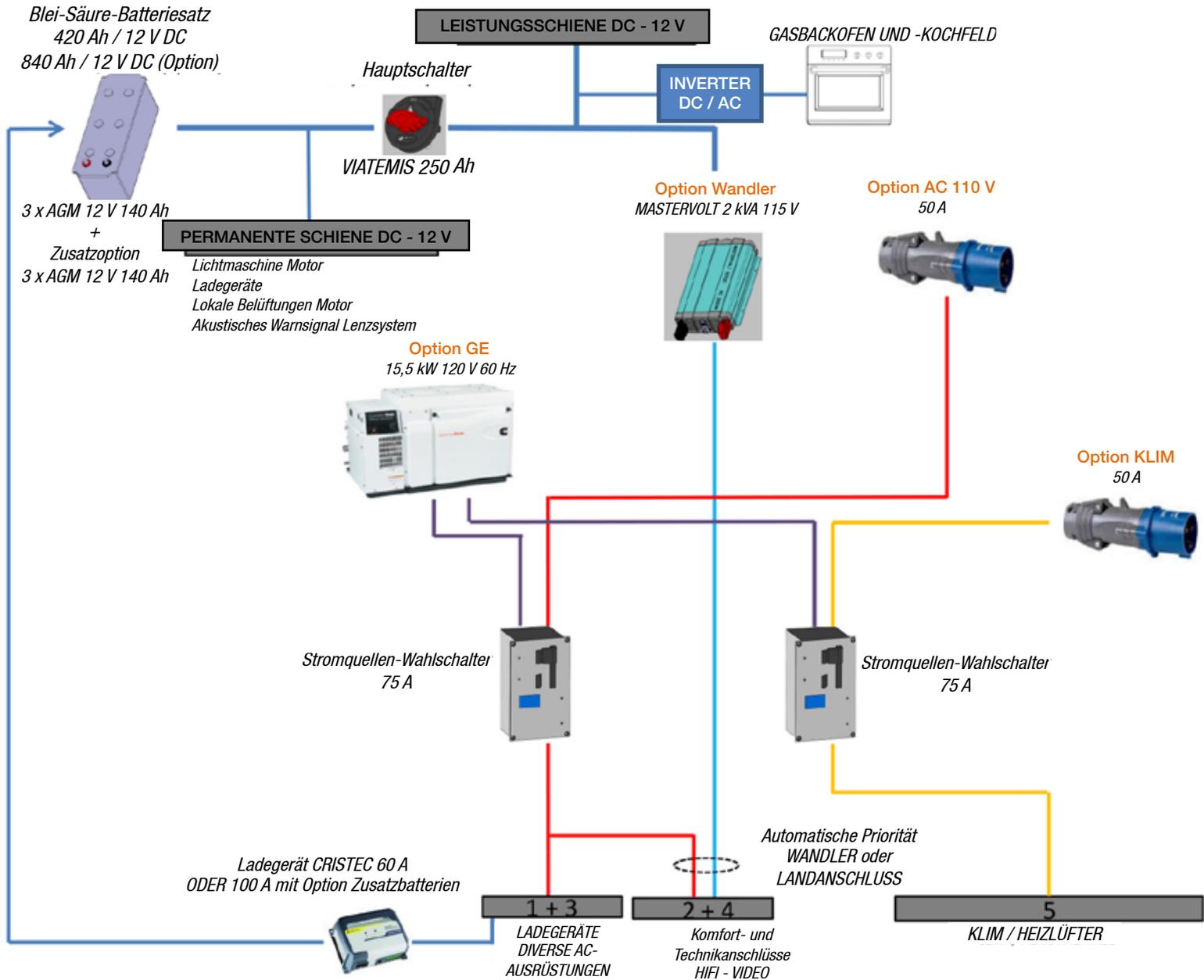
Metallische Kästen und Gehäuse von installierten Elektrogeräten an den Schutzleiter des Schiffs anschließen (grün-gelb gebänderter Leiter).

Den Anschluss für das Landstromkabel sorgfältig mit der Klappe verschließen.

220 V-ANLAGE EUROPA



110 V / 220 V-ANLAGE US

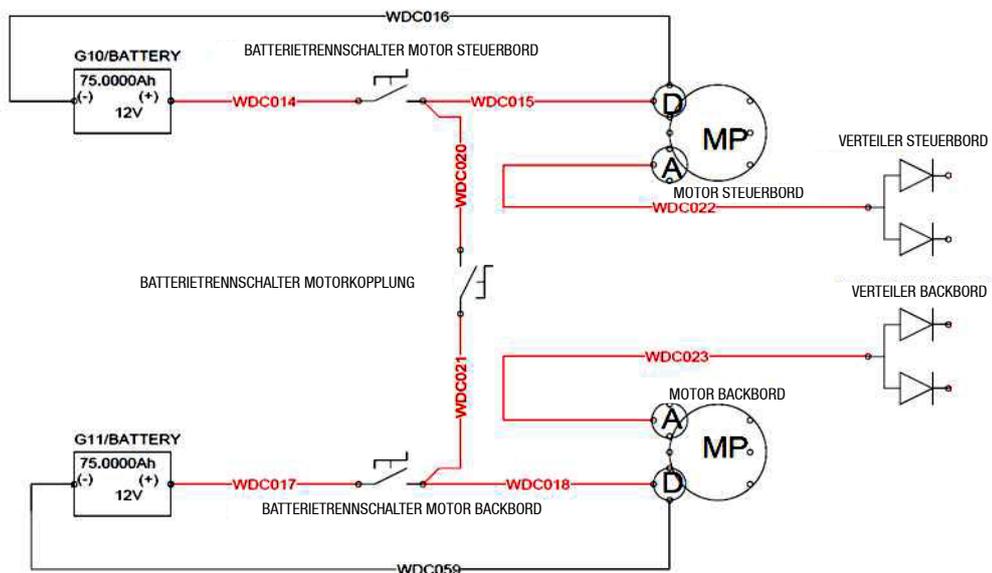


4.4.3 ■ Notanlassfunktion

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

Zur Koppelung der Batterien:

- Den Koppelschalter im Raum Steuerbord betätigen (auf ON) und den Trennschalter der Motorbatterie Backbord oder Steuerbord. Hierbei darauf achten, die defekte Batterie zu isolieren (auf OFF).
- Die Motoren Backbord und Steuerbord anlassen.
- Sobald die beiden Motoren gestartet sind, den Notkoppelschalter erneut betätigen (auf OFF).



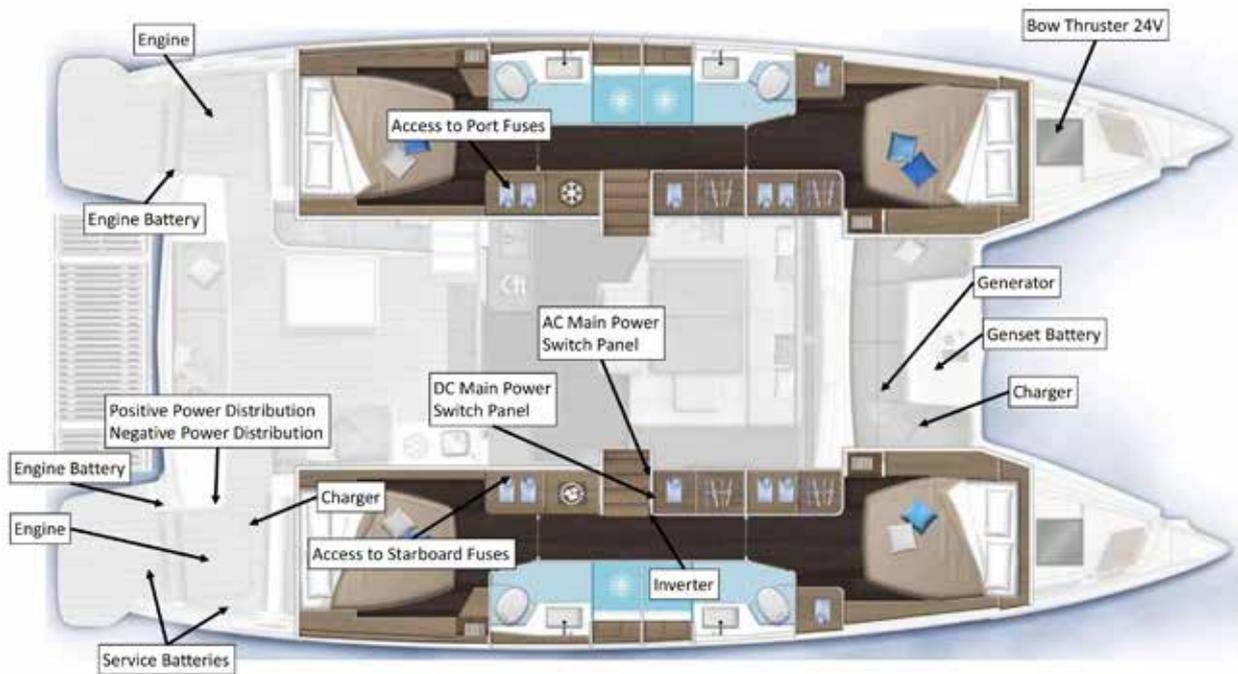
4.4.4 ■ Lage der Batterietrennschalter, Schalttafeln und elektrischen Geräte



VORSICHT

Vor dem Austauschen einer Sicherung zunächst an den Batterietrennschaltern den Strom unterbrechen.

Manche Ausrüstungen in nachfolgender Abbildung können optional sein.



4.5 ■ GASBETRIEBENE ANLAGEN

4.5.1 ■ Gasherd



GEFAHR

Keine entzündlichen Materialien über dem Gaskocher platzieren (Vorhänge, Papier, Handtücher usw.).

Während dem Austausch der LPG-Flaschen nicht rauchen und keine offene Flamme brennen lassen. Die Hahnen von leeren Gasflaschen schließen, bevor sie vom Anschluss gelöst und ausgetauscht werden. Lecks auf keinen Fall mit einer Flamme suchen.



WARNUNG

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.

Das Schiff während des Betriebs von Geräten mit offener Flamme, die mit LPG betrieben werden, nicht unbeaufsichtigt lassen.

Geräte mit offener Flamme, die Brennstoff verbrennen, entziehen der Kabine Sauerstoff und geben Verbrennungsprodukte an die Luft im Schiff ab.

Ein Herd oder Backofen darf nicht zum Beheizen von Wohnbereichen verwendet werden. Eine Lüftung ist erforderlich, wenn solche Geräte in Betrieb sind. Die zu diesem Zweck vorgesehenen Lüftungsöffnungen öffnen, wenn die Geräte benutzt werden. Die Lüftungsöffnungen dürfen nie verstopft werden. Der Lüftungsbedarf wurde für die installierten LPG-Geräte berechnet. Zusätzliche Lüftungsöffnungen können erforderlich sein, wenn gleichzeitig weitere Geräte benutzt werden.

Keine Änderungen am LPG-System des Schiffs vornehmen.

Installation, Anpassungen und Wartung müssen von einem Fachmann ausgeführt werden. Das System regelmäßig bzw. in den Intervallen, die in den nationalen Bestimmungen vorgesehen sind, überprüfen lassen.

Im Fall eines Lecks, den Haupthahn für die LPG-Zufuhr schließen und keine LPG-Geräte benutzen.



VORSICHT

Geräte, die Brennstoff verbrennen, entziehen der Kabine Sauerstoff und geben Verbrennungsprodukte an die Luft im Schiff ab. Das Schiff muss gut belüftet sein, wenn Gaskochergeräte in Betrieb sind. Die Lüftungsöffnungen (Lüfterköpfe) des Schiffs nicht verstopfen und mindestens die Tür offen lassen.

Kochgeräte dürfen nicht zum Heizen der Räume verwendet werden.

Vor dem Öffnen der Hahnen an der Leitung und der Flasche sicherstellen, dass die Brennerhahnen geschlossen sind.

Die Hahnen vor dem Flaschenwechsel schließen; im Notfall sind sie sofort zu schließen.

Zur Reinigung und Leckagesuche keine ammoniakhaltigen Lösungen verwenden.



TIPP - EMPFEHLUNG

Solange mit Gas oder Spiritus betriebene Geräte in Betrieb sind, darf das Schiff nicht unbeaufsichtigt bleiben.

Falls ein Gasgeruch auftritt oder die Flamme ungewollt gelöscht wird, die Hahnen schließen und für einen Luftzug sorgen, um das Restgas zu entfernen (selbst wenn die Gaszuleitung beim Verlöschen der Flamme automatisch unterbrochen wird). Die Ursache des Problems klären.

Die Hahnen an der Versorgungsleitung und den Flaschen 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 Küche gebracht wird, einen Test durchführen. Darauf achten, dass die Scharniere der Gaskocher nach dem Einsetzen verriegelt werden.

Die Lüftungsöffnungen dürfen nie verstopft werden. 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 Hahnen (Flaschen 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.



TIPP - EMPFEHLUNG

Die Gasflaschenfächer nicht zur Lagerung von anderen Ausrüstungen benutzen.

Darauf achten, dass das Gewinde an der Flasche, auf das der Druckminderer aufgeschraubt wird, nicht beschädigt wird. 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 Schutzvorrichtungen, Kappen und Verschlüsse nicht entfernen.

4.5.2 ■ Plan der Gasanlage

- Der Betriebsdruck des LPG-Geräts beträgt 28 Millibar.
- Empfohlenes Fassungsvermögen der Flasche:
 - Europäische Version: 2,75 kg Butan.
 - US-Version: 10 lb Propan.

LAGE DER KOMPONENTEN:

- 1 - Gasventil.
- 2 - Gaskasten + Blasenleckdetektor.
- 3 - Plancha.

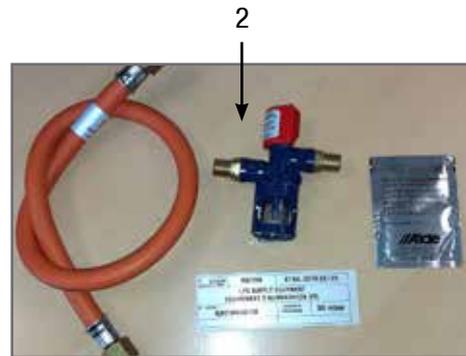
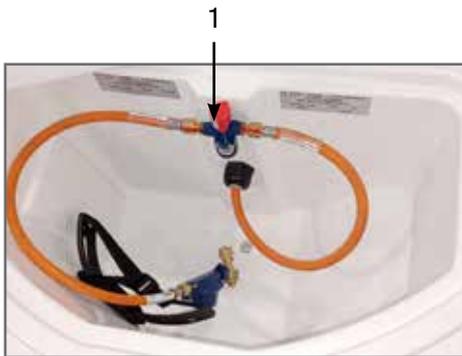


Im vorderen Cockpit-Staukasten kann eine Gasflasche verstaut werden.

Die Ventile zum Öffnen / Schließen der Kreisläufe befinden sich im Schrank unter dem Herd.

Wird das Schiff als US-Version geliefert, so befindet sich im Gasflaschenabteil außerdem ein Magnetventil.

Das Magnetventil mithilfe seines Schalters oberhalb der Kochfelder einschalten (Sicherung des Magnetventils im Backbordrumpf).



3

4

- 1 - Gasflaschenkasten.
- 2 - Blasenleckdetektor.
- 3 - Lecksuchemanometer (US-Version).
- 4 - Plancha-Kasten.

• GASLECKSUCHE

Der Gaskreislauf ist mit einem System für die Lecksuche ausgestattet.

STANDARDVERSION: Am Kreislauf befindet sich ein Blasenleckdetektor nach dem Druckminderventil in der Aufbewahrungsbox der Flasche.

Während die Flasche geöffnet (System unter Druck) und das Ventil unter dem Haushaltsgerät geschlossen ist, auf den roten Knopf am Detektor drücken.

Wenn nichts passiert, ist der Kreislauf dicht.

Steigen dagegen Blasen in der Flüssigkeit des Detektors auf, deutet dies auf ein Leck im Gaskreislauf hin.

US-VERSION: Am Kreislauf befindet sich ein Manometer nach dem Druckminderventil in der Aufbewahrungsbox der Flasche.

Während die Flasche geöffnet (System unter Druck) und das Ventil unter dem Haushaltsgerät geschlossen ist, muss der Druck am Manometer konstant bleiben.

Fällt der Druck ab, deutet dies auf ein Leck im Gaskreislauf hin.

• NUTZUNG UND WARTUNG DER ANLAGE:

Bezüglich des Betriebs und der Wartung des LPG-Kochgeräts die Hinweise des Herstellers beachten.

- Die Hahnen an den LPG-Versorgungsleitungen und den Flaschen schließen, solange die Geräte nicht benutzt werden. Die Hahnen vor dem Flaschenwechsel schließen; im Notfall sind sie sofort zu schließen.

- Vor dem Öffnen des Hahns der Flasche sicherstellen, dass die Hahnen des Geräts geschlossen sind.

- Die mit LPG betriebene Anlage vor der Nutzung auf Lecks untersuchen.

- Den Blasenleckdetektor regelmäßig beobachten (Version Europa).

• IM FALL EINES LECKS:

- Den Zufuhrhahn der Flasche schließen.
- Offene Flammen und sonstige Entzündungsquellen (Heizgeräte, Kochgeräte, Zündflammen usw.) ausschalten/löschen.
- Keine elektrischen Schalter betätigen.
- Den Bereich wenn möglich verlassen.
- Eine Anlage, die ein Leck aufweist, nicht benutzen, bevor sie nicht von einem Fachmann überprüft und repariert wurde.
- Den Zugang zu Komponenten der mit LPG gespeisten Anlage nicht versperren, in welcher Weise auch immer.
- Dafür sorgen, dass die Hahnen von leeren Flaschen geschlossen und abgeklemmt sind. Die Schutzvorrichtungen, Kappen und Verschlüsse nicht entfernen. Reserveflaschen in den belüfteten Fächern an Deck oder hierfür vorgesehenen Backskisten lagern, die gasdicht sind und nach außen gelüftet werden.
- Die Fächer oder Backskisten für LPG-Flaschen nicht zur Lagerung von anderen Ausrüstungen benutzen.
- Die Schläuche der mit LPG betriebenen Anlage müssen regelmäßig, mindestens jedoch einmal jährlich, überprüft und im Fall einer Beschädigung ausgetauscht werden.
- Die Ablassleitungen mindestens einmal jährlich überprüfen. Die Leitungen austauschen, falls sie Beschädigungen oder Risse aufweisen.
- Den Herd nicht benutzen, wenn große Schlingerwinkel oder permanente Krängungswinkel zu erwarten sind (falls das Schiff nicht über einen Herd mit kardanischer Aufhängung verfügt).

Die vom Eigner durchzuführenden o.g. Tests ersetzen nicht die Überprüfung durch einen Fachmann, der befugt ist, LPG-Systeme zu handhaben und zu warten.

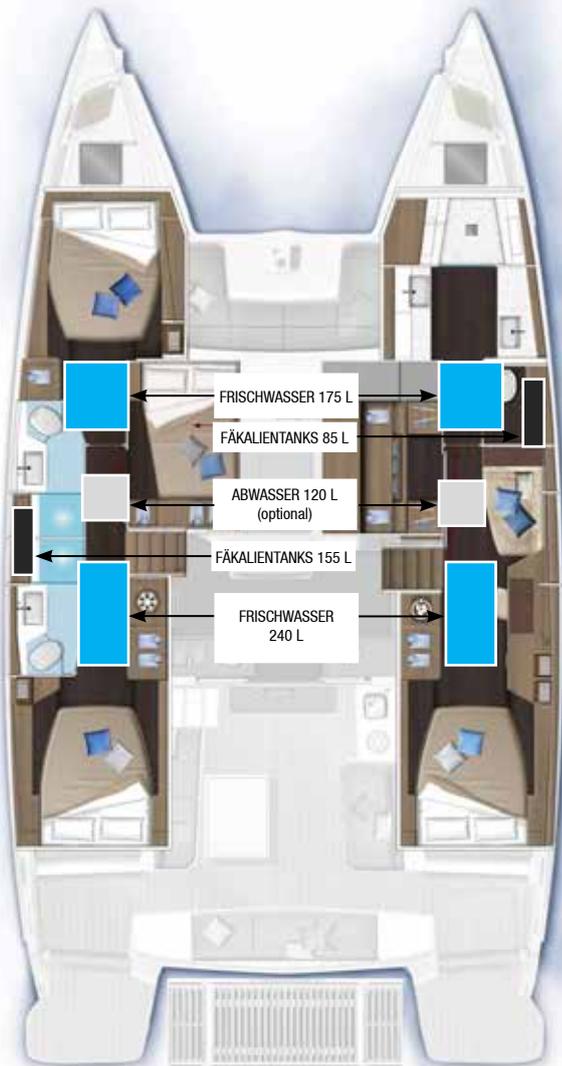
Zum Austausch der LPG-Flasche:

1. Den Hahn an der LPG-Flasche schließen.
2. Die LPG-Flasche abschrauben.
3. Die LPG-Flasche austauschen.
4. Die neue LPG-Flasche anschrauben.
5. Den Hahn an der LPG-Flasche öffnen.

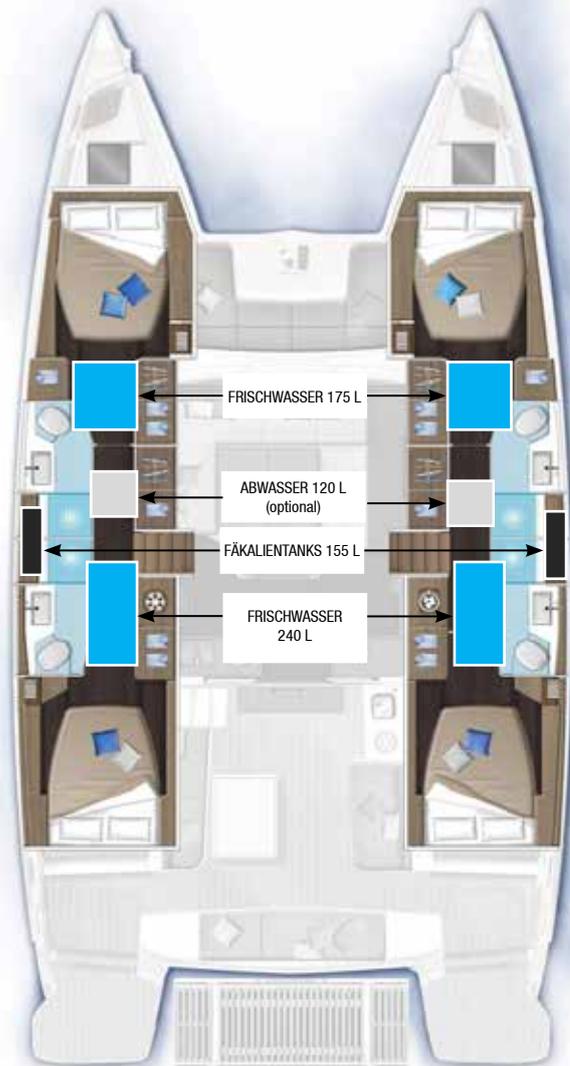
4.6 ■ FRISCHWASSERANLAGE

4.6.1 ■ Frischwassertank: 2 x 175 l + 12 X 240 l

VERSION 3 WASCHRÄUME



VERSION 4 WASCHRÄUME



Die LAGOON 51 besitzt vier Frischwassertanks aus lebensmitteltauglichem, rotationsgeformtem Kunststoff mit jeweils 175 bzw. 240 Liter Fassungsvermögen unter den Fußböden der Durchgänge.

Die zwei Tanks sind nicht direkt miteinander verbunden.

Wenn die Yacht mit einer Entsalzungsanlage (Option) ausgestattet ist, kann über ein Hauptventil ausgewählt werden, welcher Tank von der Anlage gespeist wird. Unter den Fußböden der Kabine hinten Backbord kann man auswählen, welcher Frischwassertank von der Entsalzungsanlage gespeist werden soll.



VORSICHT

Die Tanks können einen nicht pumpbaren Bereich haben, aufgrund der Trimmung des Schiffs oder der Gestaltung der Saugstutzen. Es wird empfohlen, immer Vorrat zu haben.

4.7 ■ FÄKALIENTANKS

4.7.1 ■ Eigenschaften

In der Version mit 3 Kabinen und WC ist die LAGOON 51 mit einem 85-Liter-Tank und einem 155-Liter-Tank ausgestattet. Die Versionen mit 4 oder 6 Kabinen und 4 WCs verfügen über zwei 155-Liter-Tanks.

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

- Die Toiletten nicht in Küstennähe entleeren.
- Über lokale Umweltschutzvorschriften informiert sein und gute Praktiken beachten.
- Internationale Umweltschutzvorschriften zum Schutz von Meeresbiotopen (Marpol) beachten.

4.7.2 ■ Funktionsweise der Fäkalienrückhalteanlage

Die WCs werden einzig in die Fäkalientanks entleert, die wiederum folgendermaßen entleert werden:

- entweder durch Abpumpen - über die Abpumpöffnung an Deck -
- oder durch Ablassen ins Meer: Ventil (durch Schwerkraft).



TIPP - EMPFEHLUNG

Die Anlage nach jeder Benutzung spülen.
Den Behälter mit Frisch- oder Seewasser füllen und dann entleeren.

Zur Reinigung werden haushaltsübliche Reinigungsmittel verwendet.

Wasser in der Anlage muss beim Einwintern des Schiffs mit Minustemperaturen abgelassen werden.



VORSICHT

Dem Umweltschutz zuliebe:

Den Inhalt der Fäkalientanks nicht in Küstennähe entleeren. Vor Verlassen des Hafens Abpumpanlagen von Häfen bzw. Marinas nutzen, um die Fäkalientanks zu entleeren.

Sicherstellen, dass das Ablassventil des Behälters geschlossen ist, um mögliche ungewollte Entleerungen zu vermeiden.

4.8 ■ ABWASSERTANKS

4.8.1 ■ Eigenschaften

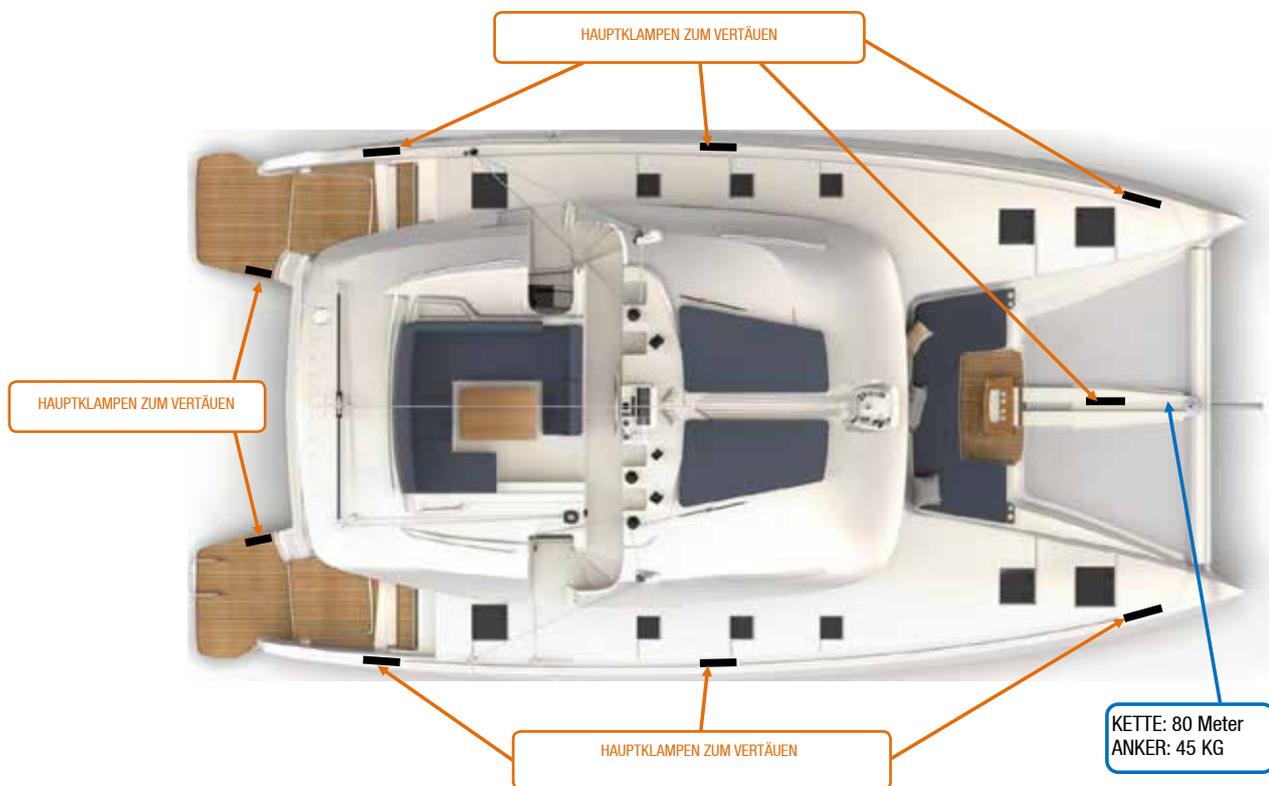
In der Version mit drei oder vier Kabinen kann die Lagoon 51 optional mit zwei Abwassertanks mit 120 Liter Fassungsvermögen (unter den Fußböden im Rumpf, Steuerbord und Backbord) ausgestattet werden.

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

- Über lokale Umweltschutzvorschriften informiert sein und gute Praktiken beachten.
- Internationale Umweltschutzvorschriften zum Schutz von Meeresbiotopen (Marpol) beachten.

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, Anschlusspunkte und Ketten den Einsatzbedingungen des Schiffs entsprechen.



WARNUNG

Hat das Schiff nichtmetallische Ankerpunkte, ist deren beschränkte Lebensdauer zu berücksichtigen. Sie müssen ausgetauscht werden, sobald erste Verschlechterungsanzeichen, sichtbare Oberflächenrisse oder dauerhafte Verformungen erkennbar sind.

HINWEIS: Schwarze Elemente reagieren nicht so empfindlich auf UV-Strahlen wie helle.

ANKERN, VERTÄUEN, ABSCHLEPPEN



WARNUNG

Es obliegt der Verantwortung des Eigners/Betreibers sich zu vergewissern, dass die Vertäuleinen, Abschlepptaue, Ankerketten sowie Anker für die vorgesehene Nutzung des Schiffs geeignet sind, d. h. dass die Seile und Ketten 80 % der Bruchfestigkeit des entsprechenden Ankerpunkts nicht überschreiten.

Es ist für den Eigner zudem ratsam, notwendige Schritte für die Befestigung des Abschleppseils an Bord zu berücksichtigen.

	VERTÄUEN	ANKERN	ABSCHLEPPEN
Bruchfestigkeit Ankerpunkt	560 kN	74 kN	74 kN
Bruchfestigkeit Seil/Kette	41,6 kN	59,2 kN	59,2 kN



VORSICHT

Bei Austausch darf die Bruchfestigkeit der Seile/Ketten im Allgemeinen 80 % der Bruchfestigkeit der Ankerpunkte nicht überschreiten.



VORSICHT

Stets bei niedriger Geschwindigkeit abschleppen oder abschleppen lassen. Beim Abschleppen auf keinen Fall die Geschwindigkeitsbegrenzung eines Verdrängungsrumpfes überschreiten.



VORSICHT

Ist die Nutzung eines speziellen Ankerpunkts nicht offensichtlich, muss der Hersteller des Schiffs ein Schild am entsprechenden Ankerpunkt (für das Vertäuen und/oder Abschleppen) vorsehen und es im Eignerhandbuch angeben.



VORSICHT

Ein Abschleppseil muss immer so vertäut sein, dass es unter Last ausgelegt werden kann.

6. KRAN- UND SPEDITIONSTRANSPORTE

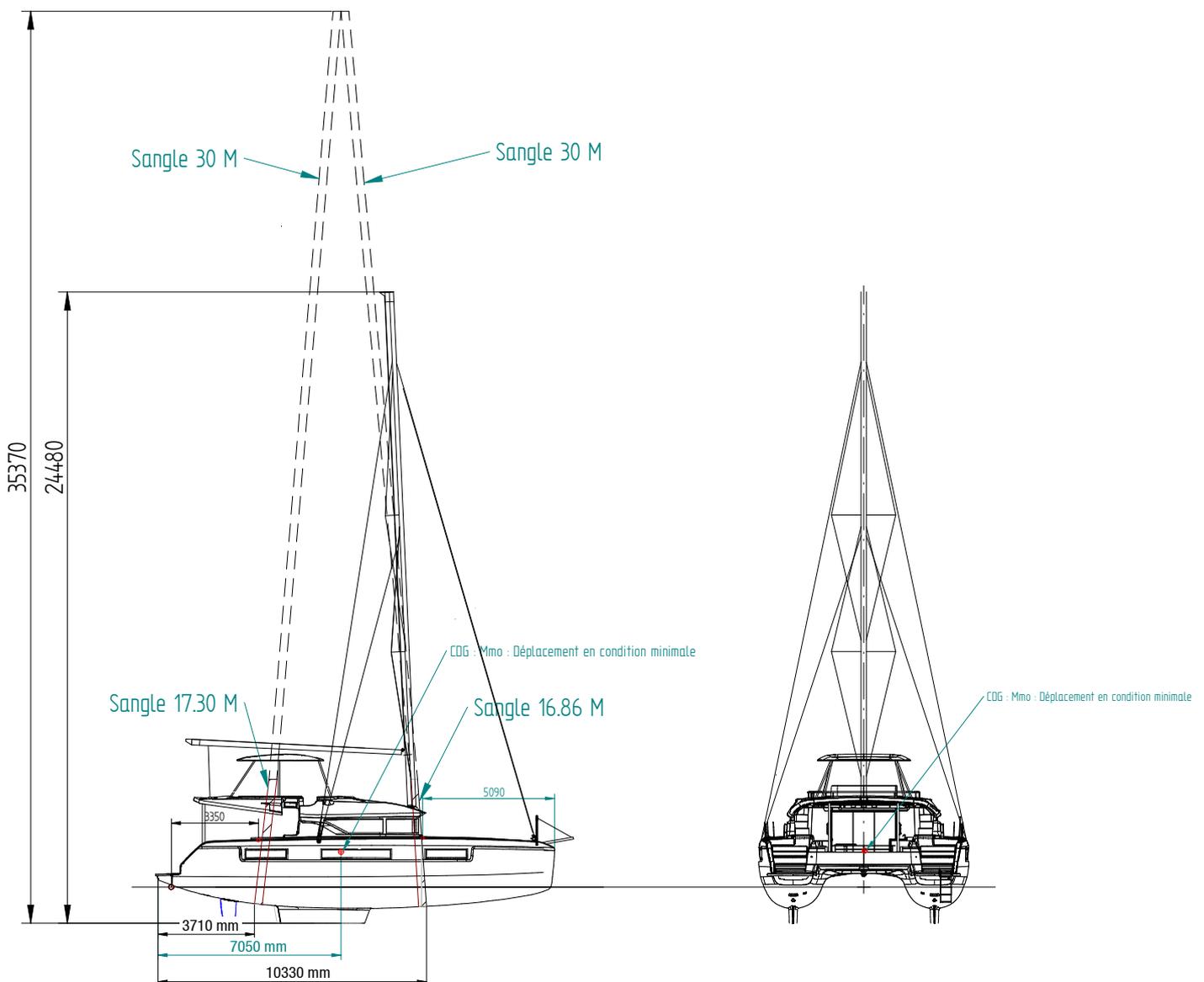
6.1 ■ BEMASSTE ZEICHNUNG FÜR DIE ANBRINGENSACHSEN DER HEBEGURTE

**VORSICHT**

Dafür sorgen, dass die Yacht stabil auf ihren Keilen ruht, sowohl seitlich als auch in Längsrichtung.

**TIPP - EMPFEHLUNG**

Für die Siebfilter und Rumpfdurchbrüche einen Taucher heranziehen.



Beschreibung der Transportgurte:

- 2 Seilschlingen zum Heben aus flachen Gurtbändern
- 4 Tragbänder
- 2 abgekantete Schlaufen, KAT2

CMU: 16 T

Nutzlänge: 17,30 m (hinten) und 16,86 m (vorn)

7. Weitere Vorsichtsmaßnahmen



WARNUNG

Geräte mit offenem Feuer und Brennstoffbetrieb verbrennen Sauerstoff aus der Kabine und geben Verbrennungsprodukte an die Luft im Schiff ab.

Werden derartige Geräte benutzt, ist eine Lüftung erforderlich.

Wenn die Geräte laufen, die bezeichneten Entlüftungen öffnen.

Die Lüftungsöffnungen auf keinen Fall verstopfen und prüfen, ob Geräte mit Rauchabzug ordnungsgemäß funktionieren.



VORSICHT

Sicherstellen, dass alle beweglichen Elemente während der Fahrt an ihren Aufbewahrungsorten befestigt sind.



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

www.cata-lagoon.com