

# **Owners Manual**

*Compromis 777*

<b>1</b>	<b>Algemeines</b>	<b>1</b>
1.1	Gebrauch dieser Betriebsanleitung	1
1.2	Hersteller	1
1.3	Typ	1
1.4	Kategorie	1
<b>2</b>	<b>Beschreibung des Fahrzeuges</b>	<b>3</b>
2.1	Maße und Gewichte	3
2.2	Technische Daten	4
2.3	Zeichnungen	4
<b>3</b>	<b>Anlagen</b>	<b>5</b>
3.1	Absperrungen, Hähne und Seeventile	5
3.1.1	Seeventile	5
3.1.2	Seehähne	5
3.1.3	Hähne, Seeventile und Schalter	6
3.1.4	Wartung	6
3.2	Feuerlöschsystem	6
3.3	Brennstoffsystem	8
3.3.1	Tanken	8
3.3.2	Wartung	8
3.4	Motor und Motorraum	9
3.4.1	Motor	9
3.4.2	Motorwartung	10
3.4.3	Motorraum	11
3.5	Gassystem	12
3.5.1	Gebrauchsanleitung	12
3.5.2	Sicherheitsventil	13
3.5.3	Reduzierventil	13
3.5.4	Gassperventil (12V) *	13
3.5.5	Der Herd	14
3.5.6	Wartung	14
3.6	Elektrisches System 12 V DC	17
3.6.1	Allgemeines	17
3.6.2	Batterien	17
3.6.3	Hauptschalter	20
3.6.4	Sicherungen	20
3.6.5	Beleuchtung	21
3.7	Elektrisches System 220 V AC	25
3.7.1	Allgemeines	25
3.7.2	Gebrauch	25
3.7.3	Wartung	27
3.8	Kühlbox*	27
3.8.1	Wartung	27

---

<b>3.9</b>	<b>Lenzeinrichtung</b>	<b>27</b>
3.9.1	Wartung	28
<b>3.10</b>	<b>Steuersystem</b>	<b>28</b>
<b>3.11</b>	<b>Wasserversorgung</b>	<b>28</b>
3.11.1	Gebrauch	28
3.11.2	Wartung	28
<b>3.12</b>	<b>Toilette</b>	<b>30</b>
3.12.1	Benutzung der Toilette	30
3.12.2	Pflege der Toilette	30
<b>3.14</b>	<b>Fäkaliensystems</b>	<b>30</b>
3.12.3	Wartung des Fäkaliensystems	31
<b>3.13</b>	<b>Auspuffsystem</b>	<b>33</b>
3.13.1	Wartung	33
<b>3.14</b>	<b>Winden</b>	<b>33</b>
3.16.1	Winschen mit Handbedienung	33
<b>4</b>	<b>Die Antriebe</b>	<b>35</b>
4.1.1	Mast setzen und legen	35
4.1.2	Mast trimmen	36
4.1.3	Reffen	37
4.1.4	Fahren unter Motor	38
<b>4.2</b>	<b>Spritzwasser / schwere See</b>	<b>38</b>
<b>4.3</b>	<b>Lifelines und Rettungsmittel</b>	<b>38</b>
<b>4.4</b>	<b>Schleppen</b>	<b>39</b>
<b>5</b>	<b>Pflege und Wartung Ihrer Compromis</b>	<b>41</b>
<b>5.1</b>	<b>Antifouling</b>	<b>41</b>
<b>5.2</b>	<b>Instrumente</b>	<b>42</b>
<b>5.3</b>	<b>Polster und Gardinen</b>	<b>42</b>
<b>5.4</b>	<b>Winschen</b>	<b>42</b>
<b>5.5</b>	<b>Takelage und Segel</b>	<b>42</b>
<b>5.6</b>	<b>Segelpersenning und Spritzverdeck</b>	<b>42</b>
<b>5.7</b>	<b>Fenster und Luken</b>	<b>43</b>
<b>5.8</b>	<b>Decksbelag ( Antislip )</b>	<b>43</b>
<b>5.9</b>	<b>Fender</b>	<b>43</b>
<b>6</b>	<b>Winterlagerung</b>	<b>45</b>
<b>6.1</b>	<b>Vorbereitung</b>	<b>45</b>
<b>6.2</b>	<b>Kranen</b>	<b>46</b>
<b>6.3</b>	<b>Abstellplatz</b>	<b>46</b>
<b>6.4</b>	<b>Nach dem Winterlager</b>	<b>47</b>

<b>7</b>	<b><i>Ergänzende Informationen</i></b>	<b>49</b>
7.1	Undichtigkeit an der Eingangsluke	49
7.2	Sicherung gegen Blitzschlag	49
7.3	Spültisch	49
<b>8</b>	<b><i>Garantie</i></b>	<b>51</b>
8.1	Garantiescheine	51
<b>9</b>	<b><i>Erklärung von Übereinstimmung mit der EG/Richtlinien Sportboote</i></b>	<b>53</b>
<b>10</b>	<b><i>Zum Schluß</i></b>	<b>55</b>
10.1	Checkliste	55
10.2	ISO Normblättern	58
10.3	Beigefügte Dokumentationen	59

---

# 1 Allgemeines

## 1.1 Gebrauch dieser Betriebsanleitung

Dieses Handbuch soll Ihnen helfen, Ihre wertvolle Yacht kennenzulernen und alle Einrichtungen sicher zu benutzen. Wir sind überzeugt, daß Sie dadurch noch mehr Freude an Ihrem Schiff haben werden. Das Handbuch enthält Einzelheiten über das Fahrzeug, die mitgelieferte oder montierte Ausrüstung und gibt Auskunft über die Anwendung und Instandhaltung. Lesen Sie es sorgfältig, und machen Sie sich vertraut mit dem Fahrzeug, bevor Sie es in Gebrauch nehmen.

Wenn Sie noch Fragen, Bemerkungen oder Vorschläge zu dieser Anleitung haben, würden wir uns sehr freuen, Ihre Anregungen zu erfahren. Dann können wir nicht nur Ihnen dienen, sondern auch in der Zukunft vielen anderen COMPROMIS-Eignern helfen.

**Bewahren Sie dieses Handbuch an einer sicheren Stelle an Bord der COMPROMIS auf, weisen Sie eventuelle Mitsegler auf den Aufbewahrungsort hin, und übergeben Sie es im Falle eines Schiffsverkaufs an den neuen Eigner.**

## 1.2 Hersteller

Verkauf:

Jachtwerf Zaadnoordijk bv.  
Lagendijk 7  
1911 MT Uitgeest

Werft:

Friesland Polyester bv  
Leeuwarderstraatweg 119<sup>b</sup>  
8441 PK Heerenveen

## 1.3 Typ

Compromis 777

## 1.4 Kategorie

Ihr Schiff ist gemäß den europäischen Richtlinien in die Kategorie B (Ozean) eingeteilt. Das bedeutet:

**Entworfen und gebaut für Reisen, wobei die Windstärke bis 8 Beaufort betragen kann und eine mögliche charakteristische Wellenhöhe bis 4 Meter.**



## 2 Beschreibung des Fahrzeuges

### 2.1 Maße und Gewichte

\*Option

<b>Beschreibung</b>			
Länge über Alles	Loa	8,04	m
Länge Rumpf	Lr	7,54	m
Länge Wasserlinie	Lwl	6,65	m
Breite über Alles	Boa	2,76	m
Tiefgang		1,25	m
Tiefgang Kurzkiel*		1,00	m
Durchfahrhöhe stehender Mast (excl Antennen)		10,50	m
Wasserverdrängung		2550	kg
Ballast		1050	kg
Gewicht (incl. Ausrüstung)		3150	kg
Schlafplätze		3/5	
Stehhöhe Hauptkajüte		1,71	m
<b>Tanks</b>			
Brennstofftank Nirosta		36	l
Trinkwassertank		110	l
Fäkaliertank*	hdpe	40	l
Gasflasche		5,2	kg
<b>Segel (Mastlänge 15,40 m)</b>			
Großsegel		11,10	m <sup>2</sup>
Rolleffgenua		16,90	m <sup>2</sup>
Fock		15,30	m <sup>2</sup>
Sturmfock		5,90	m <sup>2</sup>
Genua I		19,40	m <sup>2</sup>
Genua II		17,50	m <sup>2</sup>
Booster		31,20	m <sup>2</sup>
Spinnaker		44,60	m <sup>2</sup>

## 2.2 Technische Daten

<b>*Motor*</b>		
Hersteller/Typ	Yanmar	1GM10
		6,6 kW / 3400 rpm
Brennstoff		Diesel
	Yanmar	Saildrive SD20
Schraube		2 blads 14x9
<b>*Elektrisches System*</b>		
-Bordnetz (Gleichstrom)		12 V
Sicherung		90 A
Starter-Batterie	Delco	1x105Ah
Verbraucher-Batterie	Delco	1x105Ah
-Bordnetz (Wechselstrom) *		220 V
Schutzschalter		16 A
Ladegerät	Philippi	12/32-2

## 2.3 Zeichnungen

Am Ende dieses Kapitels finden Sie verschiedene Zeichnungen.



## 3 Anlagen

In den folgenden Kapiteln finden Sie eine Übersicht der Anlagen an Bord der COMPROMIS. Von jeder dieser Anlagen befindet sich eine schematische Darstellung auf einem Ausklappblatt.

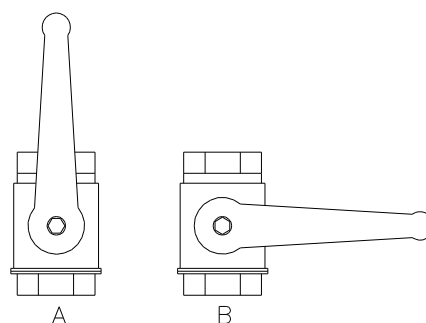
### 3.1 Absperrungen, Hähne und Seeventile

#### 3.1.1 Seeventile

Auf dem Schema in der Beilage sind alle Stellen wiedergegeben, an denen sich die Ventile befinden. An allen Rumpfdurchführungen befinden sich Seeventile. Außerdem sind die Entwässerungsöffnungen des Ankerkastens, des Gaskastens, sowie auch die Belüftungsausgänge der diversen Tanks und des Auspuffs wiedergegeben.

#### 3.1.2 Seehähne

Wir empfehlen Ihnen, die Seeventile während Ihrer Abwesenheit zu schließen. Nebstehende Abbildung zeigt einen Kugelhahn. Die Hebelstellung in Richtung des Schlauchs (Stand A) bedeutet geöffnet. Befindet sich der Hebel quer zum Schlauch, so ist das Ventil geschlossen (Stand B).



**Fig: Kugelhahn**



**ACHTUNG: Schließen Sie n i e die Ventile des Cockpitabflusses, wenn Sie die Seeventile schließen.**

**Warnung** Wenn Sie das Kühlwasserventil des Saildrives geschlossen haben, müssen Sie es zuerst öffnen, bevor Sie den Motor starten. Ein geschlossenes Kühlwasserventil führt bei laufendem Motor zu erheblichen Schäden.



**ACHTUNG: Schließen Sie die Seeventile von Spüle, Waschbecken und Toilette bevor Sie auslaufen !**

### 3.1.3 Hähne, Seeventile und Schalter

Auf der jeweiligen Zeichnung der verschiedenen Systeme finden Sie die Position aller Hähne, Seeventile und Schalter. Achten Sie in jedem auch auf die entsprechenden Wartungshinweise.

### 3.1.4 Wartung

Um gutes Funktionieren aller Ventile sicherzustellen, sollten diese einige Male im Jahr ganz geöffnet und geschlossen werden. Auf diese Weise verhindern Sie, daß die Ventile festsitzen und nicht funktionieren, wenn sie gebraucht werden. Schützen Sie die Ventile gegen lose Ausrüstungsteile, um Beschädigungen zu vermeiden.

**ACHTUNG:**

**Wenn Sie das Schiff ins Winterlager stellen, müssen Sie die Seeventile einige Male ganz öffnen und schließen, um das Wasser zu entfernen. Lassen Sie die Ventile danach im halbgeöffneten Zustand stehen. Dies beugt dem Auffrieren vor.**

Kontrollieren Sie jährlich die Ventile auf Beschädigungen, Dichtigkeit und gutes Funktionieren. Am besten machen Sie das gleich, wenn Sie das Schiff aus dem Winterlager geholt haben, und es wieder im Wasser liegt.

## 3.2 Feuerlöschsystem

Kategorie	Beschreibung
A	Feste Brände ( Holz, Papier o.ä.)
B	Flüssigkeitsbrände( öl, Benzin o.ä.)
C	Gasbrände
D	Metallbrände

Auf Compromis Yachten befinden sich Pulver-Feuerlöscher mit einer Kapazität von je 2 kg. Die Positionen der Geräte ersehen Sie aus der nachfolgenden Skizze:

Nummer	Ort	Brandkategorie	Kapazität
1	Neben Treppe	A,B,C	Pulver, 2 kg

Es liegt in Ihrer Verantwortung, folgende Punkte zu beachten:

- Regelmäßige Kontrollen der Feuerlöscher ausführen zu lassen. Die vom Hersteller geforderten Intervalle können Sie am Gerät ablesen.
- Gebrauchte oder abgelaufene Feuerlöscher durch gleiche zu ersetzen, oder durch solche mit größerer Kapazität.
- Dafür zu sorgen, daß die Feuerlöscher gut erreichbar sind.
- Die Besatzung des Schiffs zu informieren über:
  - den Aufbewahrungsort und die Wirksamkeit der Feuerlöscher
  - den Platz der Löschoffnungen des Motorraums
  - die Anordnung der Fluchtluken

**Warnung:**

**Vermeiden Sie zu Ihrer Sicherheit folgende Fehler:**

- den Weg zum Ausgang und den Fluchtluken zu blockieren
- die Bedienungshebel des Brennstoffventils, des Gasventils und die Schalter für das elektrische System zu blockieren,
- den Zugang zu den tragbaren Feuerlöschern zu verstellen,
- das Schiff zu verlassen, wenn der Herd oder die Heizung noch in Betrieb ist,
- eine Gaslampe im Schiff zu benutzen,
- Systeme zu ändern (namentlich Elektro-, Brennstoff- und Gassysteme),
- Brennstoff zu tanken oder Gasflaschen zu ersetzen, wenn der Motor läuft, oder – wenn Herd und/oder Heizung in Betrieb sind,
- zu rauchen, wenn Sie mit Brennstoff oder Gas hantieren.

Halten Sie die Bilge stets sauber und kontrollieren Sie sie regelmäßig auf Gas- und Brennstofflecks. Wenn Sie Teile des Brandlöschsystems ersetzen, dürfen Sie nur passende Geräte verwenden, die den Originalteilen entsprechen bezüglich der technischen und brandbeständigen Kapazitäten. Hängen Sie keine losen Vorhänge oder andere Textilien in die Nähe des Gasherdes, über den Herd oder in die Nähe von anderen offenen Feuern. Brennbares Material **darf nicht** im Motorraum gelagert werden. Wenn nichtbrennbare Gegenstände im Motorraum verstaut werden, dann nur so, daß sie nicht auf die Maschine und ihre beweglichen Teile gelangen können.

Bei einem Feuer benutzen Sie die tragbaren Feuerlöscher. Sie entfernen zunächst den Sicherungstift; dann richten Sie die Spritzdüse auf den Brandherd und betätigen den Auslösehebel  
Lesen Sie unbedingt auch die Anweisungen auf den Löscheräten !



**VORSICHT IM BRANDFALL**  
**Vor dem Löschen Motor und Gebläse abschalten!**

**Fluchtwege**

Gehen Sie im Brandfall zum nächstgelegenen Ausgang. Benutzen Sie entweder die Fluchtluken (markiert mit dem ISO-Symbol) oder den Niedergang. Es wird immer möglich sein, das Schiff zu verlassen, ohne den Brandherd zu passieren.



**Achtung: Die Kapazität von Feuerlöschern ist begrenzt. Sie reicht jedoch in den meisten Fällen aus, ein Feuer im Anfangsstadium zu löschen.**

### 3.3 Brennstoffsystem

Ihre COMPROMIS hat einen Yanmar Dieselmotor. Auf dem Schema in der Beilage können Sie die wichtigsten Teile finden. Sehen Sie auch in die Dokumentation des Herstellers.

#### 3.3.1 Tanken

Beobachten Sie, wenn Sie tanken, das Niveau des Brennstofftanks an der Tankanzeige im Schaltpaneel. Füllen Sie den Tank nicht voller als etwa 90 %. Durch Ausdehnung bei sommerlichen Temperaturen und beim Segeln, kann Brennstoff in die Entlüftungsleitung kommen. In dieser Entlüftungsleitung ist ein Behälter integriert, der diesen Brennstoff aufnehmen kann. Wenn Sie den Tank zu voll getankt haben, könnte die Kapazität des Überlaufbehälters zu klein sein und Brennstoff über die Entlüftungsleitung ins Wasser gedrückt werden. Wenn dies passiert, spritzen Sie gleich Spülmittel darauf. Der Brennstoff wird dann gebunden, so daß der Schaden begrenzt wird.

#### **Tanken Sie nur an einer für den Wassersport eingerichteten Tankstelle!**

Die Anlagen für die Berufsschiffahrt haben eine zu große Kapazität. Hierdurch kann Diesel überlaufen und Schaden am Tank und an der Fülleitung entstehen.

Alle metallischen Teile der Brennstoffleitung sind geerdet, um Entzündung durch statische Entladung zu verhindern.

Verschließen Sie nach dem tanken die füllöffnung sorgfältig, um ein Eindringen von Wasser in den Tank zu vermeiden.

#### 3.3.2 Wartung

Kontrollieren Sie regelmäßig den Grobfilter / Wasserabscheider auf Verschmutzung und Wasser. Entfernen Sie das Wasser, indem Sie die Schraube an der Unterseite des Filters lockern. Zur Entlüftung des Systems finden Sie eine Anleitung in der Dokumentation des Motors. Kontrollieren Sie jährlich die Kupplungen und Schläuche auf Risse und Lecks. Bei ernsthaftem Schaden sollten Sie diese durch neue mit der gleichen Spezifikation ersetzen. Ihre Werft kann Sie darüber informieren.

#### **Ersetzen Sie die Schläuche und sonstigen Teile nur durch Originalteile!**

Der Brennstofftank hat keine Abpump-Vorrichtung für Wasser. Sollte Wasser in den Tank gelangt sein, (z.B. durch verschmutzten Treibstoff oder einen geöffneten Füllverschluß), so können Sie das Wasser mit der (mitgelieferten) Handpumpe auspumpen. Lassen Sie dazu das Schauchende im Tank absinken. Pumpen Sie dann das Wasser vom Tankboden so lange ab, bis wieder Diesel fließt.

## 3.4 Motor und Motorraum

### 3.4.1 Motor

Dieser Anleitung sind die Original-Instruktionsbücher (Yanmar) beigelegt. Hierin werden Sie ausführlich über den Einbaudiesel mit Saildrive informiert. Halten Sie die Instruktionen sorgfältig ein.

Garantiarbeiten am Motor sollten Sie bei der nächsten Yanmar-Vertretung durchführen lassen.

#### Starten des Motors

1. Kontrollieren Sie das Niveau des Motoröls, der Kühlflüssigkeit und des Brennstoffs.
2. Kontrollieren Sie, ob die Ventile für Brennstoff und Kühlwasser (Saildrive) geöffnet sind.
3. Schalten Sie die Hauptschalter ein.
4. Drehen Sie den Zündschlüssel rechtsherum; Sie hören jetzt den akustischen Alarm für den Öldruck.
5. Drücken Sie auf den schwarzen Startknopf, und lassen Sie diesen los, sobald der Motor angelassen ist.

Lassen Sie den Starter nicht länger als 5 Sekunden drehen (Überhitzung des Starters) Nach einigen Sekunden können Sie es erneut versuchen. Gelingt es nach mehrmaligem Versuch nicht, dann kontrollieren Sie:

1. Ob der Stopknopf völlig eingedrückt ist,
2. ob der Motor Brennstoff bekommt (Luft in den Leitungen, Filter verstopft o.ä.).
3. Bitten Sie einen Fachmann um Rat.

Im kalten Zustand kann es passieren, daß der Motor nicht sofort anspringt. Geben Sie dann, während Sie starten, etwas Gas. Dies geschieht, wenn Sie den roten Knopf des Fahrhebels eindrücken und den Hebel nach vorne schieben (Gas geben).

#### Abschalten des Motors

1. Stellen Sie den Fahrhebel auf Leerlauf und lassen Sie die Tourenzahl des Motors zurückgehen.
2. Ziehen Sie den schwarzen Stopknopf, der akustische Alarm ertönt.
3. Drehen Sie den Zündschlüssel linksherum.
4. Drücken Sie den Stopknopf wieder ein.

Wenn Sie sehr schnell die Tourenzahl des Motors erhöhen (schnell Gas geben), kann ein Teil des Brennstoffs nicht vollständig verbrennen. Dies passiert insbesondere, wenn der Motor kalt ist. Schwarzer Rauch ist die Folge.



**ACHTUNG: Schalten Sie nie von voll voraus auf voll zurück, sondern nehmen Sie mit Gefühl das Gas zurück bis zum Leerlauf. Erst dann schalten Sie den Rückwärtsgang ein. So beugen Sie Schäden am Wendegetriebe vor.**

### **3.4.2 Motorwartung**

Die Yanmar Betriebsanleitung informiert Sie über die Motorwartung. Halten Sie die Instruktionen sorgfältig ein.

Prüfen Sie vor Gebrauch den Filter auf Verschmutzung.  
Kontrollieren Sie regelmäßig den Flüssigkeitsstand im Überdruckbehälter des Kühlwassers. Bei einem neuen Schiff kann Luft aus der Zweikreiskühlung austreten, wodurch das Flüssigkeitsniveau sinkt. Wenn das Schiff mit einer Warmwasseranlage (Boiler) ausgerüstet ist, kann dies häufiger der Fall sein. Achten Sie besonders nach Reparaturen an Motor oder Boiler auf den Kühlwasserstand.

#### **Winterlager**

Entleeren Sie das Kühlwassersystem und füllen Sie Frostschutzmittel ein:

- Motor drehen lassen bis die normale Touren-Drehzahl erreicht ist, dann ausschalten
- Kühlwasserventil am Saildrive schließen
- Schlauchanschluß abziehen und in die Frostschutzmischung hängen (1 Teil Frostschutzmittel zu 2 Teilen Wasser, insgesamt 5-6 Liter)
- Motor starten und drehen lassen, bis die Frostschutzmischung im System ist
- Schlauch wieder anschließen
- Der Saildrive wird automatisch entleert.

#### **Nach dem Winter**

- Kühlwasserventil aufdrehen und Motor starten
- Kühlwasseraustritt kontrollieren (nach etwa 5 Minuten)

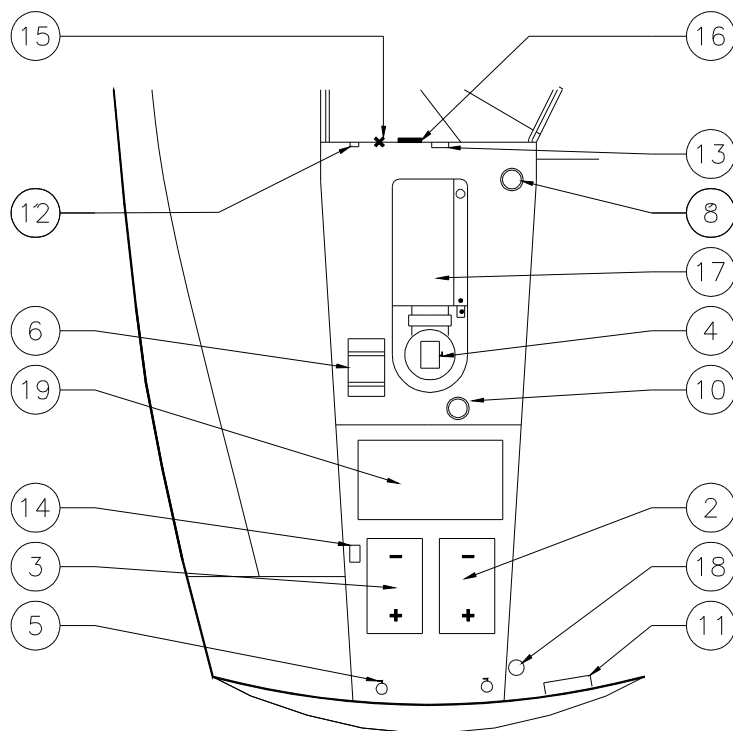
Lesen Sie auch die Yanmar Dokumentation

### 3.4.3 Motorraum

Auf unterstehender Abbildung finden Sie eine schematische Wiedergabe der Aggregate im Motorraum. Es werden die wichtigsten Teile gezeigt; die Optionen sind in der Legende markiert (\*). Der Boden des Motorraums bildet einen flüssigkeitsdichten Leckraum. Eventuell ausgetretenes Öl wird hier aufgefangen und fließt nicht in die Bilge. Der Boden ist völlig glatt und leicht sauber zu halten.

**Fig: Motorraum**

- 2 Verbraucherbatterie
  - 3 Starterbatterie
  - 4 Kühlwasserventil (saildrive)
  - 5 Ventil für Cockpit Selbstlenzeinrichtung
  - 6 Dämpfer
  - 8 Wasserfilter Kühlwasser
  - 9 Expansionsgefäß für Kühlwasser
  - 10 Brennstofffilter
  - 11 Batterieladegerät
  - 12 Trennungsdioden
  - 13 Sicherheitsbehälter
  - 14 Hauptsicherung
  - 15 Hauptschalter
  - 16 Instrumentenpanneel
  - 17 Motor
  - 18 Expansionsgefäß für Kühlwasser
  - 19 Tank
- \* = Option



### 3.5 Gassystem

Die Gasanlage ist mit großer Sorgfalt installiert worden. Sie ist gründlich überprüft und entspricht den gesetzlichen Vorschriften sowie der CE-Norm. Gas kann sehr gefährlich werden, wenn sorglos damit umgegangen wird, oder wenn die Pflege der Anlage vernachlässigt wird.

Die Anlage enthält **Propangas**, ersetzen Sie den Inhalt der Flasche **nie** durch Butanoder Autogas. Das Druckreduzierventil ist auf den Druck von 50 mbar eingestellt. Stellen Sie **nie** einen anderen Druck ein und ersetzen Sie **nie** das Ventil durch ein neues Ventil mit einem anderen Druck.

Aus dem Ausklappblatt ersehen Sie die wichtigsten Teile der Gasanlage, deren Position und den Verlauf der Leitungen im Schiff.

Die Gasflasche ( 5,2 kg ) befindet sich in einem separaten Gaskasten. Der Inhalt der Flasche reicht im Durchschnitt für eine Fahrseason. Für eine längere Reise ist es ratsam, zwei volle Gasflaschen mitzunehmen. Beide Flaschen haben Platz im Gaskasten und sind festgesetzt. Direkt auf der Gasflasche ist das Sicherheits-ventil montiert mit darauf das Reduzierventil

Der verschließbare Gaskasten ist von Deck aus erreichbar und hat am tiefsten Punkt eine Entlüftung nach außen, so daß ausgetretenes Gas außenbords entweichen kann.

Verwenden Sie den Gaskasten nicht zur Lagerung anderer Dinge



**ACHTUNG :**            **Sorgen Sie dafür, daß diese Entlüftung niemals verschlossen ist!**

#### 3.5.1 Gebrauchsanleitung

Überzeugen Sie sich davon, daß die Absperrventile der Verbraucher (Herd, Heizung) geschlossen sind, bevor Sie die Gasanlage in Betrieb nehmen. Öffnen Sie erst dann            das Ventil der Flasche.

Halten Sie die Absperrventile an den Zuleitungen und das Absperrventil der Gasflasche geschlossen, wenn die Gasanlage nicht gebraucht wird. Bei Eintritt eines Notfalls            müssen die Absperrventile sofort geschlossen werden. Die Lage der Absperrventile entnehmen Sie dem Aufklappblatt.



**Achtung:**    Verlassen Sie das Schiff nie, solange die Gasanlage noch in Betrieb ist. Kontrollieren Sie, ob das Hauptventil geschlossen ist, bevor Sie das Schiff verlassen.

Offene Flammen verbrauchen Sauerstoff und erzeugen Verbrennungsrückstände. Gute

Belüftung während des Gebrauchs ist lebensnotwendig. Benutzen Sie den Kocher nie zur Beheizung des Raumes. Schließen Sie nie die Lüftungsöffnungen, die sich an der Decke, oberhalb der Spüle befinden. Weitere Informationen lesen Sie in der Anleitung des Herdes. Propangas kann bei einer Umgebungstemperatur von -10 bis 50° Celsius verwendet werden.



### 3.5.2 Sicherheitsventil

Das Sicherheitsventil befindet sich auf der Gasflasche, es hat die Funktion, die Gaszufuhr in folgenden Fällen zu schließen:

- die Umgebungstemperatur steigt auf über 120 Grad Celsius (Brand in der Nähe der Gasflasche )
- bei einem Schlauchbruch oder wenn der Schlauch des Reduzierventils abgekoppelt wird.

Im ersten Fall kann das Sicherheitsventil nicht mehr benutzt werden. Im zweiten Fall kann es nach einer Reparatur wieder gebraucht werden. Um das Sicherheitsventil zu aktivieren, muß der Resetknopf an der Seitenfläche eingedrückt werden.

Nach dem Öffnen des Flaschenventils sollten Sie mindestens eine Minute warten, bevor Sie einen Verbraucher einschalten.

Mit Hilfe des Sicherheitsventils haben Sie außerdem die Möglichkeit, das Gas-System auf Undichtigkeit zu kontrollieren ( sehen Sie auch den Abschnitt Dichtigkeitsprüfung)



**Warnung:**

Wenn Sie Gas riechen, schließen Sie sofort das Ventil an der Gasflasche! Lassen Sie alle Besatzungsmitglieder von Bord gehen und warnen Sie die Umgebung. Schalten Sie alle Hauptsicherungen aus (220V; 12 V). Öffnen Sie alle Luken. Vermeiden Sie Funkenbildung! Betreten Sie die Kajüte erst wieder, wenn Sie sicher sind, daß kein Gas mehr vorhanden ist (Bilge!). Gehen Sie kein Risiko ein!

### 3.5.3 Reduzierventil

Das Reduzierventil sorgt für einen konstanten Gasdruck (50 mbar) im tiefsten Teil der Gasanlage.



**Warnung:**

Ändern Sie nie den Druck des Reduzierventils. Das könnte für die Gasanlage schädlich sein und zu lebensgefährlichen Situationen (Explosionen) führen.

### 3.5.4 Gassperventil (12V) \*

Sie können Ihre Compromis mit einen Gasfernschalter ausrüsten. Man kann damit auf Distanz die Gasflasche schließen, wenn kein Gas benutzt wird. Der Schalter wird über der Spüle montiert. Auf dem Reduzierventil der Gasflasche befindet sich der dazugehörige Magnetschalter . Der 12 V Strom wird über den Schalter "Beleuchtung Küche" abgesichert.

Wenn Sie das Schiff verlassen, sollten Sie immer den Gasferschalter schließen.

### 3.5.5 Der Herd

Alle von uns verwendeten Herde sind thermisch geschützt. Der Herd der COMPROMIS ist **nicht** halbkardanisch aufgehängt. Vor dem Gebrauch muß zuerst das Ventil der Gasflasche geöffnet werden. Anschließend wird der Absperrhahn des Herdes geöffnet. Der Pfeil muß in Richtung der Leitung stehen. Jetzt ist der Herd fertig für die Benutzung. Drehen Sie den gewählten Knopf in die gewünschte Stellung. Drücken Sie den Knopf ein, und zünden Sie dabei den Brenner an. Drücken Sie ungefähr eine halbe Minute auf diesen Knopf, und lassen Sie ihn dann langsam los. Die Flamme bleibt jetzt an.

Schließen Sie nach dem Gebrauch immer den Absperrhahn des Herdes (abends auch das Ventil der Gasflasche).

Für weitere Informationen lesen Sie auch die Dokumentation des Herstellers.

### 3.5.6 Wartung

Sicherer Gebrauch der Gasanlage steht und fällt mit der Wartung. Halten Sie sich an die Richtlinien des Herstellers und seien Sie vorsichtig.

#### ***Schläuche, Kupplungen und Abflüsse***

Ersetzen Sie alle zwei Jahre vor der Saison die Gasschläuche des Herdes und der Gasflasche. Benutzen Sie hierzu die Originalschläuche mit folgenden Daten bzw. Aufdrucken

- Herstellungsjahr
- Innendiameter der Schläuche (8 mm)
- Erlaubter Maximal-Druck
- ISO 10293.2 oder ISO 2928

Die Membran des Reduzierventils verändert sich im Laufe der Zeit durch das Gas und sollte mindestens alle vier Jahre ersetzt werden.

Achten Sie beim Auswechseln auf die linksdrehenden Anschlüsse. Kontrollieren Sie die Anschlüsse immer auf Lecks. Die Schläuche sollten regelmäßig kontrolliert werden, mindestens einmal pro Jahr. Wenn ein Schaden festgestellt wird, müssen die Schläuche sofort ersetzt werden.

Rauchgasabzugsrohre sollten ebenfalls mindestens einmal pro Jahr kontrolliert werden.

Wenn Schäden festgestellt oder Risse entdeckt werden, müssen diese Schläuche sofort ersetzt werden.

#### ***Wechseln der Gasflasche***

Ihre COMPROMIS hat ein Propangassystem. Ersetzen Sie die Flaschen nur durch neue Flaschen oder lassen Sie die alten Flaschen mit Propangas füllen, **nie Butan verwenden!**



**ACHTUNG: Rauchen und offenes Feuer sind verboten, während Sie die Gasflasche ersetzen.**

Hinweise für das Wechseln der Gasflasche:

1. Schließen Sie das Absperrventil der Gasflasche.
2. Drehen Sie das Sicherheitsventil der Gasflasche los. Achtung: die Mutter dreht nach links fest und nach rechts los. Trennen Sie Reduzierventil und Sicherheitsventil nicht voneinander.
3. Lockern Sie das Halteband, tauschen Sie die Flaschen aus und sichern Sie die neue Flasche wieder mit dem Band.
4. Kontrollieren Sie, ob Dichtungsflächen sauber, glatt und frei von Beschädigungen sind.
5. Montieren Sie das Sicherheitsreduzierventil, und kontrollieren Sie die Abdichtung. Drehen Sie die Mutter nicht zu fest an; die Gummidichtung könnte andernfalls beschädigt werden. Weitere Informationen finden Sie im Abschnitt 'Dichtigkeitsprüfung'

Die Reservegasflasche lagern Sie mit geschlossenem Ventil auch im Gaskasten!

oder nicht	TIP
	Erkundigen Sie sich bei Ihrem Wassersportgeschäft, dem lokalen Gaslieferanten im Campingshop, ob es möglich ist, die Gasflasche zu füllen. Sie brauchen dann zu suchen, wenn Sie unerwartet Gas brauchen.

### ***Dichtigkeitsprüfung( nur ein Hinweis!)***

Testen Sie das ganze System regelmäßig auf Lecks. Sie können hierfür das Manometer

am Sicherheitsventil benutzen. Gehen Sie wie folgt vor:

1. Öffnen Sie alle Absperrventile, die sich in den Leitungen zu den Geräten befinden.
2. Öffnen Sie das Sicherheitsventil und drücken Sie auf den Resetknopf am Sicherheitsventil (an der Seite unter dem Manometer).
3. Stellen Sie den roten Zeiger des Manometers auf den schwarzen Zeiger (mit einem Schraubenzieher).
4. Schließen Sie das Sicherheitsventil .
5. Wenn der schwarze Zeiger (nach 10 Minuten) nicht zurückgeht, dann ist Ihre Anlage dicht.

**Wenn der schwarze Zeiger des Manometers zurückgeht bis 0, dann haben Sie ein Leck. Die Anlage dürfen Sie solange nicht benutzen, bis sie repariert worden ist.**

Suche nach dem Leck:

Wenn Sie einen Druckabfall feststellen, dann ist es möglich, mittels Seifenwasser oder flüssigem Waschmittel das Leck aufzuspüren (Blasenbildung).



**Achtung: Salmiakgeist (Ammoniak), das in manchen Seifen und Reinigungsmitteln enthalten ist, zersetzt das Messing! Obwohl es anfangs nicht sehr gut zu sehen ist, kann es möglich sein, daß diese Fittings reißen und undicht werden.**

Nur eine Yachtwerft (in den Niederlanden mit Hiswa-Zertifikat Gastechnik) kann eine technische Überprüfung für Sie ausführen. Reparieren Sie **nie** selber, sondern schalten Sie einen Fachmann ein.



**Warnung! Gebrauchen Sie nie offenes Feuer während der Suche nach einem Leck!**

## 3.6 Elektrisches System 12 V DC

### 3.6.1 Allgemeines

Auf die Sicherheit der Anlage ist bei der Installation große Sorgfalt verwendet worden.

Infolge unsachgemäßer Eingriffe und Veränderungen können gefährliche Situationen entstehen. Achten Sie deshalb auf die folgenden Instruktionen:

- Arbeiten Sie nie an einer Anlage, wenn diese in Betrieb ist.
- Ändern Sie nie die elektrische Anlage und ihre Zeichnung, außer wenn dies von einem sachverständigen Elektroinstallateur vorgenommen wird.
- Ändern Sie nie die nominale Stromstärke der Überlastungssicherungen.
- Installieren Sie keine Apparate oder Teile mit einer höheren Stromstärke, als die im Bordnetz vorgesehene.
- Verlassen Sie das Schiff nie mit eingeschaltetem Bordnetz.

**Wenn Sie sich selbst mit dem 12 V-System nicht auskennen, lassen Sie sich von einem Fachmann informieren, bevor Sie Änderungen oder Erweiterungen am System anbringen. Sicherheitshalber ist nur der UKW-Funk an der Starterbatterie angeschlossen. Schließen Sie nie andere Verbraucher an dieser Batterie an!**

Das Schaltpaneel der COMPROMIS ist mit kombinierten Sicherungen/Schaltern ausgerüstet. Diese schützen die Anlage sowohl gegen Kurzschluß, als auch gegen Überlastung. Wenn ein Sicherungsautomat von selbst ausschaltet, sollten Sie erst die Ursache ausfindig machen und beheben. Danach kann der Schalter wieder eingeschaltet werden. Sehen Sie auch die Anweisungen im Kapitel 'Sicherungen'.

**Um während der Arbeit Kurzschlüsse zu verhindern, sollten die roten Hauptschalter ausgeschaltet werden.**

Wenn Sender installiert werden, dürfen diese Geräte niemals an Kiel, Motor, Stagen oder Steueranlage geerdet werden. Es könnte zu Elektrolyse durch Leckstrom kommen.

### 3.6.2 Batterien

Die Stromversorgung der COMPROMIS erfolgt über zwei Batterien. Diese befinden sich unter der hinteren Luke im Cockpitboden. Die hintere Batterie liefert Strom für den Anlasser und den UKW-Schiffsfunk, die vordere speist die übrigen Verbraucher.

Das Schiff ist standardmäßig mit folgenden Batterien ausgerüstet: Delco Voyager Marine M27 MF (105 Ah). Es handelt sich hierbei um gasdichte, wartungsfreie Batterien. Sie können nicht mit Säure nachgefüllt werden und haben keine

Belüftungsöffnungen (lediglich einen Überdruckschutz). Die Batterien dürfen nur durch gleichartige Typen ersetzt werden.

Die Delco Batterien haben auf ihrer Oberseite einen eingebauten Ladeanzeiger:

Ladezustands-Tabelle:

Farbe	Rot	Schwarz	Grün
Ladezustand %	<50	50-70	>70

Die klassische Flüssigkeitsbatterie (nicht verwendet) gast aus. Darum müßten diese Gase nach außen abgeleitet werden. Solche Batterien müssen auch regelmäßig ausgefüllt und ihr Säurestand überprüft werden.

**Batteriesäure ist stark ätzend und sehr gefährlich. Bitte schützen Sie Ihre Augen, Haut und Kleidung gegen Spritzer. Bei einem Unfall müssen Sie direkt mit viel sauberem Wasser spülen und einen Arzt aufsuchen.**

### 3.6.2.1 Aufladen und Entladen



**ACHTUNG: Gas, daß während des Aufladens entsteht, ist sehr leicht entzündlich. Sorgen Sie für eine gute Lüftung.**

Wenn die Batteriespannung zu gering ist, kann die Batterie mit einem Ladegerät aufgeladen werden. Wenn dies mit einer geringen Stromstärke geschieht (weniger als 14 V), können die Anschlußkabel des Bordnetzes angeschlossen bleiben.

**Wenn ein Schnellader benutzt wird, sollten beide Anschlußkabel abgenommen werden. Lösen Sie immer erst das Minuskabel (=schwarz) und dann das Pluskabel (=rot). Verwechseln Sie nie die Akkukabel. Brandgefahr!**



#### **Warnung**

Eine stark entladene Batterie kann bereits bei  $-10^{\circ}$  Celsius einfrieren. Lassen Sie eine gefrorene Batterie immer erst ganz auftauen, bevor Sie sie laden, sonst kann die Batterie explodieren!

### 3.6.2.2 *Wartung*

Die Batterien sind unter normalen Umständen nahezu wartungsfrei. Wenn Sie sehr hohen und sehr geringen Temperaturen ausgesetzt werden, oder wenn die Starterbatterie besonders stark belastet wird, ist es zu empfehlen, die Batterien regelmäßig zu kontrollieren.

Im Winter brauchen Sie die Batterien nicht auszubauen wenn:

- Das Ladegerät eingeschaltet bleibt. Die Spannung bleibt erhalten und die Batterien sind im Frühjahr sofort einsatzbereit.
- Das Ladegerät nicht eingeschaltet bleibt. Sie müssen dann die Anschlußkabel abnehmen, um ein Entladen durch Leckstrom zu verhindern. Vorher sollten Sie die Batterien einmal entladen und wieder aufladen.

Lesen Sie auch die Anweisungen im Kapitel 'Laden und Entladen'.

#### **Wechseln der Batterien**

Vermeiden Sie einen Kurzschluß bei metallischem Kontakt zwischen beiden Polen durch Werkzeuge, wenn Sie die Anschlußkabel lösen. Beachten Sie nachstehende Reihenfolge:

1. Schalten Sie die roten Hauptschalter aus.
2. Lösen Sie das Minuskabel (schwarz).
3. Lösen Sie das Pluskabel (rot).
4. Lösen Sie das Band, mit dem die Batterie gesichert ist.

Der Wiederanschluß der Batterien erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

### 3.6.3 **Hauptschalter**

In Ihrer Compromis 777 befinden sich die Hauptschalter unter der Treppe. Der Schalter an Steuerbord ist für die Starterbatterie des Motors. Der Schalter an Backbord ist für den Rest der elektrischen Anlage.

Einschalten: eindrücken und eine Vierteldrehung rechtsherum drehen. Der Schlüssel ist dann gesichert. Ausschalten: eine Vierteldrehung linksherum drehen. Der Schlüssel kann dann herausgenommen werden.

**Schalten Sie während der Fahrt immer beide Schalter ein. Schalten Sie, wenn Sie das Schiff verlassen immer beide Schalter aus. Kontrollieren Sie auch, ob der UKW-Schiffsfunk ausgeschaltet ist, da sonst die Starterbatterie entleert wird. (Der Schiffsfunk ist d i r e k t an der Batterie angeschlossen!)**

### 3.6.4 **Sicherungen**

Das Bordnetz ist mit automatischen Sicherungen ausgerüstet, die ausschalten, wenn das Netz überlastet ist. Wenn nach dem Einschalten einer Gruppe der Sicherungsautomat ausschaltet, können Sie mit Hilfe nachstehender Anweisungen die Störung lokalisieren.

- Schalten Sie alle Verbraucher dieser Gruppe aus.
- Schalten Sie die Sicherung mit dem Schalter wieder ein.



Schaltet der Automat sofort aus, dann ist ein Kurzschluß in der betreffenden Leitung. Ziehen Sie in diesem Fall einen Fachmann hinzu.

Bleibt der Automat in Betrieb, schalten Sie dann einen Verbraucher nach dem anderen ein, so können Sie feststellen, bei welchem die Störung entsteht. Schaltet der Automat erst beim Einschalten des letzten Verbrauchers aus, dann wiederholen Sie die Prozedur in umgekehrter Reihenfolge. Erfolgt wieder beim Einschalten des letzten Verbrauchers die Auslösung des Automaten, dann ist das Netz überlastet.

Anderenfalls handelt es sich um einen Kurzschluß in dem Verbraucher, der zuletzt eingeschaltet wurde.

Im Motorraum befindet sich ein Sicherungskasten für die Verbraucher, die direkt an der Motorbatterie angeschlossen sind. Nachstehende Tabelle gibt Ihnen die Verbraucher mit dem dazugehörigen Sicherungswert an. Sollte eine Sicherung nach dem Auswechseln gleich wieder defekt werden, dann muß sofort eine Kontrolle durch einen Fachmann erfolgen.

Ersetzen Sie eine defekte Sicherung nie durch eine mit einem höheren Wert. Suchen Sie immer erst die Ursache für die defekte Sicherung, bevor Sie sie ersetzen.

Benutzen Sie zur Entfernung einer Sicherung auf keinen Fall einen Schraubenzieher oder sonstige Werkzeuge aus Metall (Kurzschlußgefahr). Schalten Sie immer zuerst den Hauptschalter aus.

<b>Stecksicherungen Motorraum</b>		
<b>Position</b>	<b>Verbraucher</b>	<b>Ampère [A]</b>
1	UKW	15
2	Betriebsstundenzählerr*	5
3	Radio *	5
4	Reserve	
5	Voltmesser Starterbatterie*	5
6	Reserve	

Der elektrische Kreis ist direkt hinter der Batterie gesichert, mit einer Hauptsicherung von 90 Ampere.

### **3.6.5 Beleuchtung**

Die Beleuchtung ist eingeteilt wie folgt:

- 1) Innenbeleuchtung - Konsole und Kompaß
- 3) Ankerlicht
- 4) Drei-Farbenlicht
- 5) Navigationsbeleuchtung - Damferlicht, Hecklicht, 2-Farbenlicht
- 7) Hauptkajüte / Pantry
- 8) Achterkajüte / Dusche / Toilette

#### *3.6.5.1 Innenbeleuchtung*

Die Lampen sind mit einem Schutz gegen ungewollte Berührung oder Beschädigung versehen. Nur die Halogenlampen sind offen, um für ausreichende Kühlung zu sorgen.

**ACHTUNG: Wenn die Halogenlampen brennen, werden sie sehr heiß.  
Achten Sie darauf, wenn Sie Kinder an Bord haben!**

### 3.6.5.2 Navigationsbeleuchtung

Die einzuschaltende Beleuchtung hängt vom Fahrgebiet ab. Wenn Sie nachts segeln, müssen Sie das Dreifarbenlicht führen. Wenn Sie nachts unter Motor fahren, müssen Sie die Zweifarbenlaterne, das Dampferlicht und das Hecklicht führen. Das Ankerlicht wird bei Dunkelheit am Ankerplatz geführt. Die gesetzlichen Vorschriften für die Beleuchtung müssen immer befolgt werden.

### 3.6.5.3 Ersetzen von Glühbirnen

Eine defekte Glühbirne ist einfach zu ersetzen. In der nachstehenden Auflistung sind hierfür Hinweise gegeben.

**ACHTUNG: Die Birnen (besonders die Halogenbirnen) können sehr heiß sein. Erst abkühlen lassen.**

BELEUCHTUNGSART	WECHSELN DER GLÜHBIRNE
<b>Halogenlampe</b> (Drehbares Spotlicht)	Sie ist direkt erreichbar. <b>Achtung: Berühren Sie nie die Birne mit den Fingern!</b> Benutzen Sie ein sauberes Taschentuch o.ä., um Kontakt zu vermeiden.
<b>Halogenlampe</b> (Feste Deckenlampe)	Drücken Sie die Schale ein, und drehen Sie sie anschließend linksherum bis zum Anschlag <b>Achtung: Berühren Sie nie die Birne mit den Fingern!</b> Benutzen Sie ein sauberes Taschentuch o.ä., um Kontakt zu vermeiden
<b>Navigationsbeleuchtung</b>	1) Drücken Sie den Sicherungsknopf an der Unterseite des Sockels ein. 2) Kippen Sie gleichzeitig den Deckel nach oben.
<b>Deckenleuchte (rund)</b>	1) Drücken Sie die Schale ein, und drehen Sie sie anschließend linksherum bis zum Anschlag. 2) Dann weiter eindrücken und nach links drehen Die Schale löst sich und die Sofitte ist gut erreichbar.
<b>Deckenleuchte (quadratisch)</b>	1) Schieben Sie einen Schraubenzieher in die Aussparung zwischen Schale und Sockel. 2) Lösen Sie so die Schale..
<b>Transistorleuchte</b>	1) Halten Sie beide Enden der Abdeckung fest. 2) Drücken Sie diese ein und ziehen Sie sie vorsichtig ab.

<b>BELEUCHTUNG</b>	<b>TYPE GLÜHBIRNE</b>	<b>LEISTUNG</b>
2-Farbenlampe	Bajonettverschluß (2P)	12V/25W
3-Farbenlampe	Bajonettverschluß (2P)	12V/25W
Halogen Spot	Halogen	12V/10W
Schrankbeleuchtung	Halogen	12V/ 5W
Hecklicht	Bajonettverschluß (2P)	12V/10W
Kartenleselampe	Halogen	12V/ 5W
Deckenlampe	Sofitte	12V/15W
Deckenlampe (Rund)	Sofitte	12V/15W
Transistorlampe.	Leuchtstoffröhre	12V/ 8W
Toplicht	Bajonettverschluß (2P)	12V/10W
Dampferlicht	Bajonettverschluß (2P)	12V/25W

## 3.7 Elektrisches System 220 V AC

### 3.7.1 Allgemeines

Größte Sorgfalt ist auch auf die Sicherheit dieser Anlage verwendet worden. Durch falsche Anschlüsse können sehr gefährliche Situationen entstehen. Achten Sie darum auf die folgenden Instruktionen:

- Arbeiten Sie nie an einer Anlage, wenn diese in Betrieb ist.
- Ändern Sie nie die elektrische Anlage und deren Schaltpläne, außer wenn dies durch einen befähigten Elektroinstallateur geleistet wird.
- Ändern Sie nie die nominale Stromstärke der Überlastungssicherungen.
- Installieren Sie keine Apparate oder Teile mit einer höheren Stromstärke als die im Bordnetz vorgesehene.
- Verwenden Sie, wenn möglich, doppelt isolierte oder drei-polige Geräte.
- Verbinden Sie das Metallgehäuse der elektrischen Geräte, die auf dem Schiff installiert werden, mit einer Erdleitung ( gelb/grün)

#### Technische Daten:

- Kombinierte automatische Sicherungen/Schutzschalter, max. 16 A, max. Leckstrom 30 mA. Die automatische Sicherung befindet sich in der Backskiste/Naßzelle.
- Hauptstromschalter ( mit Kontrolllampe ) .
- Nicht-polarisiertes Bordnetz.
- Die AC-Kabel sind mit einem grauen Mantel versehen und verlaufen durch einen gesonderten Kabelschacht, getrennt von den DC-Kabeln (12V) durch das Schiff)

### 3.7.2 Gebrauch

Anschließen des Bordnetzes an den Landstrom

- Kontrollieren Sie ob den Hauptschalter (Instrumentenpaneel)ausgeschaltet ist.
- Verbinden Sie zuerst das Landstromkabel am Schiff.
- Schließen Sie dann das Landstromkabel am Landanschluß an.
- Schalten Sie den Hauptschalter an. Die rote Kontrolllampe brennt.

Abkoppeln des Bordnetzes

- Schalten Sie den Hauptstromschalter aus.
- Entkoppeln Sie den Landanschluß.
- Entkoppeln Sie den Anschluß am Schiff.



#### **WARNUNG**

Lassen Sie das Ende des Landstromkabels nicht ins Wasser fallen. Hierdurch kann eine elektrische Spannung im Wasser entstehen, die Verletzungen oder den Tod von in der Nähe befindlichen Schwimmern verursachen kann.





### **Gefahr von elektrischem Schlag oder Brand**

Stellen Sie den Schalter des Landanschlusses ab, bevor Sie das Kabel anschließen. Schließen Sie das Landstromkabel zuerst am Schiff an und danach am Stromanschluß an Land. Wenn Sie entkoppeln: Umgekehrte Reihenfolge. Schließen Sie den Deckel der Landstrom-Steckdose sorgfältig. Die Landstromanschlüsse dürfen nie geändert werden; nur passendes Kabel darf benutzt werden!

Die maximale Belastung der Anlage beträgt 16 A. Bei Überlastung, Kurzschluß oder Kriechstrom, wird der Schutzschalter automatisch ausschalten. Suchen Sie zuerst die Ursache der Störung, bevor Sie die Anlage wieder einschalten.

### **3.7.3 Wartung**

Kontrollieren Sie regelmäßig das Landstromkabel und den Steckeranschluß auf Beschädigungen. Wenn das der Fall ist, müssen sie sofort ersetzt werden. Kontrollieren Sie auch regelmäßig ( mindestens zweimal pro Jahr ) die Wirkung des Schutzschalters.

Schließen Sie dazu die Anlage an, wie im Kapitel 'Gebrauch' beschrieben. Drücken Sie jetzt den gelben Knopf am Schutzschalter. Der schwarze Schalter muß jetzt nach unten ausschalten.

### **3.8 Kühlbox\***

In die Pantry-Arbeitsplatte ist die Kühlbox eingelassen.

#### **3.8.1 Wartung**

Die Kühlbox hat keinen Abfluß für Kondenswasser. Ein Abfluß bildet eine Wärmebrücke, so daß nicht nur Flüssigkeit, sondern auch Kälte abfließen könnte. Regelmäßiges Säubern mit einem Tuch ist ausreichend, um die Kondensflüssigkeit zu entfernen.

Beachten Sie für die Wartung der Anlage auch die Dokumentation des Herstellers.

### **3.9 Lenzeinrichtung**

Als Standard ist in der COMPROMIS eine Hand-Lenzpumpe eingebaut. Diese Lenzpumpe ist an der Innenseite des Cockpitsbank montiert. In der Backskiste finden Sie den Hebel, der außen auf die Pumpe aufgesteckt wird. Durch auf- und abbewegen wird die Bilge ausgepumpt. Die Ansaugöffnung ist mit einem Filter verbunden, der am Boden der Bilge befestigt ist. Sie können die Bilge und damit den Filter durch die Luken im Boden der Hauptkajüte erreichen.

Das Schiff verfügt über eine elektrische Lenzpumpe. Der Ein-/ Ausschalter befindet sich im Instrumentenpaneel.



**Achtung: Benutzen Sie die Lenzpumpe nie zum auspumpen ausgelaufenen Öls. Die Pumpe lenzt außenbords! Um Öl zu beseitigen, sind spezielle Mittel erhältlich.**

Sollte einmal Wasser in das Schiff gelangt sein, so bleibt nach dem Auspumpen wahrscheinlich etwas Wasser zwischen den Wrangen stehen.

### 3.9.1 **Wartung**

Die Lenzpumpe braucht keine besondere Pflege. Benutzen Sie die Pumpe einige Male pro Jahr, um die Wirkung zu kontrollieren. So beugen Sie einem austrocknen der Membrane vor und sind sicher, daß die Pumpe gut funktioniert.

## 3.10 **Steuersystem**

Ihre Compromis 777 ist ausgerüstet mit einer Ruderpinne.

## 3.11 **Wasserversorgung**

Der Wassertank befindet sich unter der Koje in der Vorkajüte. Der Tank ist mit einer Inspektionsluke versehen. Wenn nötig, kann man so den Tank innen reinigen.

Unter der Spüle ist ein Kohlenstofffilter eingebaut.

Die COMPROMIS 777 ist mit einer Fußpumpe neben der Spüle und beim Waschbecken in der Toilette ausgestattet.

### 3.11.1 **Gebrauch**

Füllen Sie den Tank mit der ausreichenden Menge Wasser für Ihre Reise.



**Trinkwasser ist nur begrenzt haltbar. Tanken Sie deshalb nicht mehr, als Sie für die Reise brauchen und pumpen Sie das System leer, wenn Sie längere Zeit von Bord gehen.**

### 3.11.2 **Wartung**

Pumpen Sie nach längerer Abwesenheit immer erst einige Liter Wasser ungebraucht durch. Die Pumpe und die Anschlüsse können Stoffe abgeben, die den Geschmack des Wassers beeinträchtigen.

**Der Kohlenstofffilter soll vor jeder Saison ersetzt werden!** Lösen Sie die beiden Schlauchschellen und ziehen Sie das Rohr aus dem Behälter. Ziehen Sie dann die Schläuche von den Tüllen. Ersetzen Sie das Filterelement (zu beziehen durch die Werft oder ein Wassersportgeschäft). Die Montage erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

**Testen Sie jedes Jahr vor der Saison die Fußpumpe** Sie können dann sicher sein, daß sie gut arbeitet, wenn sie gebraucht wird.





## 3.12 Toilette

### 3.12.1 Benutzung der Toilette

Der Gebrauch der Toilette sollte auf die offene See beschränkt sein. Auf stehendem und flachem Gewässer, insbesondere im Yachthafen, ist der Gebrauch der Toilette, die ins Außenwasser abführt, nicht erlaubt. Wenn Sie diese Regeln nicht einhalten, geht die Qualität des Wassers in den Häfen verloren. An der Pumpe befindet sich ein Hebel, der es ermöglicht, mit oder ohne Spülwasser zu pumpen. (Beachten Sie den Aufkleber auf der Pumpe )

#### **Vor Gebrauch:**

1. Öffnen Sie die Ventile für die Zufuhr von Spülwasser und den Abfluß des Abwassers.
2. Spülen Sie etwas Wasser, es erleichtert die Reinigung.

#### **Nach Gebrauch:**

1. Stellen Sie den Hebel der Pumpe auf 'spülen' und pumpen Sie die Fäkalien ab.
2. Wenn das Wasser wieder klar ist, pumpen Sie noch ca. 6 Schläge.
3. Stellen Sie den Hebel auf 'zu' und pumpen Sie, bis die Schüssel ganz leer ist.
4. Schließen Sie die Absperrventile.

Werfen Sie nie Lösungsmittel, Öl, Papier, Damenbinden o.ä. in die Toilette. Dies kann zu Verstopfung führen. Benutzen Sie keine Toilettenreinigungs- oder Bleichmittel für die Seetoilette. Dies führt zu Schäden an den Dichtungen und ist schädlich für die Umwelt.

### 3.12.2 Pflege der Toilette

Wir empfehlen Ihnen, die Toilette von Zeit zu Zeit zu schmieren, besonders, wenn diese einige Zeit nicht benutzt worden ist. Füllen Sie dazu die Schüssel zur Hälfte mit warmem Wasser. Fügen Sie etwas pflanzliches Öl hinzu. Pumpen Sie danach langsam leer. Fetten Sie auch die Pumpenstange regelmäßig mit Siliconfett ein. Achten Sie darauf, daß vor dem Winter alles Wasser aus der Toilette ausgepumpt wird. Die Pumpe und das Becken können auffrieren. Untersuchen Sie nach dem Winter die Toilette auf Lecks, Verschleiß und Schwergängigkeit. Für die Dichtungen sind spezielle Reparatursets erhältlich.

## 3.14 Fäkaliensystems

Ihre Compromis ist Serienmäßig mit einem Fäkaliensystem ausgerüstet. Der Tank besteht aus wartungsfreiem HDPE. Der Tankeinhalte beträgt 40 Liter.

Der Fäkalientank befindet sich vor der Toilette.

Mit der Anlage haben Sie verschiedene Möglichkeiten, die hier besprochen werden sollen:

#### **A      Abpumpen ins Außenwasser**

1. Stellen Sie den Wahlhebel auf 'sea'

2. Folgen Sie der Prozedur beim Toilettengebrauch ab Punkt 1

#### **B Abpumpen in den Tank**

1. Stellen Sie den Wahlhebel auf 'Tank' und öffnen Sie die Spülwasserzufuhr.
2. Folgen Sie dann der Prozedur beim Toilettengebrauch ab Punkt 2



**Warnung: Füllen Sie den Tank nie zu 100 %! Mit der Pumpe der Toilette könnten Sie soviel Druck erzeugen, daß das Schmutzwasser durch die Entlüftungsleitung nach draußen gepreßt wird. Der Geruchsfilter wird dann verschmutzt und müßte sofort ersetzt werden.**

Lassen Sie den Tank nicht für längere Zeit gefüllt stehen, Verstopfungen könnten die Folge sein.

Den Inhalt des Tanks können Sie auf zwei Wegen entsorgen:

- mit der eingebauten elektrischen Pumpe außenbords,
- über eine Absauganlage an Land.

Achten Sie darauf, ob Sie in Ihrem Fahrgebiet den Inhalt des Fäkalientanks ins Außenwasser abführen dürfen.

#### **C Aus dem Tank ins Außenwasser**

1. Öffnen Sie das Ventil (1) Abfluß Toilette.
2. Stellen Sie den Wahlhebel auf "Mitten"
3. Stellen Sie den Stöpsel im Toiletbecken
3. .Mit der Toiletpumpe, pumpen Sie den Tank leer

#### **D Aus dem Tank in eine Absauganlage an Land**

1. Öffnen Sie den Tankverschluß auf dem Deck
2. Stellen Sie den Wahlhebel auf "Sea"
3. Setzen Sie die Absauganlage auf und pumpen Sie damit den Tank leer.

Wenn Sie nach dem Abpumpen die Anlage für einige Zeit nicht mehr benutzen, sollten Sie das System mit reichlich Wasser spülen. Das Spülwasser muß wieder entsorgt werden.

### **3.12.3 Wartung des Fäkaliensystems**

Beugen Sie dem Ansetzen von Schmutz im Tank durch regelmäßiges Spülen des Systems mit Wasser vor.

Bevor das Schiff ins Winterlager gestellt wird, sollten Sie das Wasser restlos abpumpen. Kontrollieren Sie die Schläuche und Kupplungen auf Verschleiß und Lecks. Ersetzen Sie vor der Saison das Kohlenstoffelement des Geruchsfilters. Wenn Sie das System oft benutzen, kann es nötig sein, den Filter häufiger auszutauschen.

Um eine Überfüllung zu vermeiden, befindet sich im Tank eine Anzeige in einem Korb. Wir empfehlen Ihnen, den Korb regelmäßig durch den Inspektionsdeckel zu

spülen. Sie können dazu auch einen Wasserschlauch oberhalb der Anzeige anschließen.

### **3.13 Auspuffsystem**

Die Auspuffgase des Motors werden über ein Schlauchsystem oberhalb der Wasserlinie abgeleitet. In der Beilage finden Sie das Schema. Im Abflußschlauch ist einen Dämpfer eingebaut.

#### **3.13.1 Wartung**

Sie sollten jährlich, am besten vor dem Winterlager, die Schläuche und Anschlüsse auf Verschleiß und Lecks überprüfen. Wenn ein Schlauch undicht ist, könnten schädliche Gase in den Innenraum gelangen.

### **3.14 Winden**

Ihre Compromis ist mit Anderson Winschen ausgerüstet (Fall - Schot und Ankerwisch). Sie bestehen aus hochwertigem Nirosta-Material.

Die Leinen müssen dreimal um die Trommel geschlagen werden, bevor sie über den Selbstholer gelegt werden.

#### **3.16.1 Winschen mit Handbedienung**

Das Schiff ist serienmäßig mit manuellen Winschen ausgerüstet.



## 4 Die Antriebe

In diesem Kapitel werden nacheinander die wichtigsten Aspekte für das Segeln und das Fahren unter Motor behandelt.

### 4.1.1 Mast setzen und legen

Legen Sie den Mast immer mit der Vorderseite nach oben auf mehrere Stützen. Achten Sie darauf, daß Sie die Nut nicht beschädigen. Befestigen Sie Windanzeiger, Positionslichter, eventuell den Geber der Windmeßanlage und die Antennen. Schmieren Sie die Steckerpole mit Polfett ein. Überprüfen Sie die Beleuchtung, und wenn vorhanden die Windmeßanlage und die Antennen auf einwandfreie Funktion.

Befestigen Sie alle Stage und Fallen. Kontrollieren Sie, ob alle Spanner mindestens 8 Umdrehungen eingedreht wurden, oben und unten gleich. Montieren Sie nun die Salingnocken auf dem Hauptwant, ca. 30 mm über dem Salingsbeschlag, und ziehen Sie die Bolzen gut an. Unterstützen Sie den Mast, so daß dieser frei bleibt. Befestigen Sie die Salinge in den Haltern mit den Bolzen von oben nach unten. Überprüfen Sie, ob das Fockfall, das Vorstag, und sofern vorhanden, der Spinnakerbaumhalter, das Spinnakerfall und die Rollfock vor den Salingen entlang laufen.

Befestigen Sie nun die Spanner von Hauptwant und Achterstag an den Püttings, und legen Sie sie nach achtern weisend nieder. Der Heißstropp des Krans muß direkt unter die Befestigung der Unterwanten mit einem gut bemessenen Auge gesteckt werden, so daß dieses frei auf dem Mast verschiebbar ist, und keine Fallen, Stage oder Wanten dazwischen liegen.



#### **Achtung:**

**Folgen Sie immer den Anweisungen des Kranführers. Durch die Konstruktion des betreffenden Krantyps kann ein anderes Verfahren erforderlich sein! Achten Sie darauf, daß die Spanner gut hochkommen, und daß kein Want, Stag oder Fall irgendwo hängenbleibt. Ein verbogener Spanner oder ein geknicktes Stag muß aus Sicherheitsgründen immer ersetzt werden!**

Montieren Sie den Mastbolzen, drehen Sie die Muttern gut fest und sichern Sie den Bolzen mit dem Sicherungsring. Achten Sie darauf, daß der Mast ohne zu pendeln nach oben kommt. (Führleine) Steht der Mast, dann sollte zuerst das Vorstag (Rollfock) befestigt werden. Dann folgen die vorderen Unterwanten. Der Mast kann nun nicht mehr fallen. Setzen Sie nun erst die hinteren Unterwanten gut fest. Jetzt muß der Kran weggedreht werden, damit Sie Platz für die Montage des Vorstags (Rollfock) haben. Nach der Montage des Vorstags (Rollfock) kann die komplette Verstagung definitiv festgesetzt werden. Spannen Sie zuerst das Achterstag, dann die Hauptwanten und zum Schluß die Unterwanten. **Achtung: Die Spanner an Steuer- und Backbord gleichmäßig anziehen!**

Wenn Sie in der vergangenen Saison die Spanner markiert haben, können Sie diese jetzt sofort endgültig festsetzen. Sorgen Sie dafür, daß der Mast gerade steht, und daß die Spanner gut gesichert werden. Das Trimmen des Mastes kann erst während des Segelns geschehen und wird im folgenden Abschnitt behandelt. Stecken Sie nun die Kabelstecker in die Steckdose und überprüfen Sie noch einmal, ob alles gut funktioniert. Nun können die Fallen über die Umlenkscheiben zu den Fallstoppern geführt werden. Zum Durchholen der Fallen müssen die Hebel ganz nach vorne gedrückt werden. Wenn Sie die Hebel danach wieder ganz nach hinten ziehen, sind die Stopper betriebsbereit.

#### 4.1.2 Mast trimmen

Gewöhnlich gibt es keine Geräte an Bord, um die richtige Spannung von Stagen und Wanten zu messen. Es gilt als Richtwert für die Vorspannung von Wanten und Stagen: Maximal 10 % der Wasserverdrängung. Am sinnvollsten ist es, die Verstagung während des Segelns einzustellen oder zu überprüfen. Hierzu muß immer erst das Unterwant gespannt werden, dann folgen Vorstag, Achterstag und schließlich die Hauptwanten. Bei einer Schräglage von 20 bis 25 ° soll das Want an der Leeseite nicht durchhängen. Überprüfen Sie dies anfangs regelmäßig. Beim Segeln mit gerefftem Großsegel darf der Mast sich nicht in der Mitte nach achtern durchbiegen. Darum muß der Mast unbelastet etwas nach vorne durchgebogen sein. Die Biegung muß etwa eine halbe Maststärke betragen.



#### **Warnung**

Sorgen Sie dafür, daß bei stehendem Mast die Spanner immer gesichert sind! Vibrationen durch Wind und Motor können die Spanner lösen. Durch zu große Vorspannung in der Verstagung können Verformungen der Konstruktion oder andere Schäden entstehen. Bei zu geringer Vorspannung kann bei schwerem Wetter Bewegung in der Takelage entstehen. Auch hierdurch können Schäden auftreten.

Falls Ihre Yacht im Winter aufgeriggt im Wasser liegen bleibt, ohne gefahren zu werden, ist zu empfehlen, die Vorspannung für diese Zeit zu verringern. Lesen Sie auch die Dokumentation des Mast-Herstellers (Seldén)



### 4.1.3 Reffen

Reffen dient bei zunehmendem Wind zur Verkleinerung der Segelfläche. Durch Reffen werden die Kräfte auf die Takelage geringer, und der Segelschwerpunkt (der Angriffspunkt der Windkraft auf die Segel) wird nach unten verlagert. Dadurch vermindert sich das krängende Moment und das Schiff hat weniger Schräglage, so daß es viel ruhiger auf dem Ruder liegt und weniger versetzt wird, ohne dabei nennenswert an Fahrt zu verlieren. Am Wind wird man viel stärker mit der Gewalt von See und Wind konfrontiert, und man muß eher reffen. Vor allem bei kleiner Besatzung (Familie) ist ein frühes Reffen ein weiser Entschluß. Im Hafen ist dies viel einfacher als auf offenem Wasser; vor dem Wind merken Sie meistens sehr spät, daß zu dem harten Wind auch hohe Wellen gehören. Üben Sie regelmäßig in ruhiger Umgebung das Reffen, so daß die ganze Besatzung weiß, was im Ernstfall zu tun ist.

#### Reffen des Großsegels

Genau wie beim Segelsetzen und Segelbergen, ist es gut, beim Reffen hoch am Wind zu segeln. Luven Sie unter Fock bis hoch an den Wind an, fieren Sie die Großschot bis das Segel reichlich killt. Setzen Sie die Dirk gut durch, so daß der Baum entsprechend hoch gehalten wird. Fieren Sie das Großsegelfall reichlich, um die Reffkausch an den Lümmelbeschlag zu bringen (2m) und setzen Sie die Reffleine kräftig durch, zuletzt mit der Fallwisch. Sobald das Unterliek das Reffs stramm sitzt, kann das Großsegelfall wieder durchgesetzt werden.

Ist der Wind so stark, daß sofort das zweite Reff eingelegt werden muß, so setzen Sie trotzdem zuerst das erste Reff. Wenn der Wind abflaut und nun das erste Reff genau angemessen wäre, müßten Sie sonst vor Einlegen des ersten Reffs wieder völlig ausreffen. Dies kann in einem Gang viel besser gemacht werden. Vergessen Sie nicht, nach dem Reffen die Dirk wieder zu fieren. Beim Ausreffen wird die Dirk durchgesetzt, hoch am Wind gesteuert und die Großschot gefiert, sowie dem Großsegelfall Lose gegeben, bevor die Reffleine gefiert und das Großsegelfall wieder durchgesetzt wird.

Im Anhang sehen Sie eine Reißzeichnung, in welcher nur die Blöcke für das erste Reff eingezeichnet sind.

Die Leine des ersten Reffs sitzt mit einem Palstek um den Baum fest. Sie läuft durch das Auge des ersten Reffs im Achterliek, über eine Scheibe im Baum, durch den Block auf halber Länge des Baums. Weiter läuft sie durch den Block am Endbeschlag des Baums zur Scheibe unter dem Lümmelbeschlag und zum Cockpit zurück.

Eine zweite Leine ist am Block auf halber Länge des Baums befestigt und läuft über eine Scheibe am Lümmelbeschlag zum festgenähten Ring im Segel. Wenn man das erste Reff durchsetzt, bewegt man den Block im Baum nach hinten, wodurch die Öse des Vorlieks auf den Baum herunterkommt. Wenn dieser Block sich nicht weiter verschiebt, wird die Leine das Achterliek auf den Baum ziehen. Um sicherzustellen, daß so wenig Raum wie möglich zwischen der Öse im Achterliek und der Leine bleibt, ist es ratsam, die Leine mit einem Ankerstek / Roringstek statt des Palsteks zu befestigen.

#### Reffen Rollgenua

Lesen Sie die Dokumentation des Herstellers

#### **4.1.4 Fahren unter Motor**

Dieser Abschnitt enthält Hinweise für des Fahren unter Motor. Dinge, die den Motor und seine Bedienung selbst betreffen, finden Sie in dem Kapitel 'Motor und Motorraum'. Sorgen Sie dafür, daß Sie beim Manövrieren immer ausreichende Geschwindigkeit behalten, vor allem bei starkem Seitenwind.

Lassen Sie unter Motor nie die Ruderpinne oder das Rad los, vor allem nicht, wenn Sie rückwärts fahren. Die Druckunterschiede, die der Propeller im Wasser verursacht, machen die Ruderwirkung unberechenbar.

Fahren Sie unter Motor niemals zu schnell. Bei etwas mehr als Halbgas erreicht Ihre Yacht bereits die Rumpfgeschwindigkeit. Mehr Gas zu geben ist sinnlos. Hohe Bug- und Heckwelle, ein hoher Brennstoffverbrauch, unnötiger Materialverschleiß und mit Recht böse Mit-Wassersportler können die Folge sein. Die Extraleistung des Motors ist nur dann erforderlich und wichtig, wenn Sie schleppen oder gegen viel Wind und Seegang fahren.

Der Dieselmotor der COMPROMIS ist äußerst zuverlässig. Bei falscher Benutzung und vernachlässigter Pflege und Wartung laufen Sie jedoch Gefahr, daß Sie in einem sehr ungelegenen Augenblick im Stich gelassen werden. Vor allem bei geringer Betriebsstundenzahl sind sorgfältiger Umgang und gute Wartung von großer Bedeutung für die Zuverlässigkeit.

Unter Seglern gilt ein bekannter Spruch: Segeln Sie gern? Dann sorgen Sie gut für Ihren Motor.

#### **4.2 Spritzwasser / schwere See**

Während des Segelns sollten alle Luken geschlossen sein, um ein Eindringen von Spritzwasser zu vermeiden.

Bei schwerer See sollten Sie auch den Niedergang verschließen. Die Lenzöffnungen im Cockpit müssen immer schmutzfrei sein und dürfen nicht abgedeckt werden.

#### **4.3 Lifelines und Rettungsmittel**

Benutzen Sie zur Befestigung von Strecktauen die Klampen, die auf dem Deck montiert sind. Als Option sind auch Befestigungsbeschläge am Kajütaufbau lieferbar.

Die Sorgleine Ihres Lifebelts können Sie auch an speziellen Augbolzen befestigen, die auf dem Cockpitboden montiert werden können.

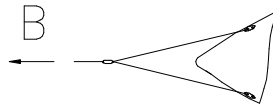
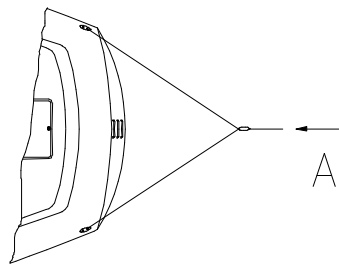
Serienmäßig ist Ihre Compromis mit einem Rettungsring ausgerüstet, der am Heckkorb befestigt ist. Auf Wunsch kann auch eine Rettungsinsel montiert werden. Bei Gebrauch der Insel wird die Verbindungsleine an einer Deckklampe befestigt.

## 4.4 Schleppen

Falls Sie ein anderes Schiff schleppen oder selbst geschleppt werden müssen, so sollten Sie auf folgende Empfehlung achten:

Befestigen Sie die Schlepptrosse, wie in der Skizze gezeigt, an den Klampen, um die Kräfte zu verteilen:

- A Schleppen eines anderen Schiffes
- B Selbst geschleppt werden



### **Achtung:**

**Der Verlauf der Leinen muß von den Rellingstützen und den Streben von Bug bzw. Heckkorb frei bleiben.**

Achten Sie auf sichere Befestigung an anderen Schiffen. Nicht überall sind die Klampen so fest verankert wie bei Ihrer Compromis. Es könnte größerer Schaden entstehen ! Zum schleppen sollten Sie möglichst Schwimmleinen verwendet werden. Bei anderen Schleppleinen sollten Sie besonders darauf achten, daß keine Trosse in die Schraube kommt.



## 5 Pflege und Wartung Ihrer Compromis

Beim Entwurf Ihrer Yacht und besonders auch bei der Materialauswahl wurde von einem Minimum erforderlicher Pflege und Wartung ausgegangen. In den vorausgegangenen Kapiteln sind schon Vorschläge für die Wartung gemacht worden. Ziehen Sie diese zu Rate, wenn nötig. Die folgenden Ausführungen betreffen die weiteren Wartungsarbeiten an Ihrem Schiff, um es in optimalem Zustand zu erhalten.

### 5.1 Antifouling

Das für Ihr Schiff verwendete Antifouling heißt „RUWA chloorrubber anti-fouling 2000“. Wenn die Schicht auf der gesamten Oberfläche des Unterwasserschiffs unbeschädigt ist, brauchen Sie keine neue Farbe aufzutragen. Im Durchschnitt ist dies nur alle zwei Jahre erforderlich.

Falls Ihr Schiff an Land überwintert, muß wegen der Oxydation jedoch eine neue Lage aufgebracht werden.

#### Spezielle Antifoulings:

Abhängig vom Fahrgebiet oder Ihren besonderen Wünschen, können folgende Antifoulings verwendet werden:

- Salzwasser-Antifouling
- Antifouling mit Teflon.

Ein Antifouling mit Teflon sollte einmal im Jahr gründlich mit Süßwasser gereinigt werden. Danach werden 2 bis 3 neue Schichten aufgetragen.



#### Warnung:

**Beachten Sie streng die Anweisungen auf den Farbdosen. Antifouling ist ein schädlicher Stoff für Mensch und Umwelt. Verwenden Sie nie mehr Farbe, als unbedingt nötig und entsorgen Sie die Reste sehr sorgfältig!**

## **5.2 Instrumente**

Benutzen Sie für den Kompaß eine Abdeckkappe oder Hülle. Sie beugen damit einer Verfärbung der Kompassrose vor. Ziehen Sie für die anderen Instrumente die Instruktionen der jeweiligen Hersteller zu Rate.

## **5.3 Polster und Gardinen**

Die gewählte Qualität der Polster- und Gardinenstoffe entspricht der einer gehobenen Wohneinrichtung. Die Polster haben abnehmbare Bezüge. Diese Bezüge sollte man chemisch reinigen lassen. Die Gardinen können normal gewaschen werden.

## **5.4 Winschen**

In der normalen Praxis sind die Winschen nahezu wartungsfrei. Falls Sie aber mit Ihrer COMPROMIS sehr intensiv auf der offenen See fahren, ist es ratsam, mindestens einmal in der Saison die Winschen auseinanderzunehmen und mit wasserfestem Kugellagerfett zu versehen. Der Federring kann mit einem kleinen Schraubenzieher entfernt werden. Spülen Sie die Lager zuerst mit klarem Wasser ab und benutzen Sie falls erforderlich eine Bürste.

## **5.5 Takelage und Segel**

Mit Ausnahme der Spanner braucht an der Takelage keine Wartung durchgeführt zu werden. Die Spanner sollten einmal im Jahr mit einem speziellen Spannerfett behandelt werden.

Die Segel sollten Sie nur waschen oder waschen lassen, falls dies unbedingt erforderlich ist. Das Material darf nur mit einem besonderen Reinigungsmittel für Segel gesäubert werden.

## **5.6 Segelpersenning und Spritzverdeck**

Um lange in den Genuß von Segelpersenning, Spritzkappe und Hinterzelt zu kommen, ist es wichtig, daß Sie diese Teile gut sauber halten.

Sie können dies am besten dadurch erreichen, daß Sie die Innen- und Außenseiten mit Wasser und einem nicht aggressiven Reinigungsmittel abreiben.

Die Klemmen der Zugbänder sollten mehrmals im Jahr geölt werden.

## 5.7 Fenster und Luken

Obwohl Aluminium wartungsfreundlich ist, ist es für die Erhaltung der schönen Optik notwendig, die Luken regelmäßig zu reinigen. Die Rahmen und Luken können Sie mit Wasser (eventuell mit mildem Reinigungsmittel) säubern. Verwenden Sie viel Wasser, um Kratzer durch Sand oder Staub zu vermeiden, und spülen Sie gut nach.

Behandeln Sie die Gummidichtungen einmal jährlich mit Talkumpuder.

Folgende Mittel sollten Sie **unbedingt** vermeiden:

- Alkalische Mittel, wie sodaenthaltende Produkte,
- Säuren, wie Salzsäure oder phosphorenhaltende Produkte,
- Stahlwolle, Schleifpapier oder Schleifpasten,
- Reinigungsmittel für Scheiben, diese können nämlich auch alkalische Stoffe enthalten, die sehr aggressiv sind.

Lesen Sie auch die Dokumentation des Herstellers.

## 5.8 Decksbelag ( Antislip )

Der Antislip-Belag braucht keine besondere Pflege und Wartung. Er wird am besten mit klarem Wasser und einer harten Bürste gereinigt. Hartnäckiger Schmutz kann mit einer schonenden Seife behandelt werden. Verwenden Sie in keinem Fall Bleichmittel oder synthetische Wasch- und Reinigungsmittel.

Der weiße Antislip-Belag kann mit einer harten Bürste gereinigt werden. Stärkere Verschmutzungen sollten Sie vorher einweichen.

Tip: Wenn Sie den Antislip-Belag regelmäßig mit Bootswachs polieren, wird die Säuberung erleichtert. Dazu bringen Sie das Wachs mit einer Spritze auf und reiben es mit einem weichen Teppichrest aus. Wiederholen Sie den Vorgang nach einigen Stunden.

### **Polyester**

Das Polyester sollten Sie regelmäßig mit Bootswachs polieren (guter Qualität), ebenso die blauen Streifen an Deck. Wenn die Farbe etwas verblichen ist, können Sie einen Polyester-Cleaner verwenden. Danach sollte wieder mit Wachs poliert werden.

## 5.9 Fender

Um Kratzer durch Sand oder Staub zu vermeiden, empfehlen wir Ihnen die Fender regelmäßig zu reinigen.





## 6 Winterlagerung

### 6.1 Vorbereitung

Beachten Sie die Hinweise, die in den Abschnitten 'Wartung' der verschiedenen Kapitel genannt wurden. Ziehen Sie auch die Dokumentationen der Hersteller zu Rate.

Bevor Ihre COMPROMIS ins Winterlager geht, ist es ratsam, eine Anzahl von Dingen zu überprüfen und entsprechende Maßnahmen zu treffen. Das, was wir hier nennen, dient nur als Richtlinie, da es wegen der vielen verschiedenartigen Gegebenheiten unmöglich ist, alles zu erwähnen.

Vor der Winterlagerung:

- Rigg: Achten Sie besonders auf Spanner, lose Kardeele im Drahttauwerk, Terminals, Abnutzung bei Fallen und Kauschen.
- Segel: Überprüfen Sie die Nähte, insbesondere am Achterliek, an den Taschen der Segellatten und den Kauschen.

Wenn das Schiff an Land steht:

- Überprüfen Sie die Anode des Saildrives (siehe YANMAR-Handbuch). Im Falle von sehr starker Korrosion, nehmen Sie Kontakt mit der Werft auf.
- Überprüfen Sie Propeller, Ruder und Kiel auf Beschädigungen.
- Überprüfen Sie die Ventile auf Leichtgängigkeit.

Arbeiten, die zu Beginn der Winterlagerung ausgeführt werden können (oder müssen).

- Wachsen Sie Rumpf und Deck sorgfältig, soweit das möglich ist.
- Reinigen Sie das Teakholz und behandeln Sie es gegebenenfalls.
- Entleeren Sie den Wassertank, die Pumpen und das Leitungssystem.
- Entleeren Sie die Toilette und den Motor.
- Öffnen Sie alle Ventile halb.
- Füllen Sie den Dieseltank vollständig.
- Lassen Sie eine Motor-Winterinspektion machen.
- Nehmen Sie Akkus, Gasflaschen, Matrasen, Gardinen, bewegliches Gut und, soweit möglich, alle Instrumente von Bord.
- Öffnen Sie innen alle Türen, Klappen und Luken.
- Stellen Sie einen oder zwei Luftentfeuchter auf.
- Sprühen Sie alle Anschlüsse hinter der Schalttafel und an allen Instrumenten, die noch an Bord sind, mit Kontaktspray ein.

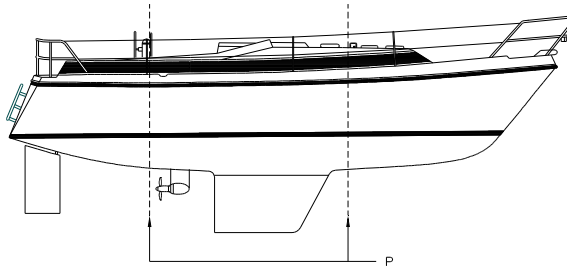
Besprechen Sie alle Arbeiten, die Sie nicht selbst ausführen, **rechtzeitig** mit dem betreffenden Betrieb. Wassersportbetriebe haben im Frühjahr immer lange Wartezeiten.

## 6.2 Kranen

Benutzen Sie zum Kranen breite Tragegurte. Kontrollieren Sie, ob die Gurte sauber und ohne Beschädigungen sind. Schmutz zwischen Gurt und Schiffsrumpf kann Gelcoat-Schäden verursachen.

Auf dem Rumpf sind markierungen (P in der Zeichnung) für die Positionen der Gurte. Diese sollte beachtet werden, damit das Schiff ausbalanciert gehoben werden kann.

**Achtung: Kontrollieren Sie besonders den hinteren Gurt. Durch eine falsche Position können Schraube und Saildrive beschädigt werden.**



## 6.3 Abstellplatz

Ihre Yacht kann, wenn Sie gleichmäßig gestützt und sturmsicher aufgestellt wird, sehr gut an Land überwintern. Sie sollten dafür sorgen, daß das Schiff auf einem gut passenden Bock steht. Das Gewicht des Schiffes soll auf dem Kiel stehen, so daß der Lagerbock nur das Umstürzen verhindert. Ist zuviel Druck auf den Streben des Lagergestells, dann könnten diese, während der langen Zeit, Beulen im Rumpf verursachen. Wenn Ihre Yacht mit stehenden Mast überwintert, dann sollten Sie Vorsichtsmaßnahmen treffen, um Sturmschäden zu vermeiden.

Eine COMPROMIS kann auch gut im Wasser überwintern, wenn einige Vorsichtsmaßnahmen beachtet werden:

Von größter Bedeutung ist, daß die Yacht in einem gut abgeschirmten Hafen liegt, in dem kein Treibeis auftreten kann. Das diesbezügliche Risiko ist am größten in Strom- und Gezeitengewässern, aber auch auf Legerwall großer, offener Binnengewässer (z. B. dem Ijsselmeer). Informieren Sie sich beim Hafenmeister, ob der Hafen in Frostperioden in dieser Hinsicht sicher ist und eventuell mit einem Balken abgeschlossen wird.

Erkundigen Sie sich, ob in Ihrem Revier erhebliche Unterschiede im Wasserstand zu erwarten sind. Entfernen Sie die Badeleiter; diese könnte Schlittschuhläufern als willkommener Anlaufpunkt dienen. Lassen Sie keine Leinen im Wasser hängen, und holen Sie möglichst alles Tauwerk nach innen.

Vögel hinterlassen scharf beißende Ausscheidungen, die dem Holz und der Feinschicht des Gelcoats schaden. Blätter können die Lenzlöcher an Gaskasten und Ankerstauraum verstopfen. Diese Probleme vermeidet man mit einer guten Winterpersenning. Sie können diese von der Werft beziehen. Es ist wichtig, daß sie stramm sitzend, über der Seereling, entlang der Fußleiste, auf dem Deck befestigt wird. Wenn sie nur an einer Stelle anfängt zu flattern, kann die Persenning in einem heftigen Wintersturm in Fetzen reißen. Dann haben Frost, Schnee und Tauwetter im Wechsel ein leichtes Spiel auf dem ungeschützten Deck.

Auch bei der Benutzung einer Persenning ist es zu empfehlen, vor dem Auflegen den Rumpf, das Deck und den Aufbau zu wachsen, und das Holz mit Teaköl oder einem anderen Schutzmittel zu behandeln.

#### **6.4 Nach dem Winterlager**

Überprüfen Sie nach dem Winterlager, ob alle Schläuche mit Schlauchschellen auf den Tüllen montiert sind. Überzeugen Sie sich davon, daß auch alle erforderlichen Arbeiten ausgeführt worden sind.

Kontrollieren Sie nach dem Zuwasserlassen Ihre Yacht auf Leckage. Überprüfen Sie, ob das Rigg richtig eingestellt ist.

Reinigen Sie das Trinkwassersystem und erneuern Sie den Kohlenstofffilter.

Machen Sie den Motor wieder betriebsbereit.

Bringen Sie die Gasinstallation wieder in Ordnung.

Reinigen Sie alle Nirosta-Beschläge (z.B. mit Autoreiniger).

Bringen Sie die bewegliche Ausrüstung wieder an Bord.



## **7 Ergänzende Informationen**

### **7.1 Undichtigkeit an der Eingangsluke**

Wenn Wind und Regen (ohne schützendes Hinterzelt) voll auf der Eingangsluke stehen, kann durch Stauwasser Undichtigkeit auftreten. Sollte dies geschehen, dann decken Sie die Eingangsluke mit einer Plane o.ä. ab.

### **7.2 Sicherung gegen Blitzschlag**

Die Hauptwanten und Stage der COMPROMIS wirken als Leiter eines eventuellen Blitzeinschlages. Der Mast und die Hauptwanten sind mit dem Kiel verbunden. Der Strom würde in diesem Fall über den Kiel ins Wasser abgeleitet.

### **7.3 Spültisch**

Stellen Sie keine heiße Gegenstände an der Spültisch damit Sie Beschädigungen vorbeugen.



## 8 Garantie

Für alle unsere Verkäufe gelten die Hiswa Verkaufs- und Lieferbedingungen. Die HISWA-Bedingungen werden Ihnen auf Anfrage zugeschickt.

Die Werft ist in jeder Hinsicht bemüht, eine Ihren Wünschen so weit wie möglich entsprechende Segelyacht zu bauen. Alle Angehörigen des Betriebes sind davon überzeugt, daß wir allein dann unser Ziel erreichen, wenn wir ein Produkt liefern, mit dem Sie zufrieden und auf das wir stolz sind.

Sollten Sie dennoch auf Dinge stoßen, die Ihnen nicht in Ordnung erscheinen, so teilen Sie dies bitte unmittelbar uns mit. Wir werden bestrebt sein, das so schnell wie möglich zu korrigieren.

Unsere Zielvorgabe ist es, unsere Schiffe ständig zu verbessern. Darum müssen wir uns das Recht vorbehalten, Details ohne Ankündigung zu ändern. Aus diesem Grund ist es auch möglich, daß sich die in diesem Handbuch gegebenen Informationen auf eine vorangegangene Bau-Ausführung beziehen. Bitte sprechen Sie uns in Zweifelsfällen an

### 8.1 Garantiescheine



Bei Auslieferung Ihres Schiffes werden verschiedene Bedienungshandbücher und Garantieheften mitgeliefert. Lesen Sie die Dokumentation des Herstellers sorgfältig und achten Sie darauf daß Sie die verschiedenen Garantiekarten ausfüllen!





## 9 Erklärung von Übereinstimmung mit der EG/Richtlinien Sportboote

Die Firma Zaadnoordijk erklärt, daß das Fahrzeug allen Anforderungen entspricht, die in der Europäischen Richtlinie 94/25/EG vom 16. Juni 1994 beschrieben und publiziert worden sind. Sie sind veröffentlicht in der Publikation der Europäischen Gemeinschaft und den aus dieser Richtlinie abgeleiteten ISO-Normblättern sowie beschrieben in 10.2.

Die folgende Kenzeichen sind Unterteil der Empfangbescheinigung:

1. Luken
2. Steuerrad, Steueranlage und Bekabelung
3. Brennstoftanks und Schlauchen

### Datum

**Die Firma** Jachtwerf Zaadnoordijk BV  
Legendijk 7  
1911 MT Uitgeest  
Tel.: 0031 251 319 008

**Beschreibung Fahrzeug** COMPROMIS 777Class  
Baunummer.....  
HIN Kodierung

### Das Fahrzeug ist zertifiziert von der Prüfungsinstanz:

ECB  
Julianaweg 224a  
1131 NW Volendam  
Tel.: (0299) 323123

die dem Hersteller die Zustimmung gegeben hat, die CE-Marke anzubringen mit der

### Identifikationsnummer:

Das Fahrzeug ist von der Prüfungsinstanz unter dieser Nummer eingetragen und wird so auch bei allen übrigen europäischen Prüfungsinstanzen geführt.

Uitgeest, Datum

Jachtwerf Zaadnoordijk BV

M. Schuurin  
Sales Director



## 10 Zum Schluß

Die Betriebssicherheit und Funktionsbereitschaft Ihrer Yacht ist die Voraussetzung für eine sichere Fahrt. Dies gilt mit äußerstem Nachdruck für das Fahren auf hoher See. Dort sind Sie völlig auf sich selbst angewiesen. Vertrauen in die Zuverlässigkeit von Schiff und Ausrüstung zu haben, sowie die Kenntnisse, um unabhängig von Land operieren zu können, bedeutet einen entscheidenden Teil der Zufriedenheit beim Hochseesegeln. Ihre COMPROMIS ist auf optimale Betriebssicherheit hin gebaut, wir können dies aber nur garantieren, wenn Pflege- und Wartungszustand ebenfalls auf entsprechendem Niveau sind.

Sicher gilt für lange Touren, daß Sie wissen, bei welchem Wetter Sie ablegen, aber niemals ist sicher, unter welchen Bedingungen Sie den Zielhafen erreichen. Auch wer bei gutem Wetter in See geht, muß deshalb ein Sturmsegel an Bord haben!

Sicherheit verbirgt sich oft in scheinbar unwichtigen Dingen. SatNav, Decca, SSB-Empfänger und Radar sind nützliche Hilfsmittel. Sie werden aber völlig wertlos, wenn Sie in Panik geraten, weil durch unterlassene Wartung der Mast über Bord geht, Wanten brechen oder Fallen aus dem Mast rauschen.

Sicherheit bedeutet auch, insbesondere bei kleinen Besatzungen, daß jeder engagiert und einbezogen ist. Gute körperliche Verfassung und Vertrautheit mit Schiff und Ausrüstung sollten für alle Besatzungsmitglieder selbstverständlich sein.

Nicht zu unterschätzen im Hinblick auf die Sicherheit, ist auch angemessene Kleidung und ausreichende Ernährung (sie darf getrost üppiger ausfallen, denn Seeluft macht hungrig!). Aber denken Sie daran: Alkohol am Ruder kann auch strafbar sein!

Schützen Sie sich bei Bedarf mit Medikamenten vor Seekrankheit, und vermeiden Sie Verletzungen. Nur eine ausgeruhte Crew sollte sich auf einen größeren Törn begeben.

### 10.1 Checkliste

Ein wichtiges Hilfsmittel für die Sicherheit ist eine Prüfliste, die vor dem Ablegen abgearbeitet werden sollte. Nachfolgend ein Beispiel, das Sie sich individuell korrigieren und ergänzen können:

Installationen:

- Ölstand Motor (Reserve)
- Ölstand Saildrive (Reserve)
- Brennstoffpegel
- Säurestand Akkus
- Hauptschalter ein
- Ersatzteile/Werkzeug
- Druckwassersystem
- Heizung
- Kühlschranks
- Gasvorrat und Reserveflasche

Beleuchtung:

- Innenbeleuchtung
- Positionslampen
- Reservebirnen

Takelage und

Deck:

- Wantenspannung und Sicherung
- Segelnähte
- Schoten eingeschoren
- Fallen geprüft
- Sturmsegel an Bord
- Schäkel und Splinte fest
- Reservetauwerk an Bord
- Anker betriebsbereit
- Winschkurbeln vorhanden und in Ordnung

Instrumente:

- Sprechfunk Antennenstecker fest (Senden/Empfangen)
- Tiefenmesser (Bereich)
- Logge
- Kompaß frei von Eisenteilen
- Radio/SSB Empfänger arbeitet
- Fernglas (wichtig)

Sicherheits-  
ausrüstung:

- Bordapotheke aufgefüllt
- Seekrankheitstabletten
- Feuerlöscher geprüft
- Notsignale vorhanden
- Rettungsringe/Schwimmkörper
- Rettungswesten für alle Besatzungsmitglieder
- Sicherheitsgurte/ -leinen für jeden
- Lenzpumpe einsatzbereit
- Rettungsinsel bereit, falls vorhanden
- Ist jeder über alles informiert
- Ist alles seefest verstaut

Karten und

Handbücher:

- Aktuelle Seekarten für das Fahrgebiet
- Stromatlanten und Gezeitentafeln
- Leuchtfeuerverzeichnisse
- Nautische Jahrbücher
- Hafenhandbücher

Verpflegung:

- Wassertank voll und Notvorrat
- Ausreichend Verpflegung für die doppelte Reisedauer (Seereise)
- Persönliche Medikamente der Besatzungsmitglieder

Persönliche

Ausrüstung:

- Segelkleidung für alle Wetterbedingungen
- Reservekleidung ausreichend
- Reisepässe/Ausweise/ Impfpässe

Papiere:

- Versicherungspolice (gültig bis?)
- Fahrgebiet versichert
- Deckungsbereich
- Wer ist bei Unfall zu verständigen
- Schiffspapiere /Bootsbrief o.ä.

Wetterberichte: Vor dem Ablegen : Klarheit über die Wetterlage

- Radio 1, BBC 2, Scheveningen Radio, Norddeich Radio
- Telefonisch: 06 - 911 22 352 IJsselmeer und Wadden
- 06 - 991 22 353 Deltagebiet

## 10.2 ISO Normblättern

Ihr Schiff entspricht allen Anforderungen der CE-Normen. Die folgende Normen wurden angewendet:

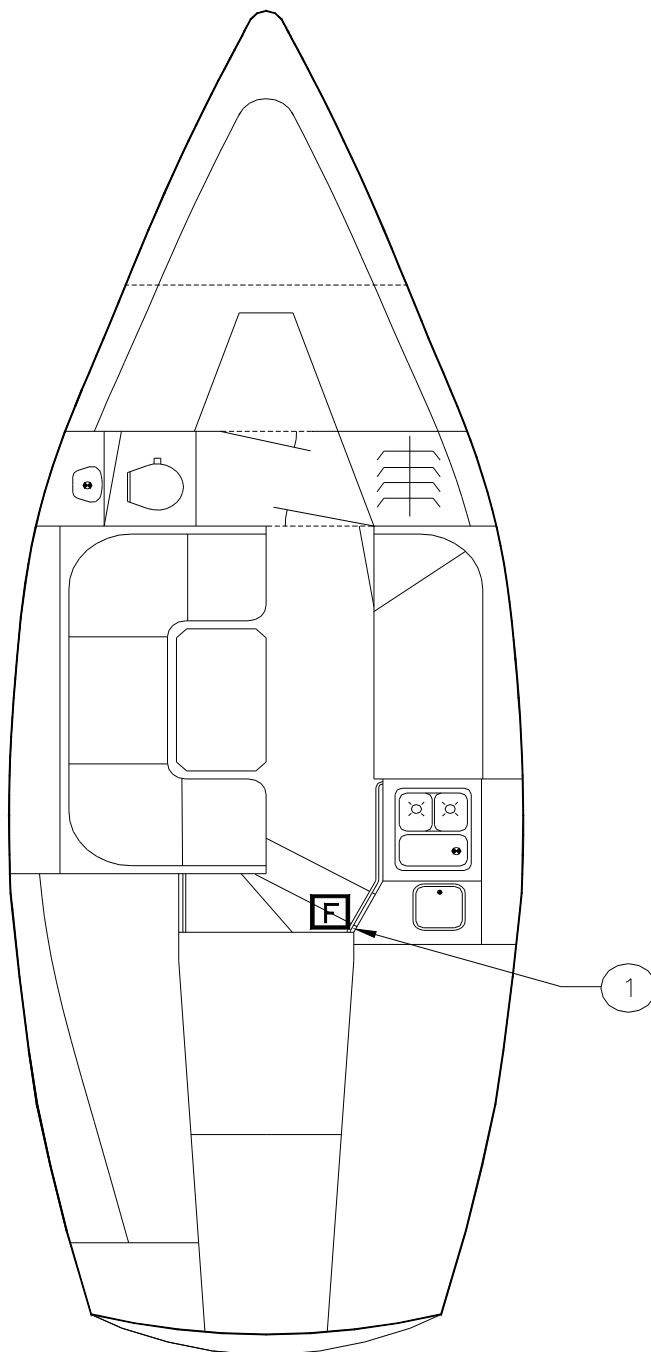
ISO 7840  
ISO 8099-1  
ISO 8469  
ISO 8665  
ISO 8666  
ISO 8846  
ISO 8847  
ISO 9093-1  
ISO 9093-2  
ISO 9094  
ISO 10087  
ISO 10088  
ISO 10133  
ISO 10134  
ISO 10239  
ISO 10240  
ISO 11192  
ISO 11447  
ISO 11547  
ISO 11812  
ISO 12215-1  
ISO 11215-2  
ISO 11215-5  
ISO 12216  
ISO 12217-2  
ISO 13297  
ISO 14945  
ISO 14946  
ISO 15084  
ISO 15085

### 10.3 Beigefügte Dokumentationen

Gasanlage	Gautzsch-Gimeg
Kühlbox	Weaco
Log und Echolog	Autohelm
Batt-man	Mastervolt
Batterie Ladegerät	Mastervolt
Fenster	Gebo
Motor/Saildrive	Yanmar
Flüchtluken	Gebo
Sicherheitsventil (Gas)	Gautzsch-Gimeg

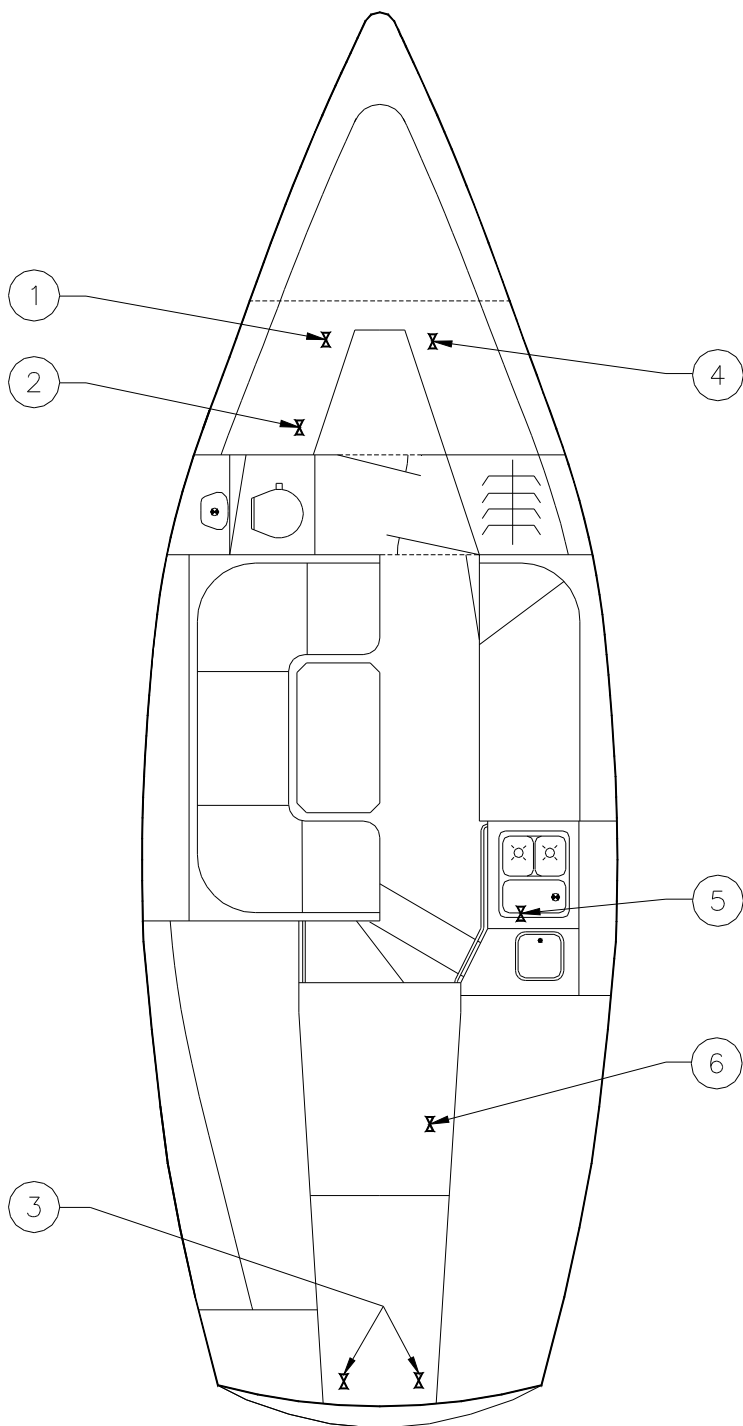
## Plaats van de brandblusser

### 1 Brandblusser Hoofdkajuit

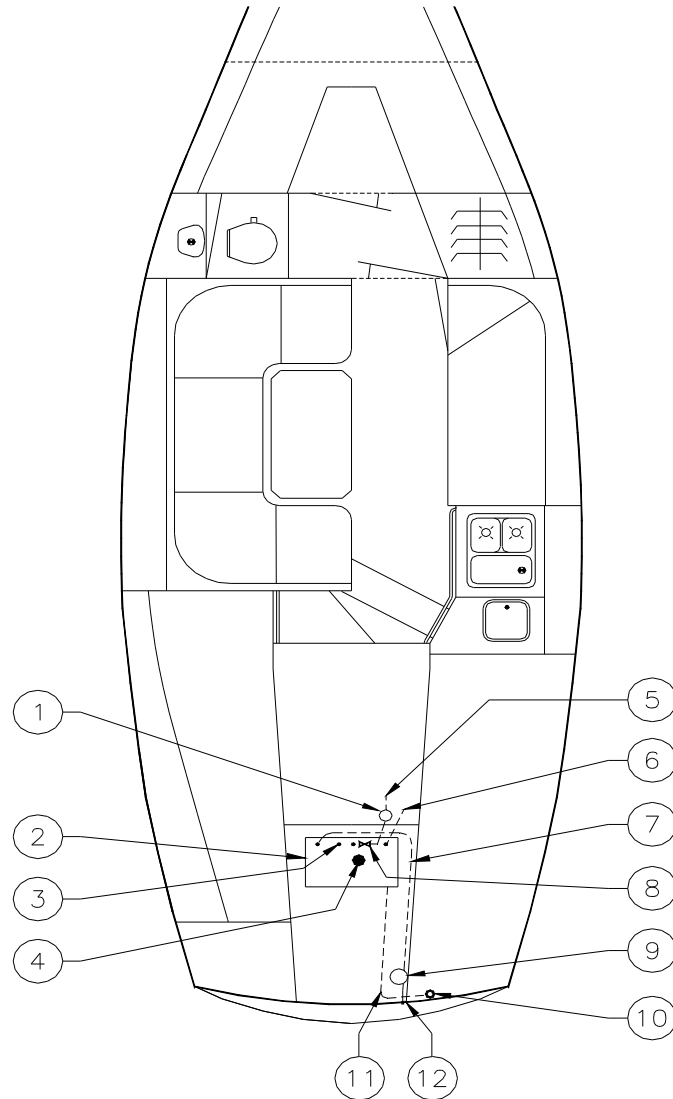




# Plaats van de huidafsluiters



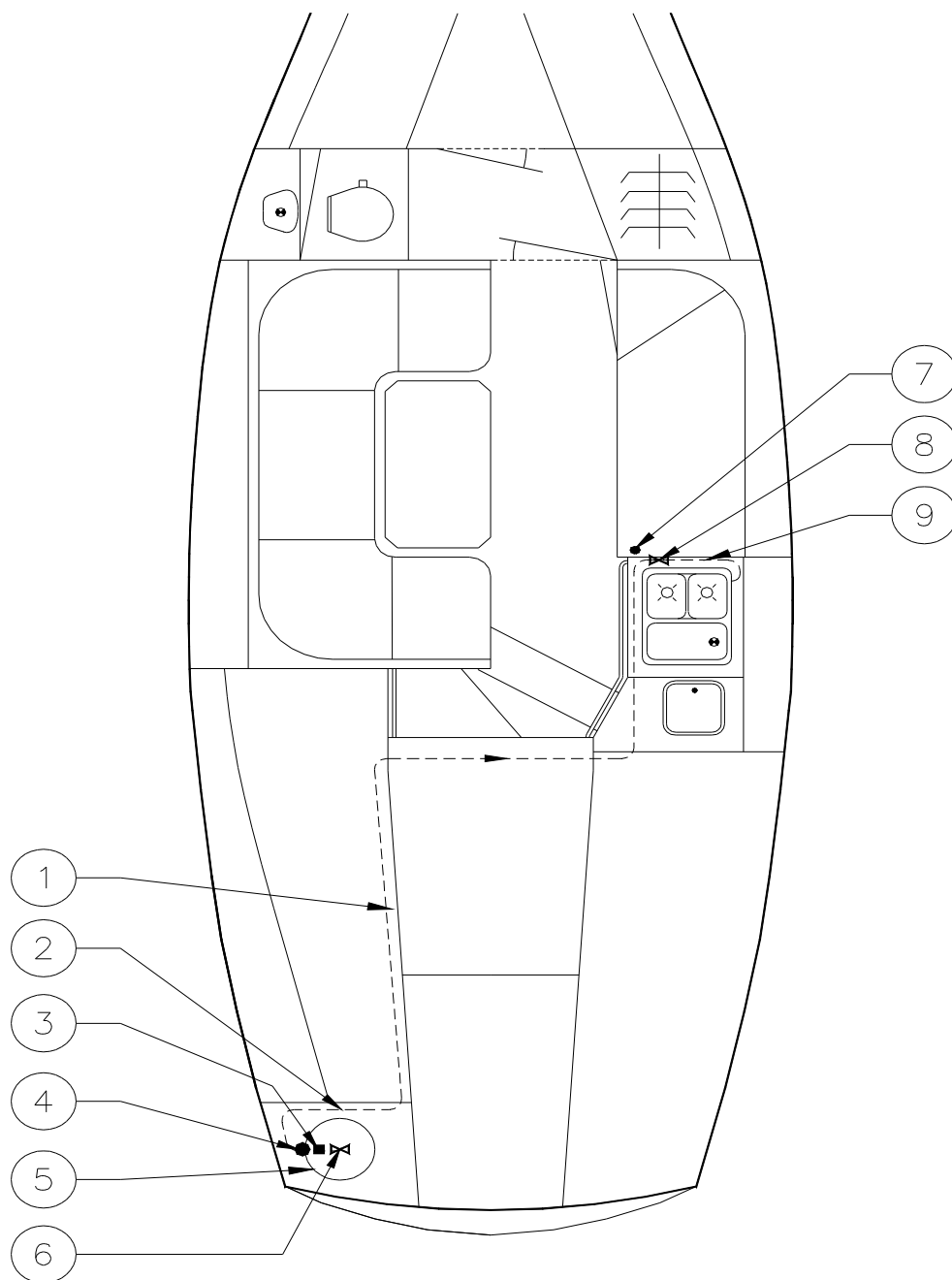
- 1 Toilet afvoer
- 2 Afvoer wastafel
- 3 Zelflozers kuip
- 4 Toevoer spoelwater toilet
- 5 Aanrecht afvoer
- 6 Koelwater afsluiter (Saildrive)



## Brandstofsysteem

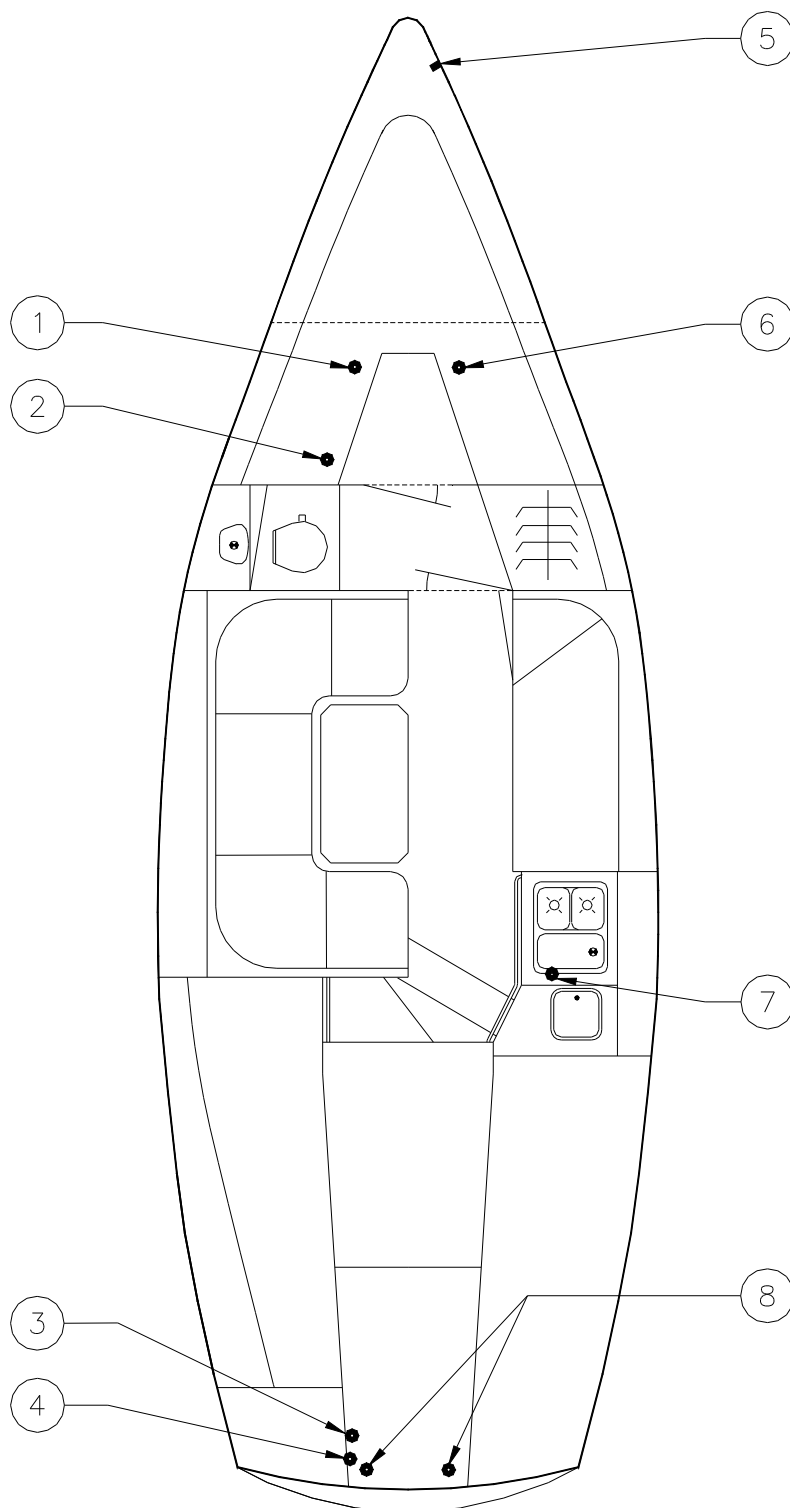
- |   |                              |    |                         |
|---|------------------------------|----|-------------------------|
| 1 | Brandstoffilter              | 7  | Ontluchtingsleiding     |
| 2 | Brandstoftank                | 8  | Brandstofkraan          |
| 3 | Reserve zuigleiding (kachel) | 9  | Overlooptank            |
| 4 | Niveaumeter                  | 10 | Brandstofvuldop         |
| 5 | Aanzuigleiding brandstof     | 11 | Vulleiding              |
| 6 | Retourleiding                | 12 | Huiduitlaat ontluchting |

## Gassysteem



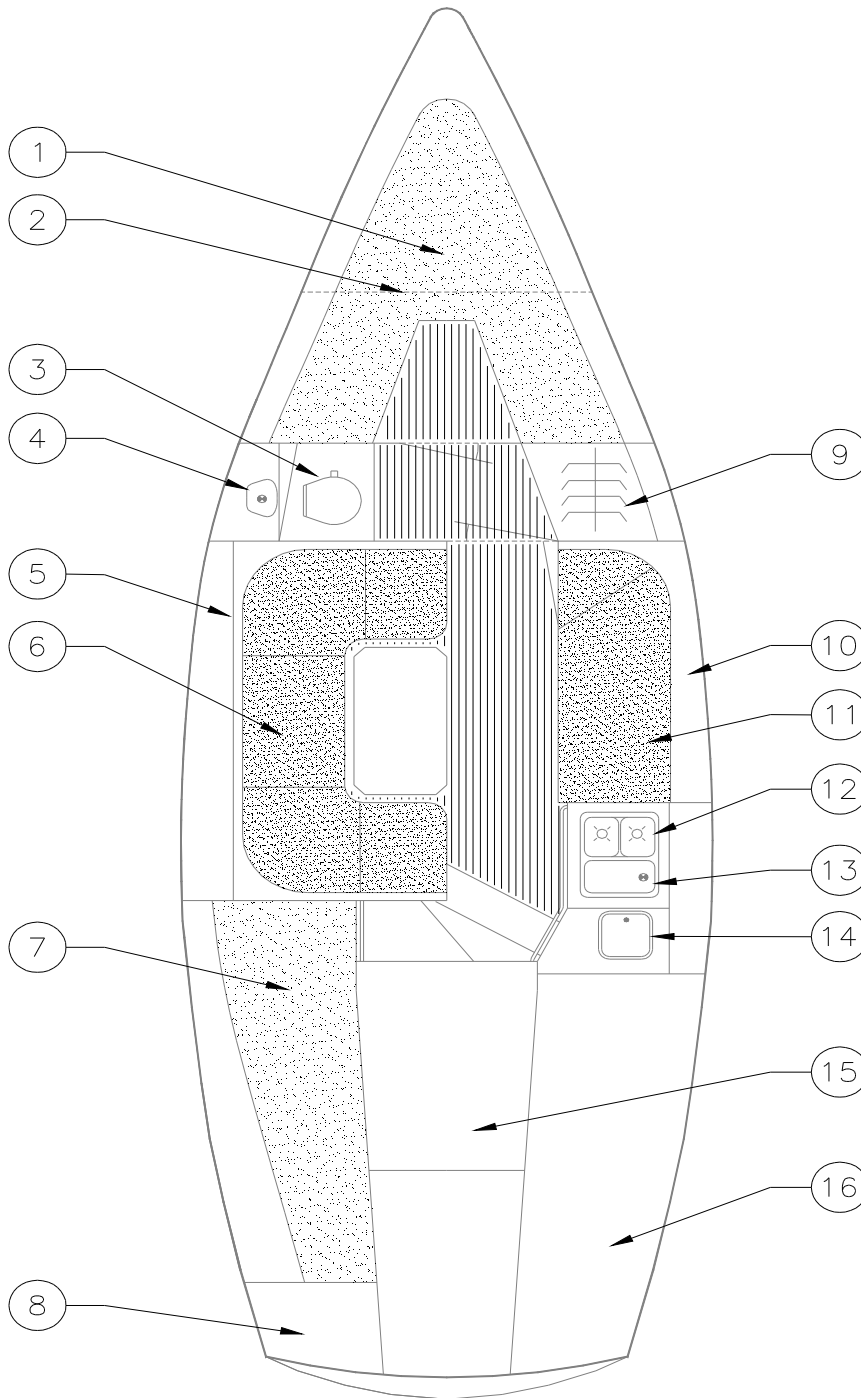
- 1 Voeler gasalarm\*
- 2 Gaslang (1m)
- 3 Gaskraan
- 4 Gasleiding
- 5 Flesafsluiter
- 6 Gasfles
- 7 Veiligheidsventiel
- 8 Reduceerventiel
- 9 Gassper (12v)\*

## Plaats van de huiddoorvoeren

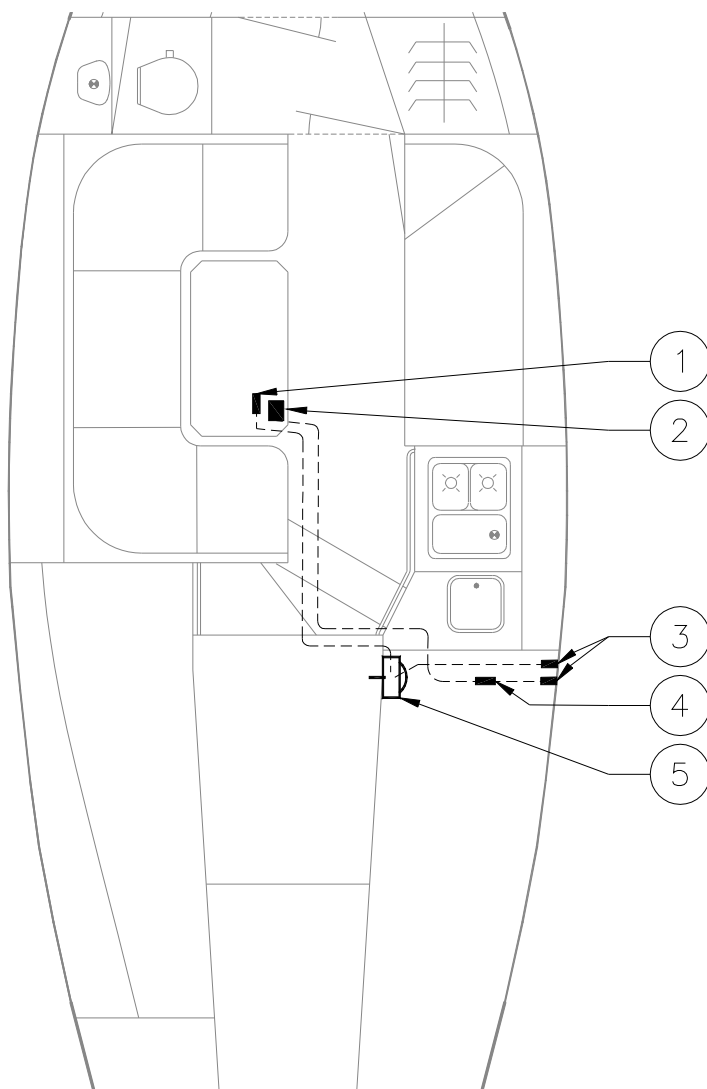


- 1 Wastafelafvoer
- 2 Lenswaterafvoer
- 3 Toevoer spoelwater toilet
- 4 Afvoer toilet
- 5 Ontluchting vuilwatertank
- 6 Ontluchting brandstoftank
- 7 Zelflozers kuip
- 8 Afvoer uitlaatgassen
- 9 Ontluchting watertank
- 10 Afvoer ankerkluis
- 11 Afvoer aanrecht
- 12 Afvoer gasbun

- 1 2-Persoonskooi
- 2 Waterdichtschot
- 3 Toilet
- 4 Wastafel
- 5 Bergruimte
- 6 Banken
- 7 1-Persoonskooi
- 8 Gasbun
- 9 Hangkast
- 10 Bergruimte
- 11 Bank
- 12 Gascomfort
- 13 Aanrecht
- 14 Koelbox
- 15 Motorruimte
- 16 Zeilenberging

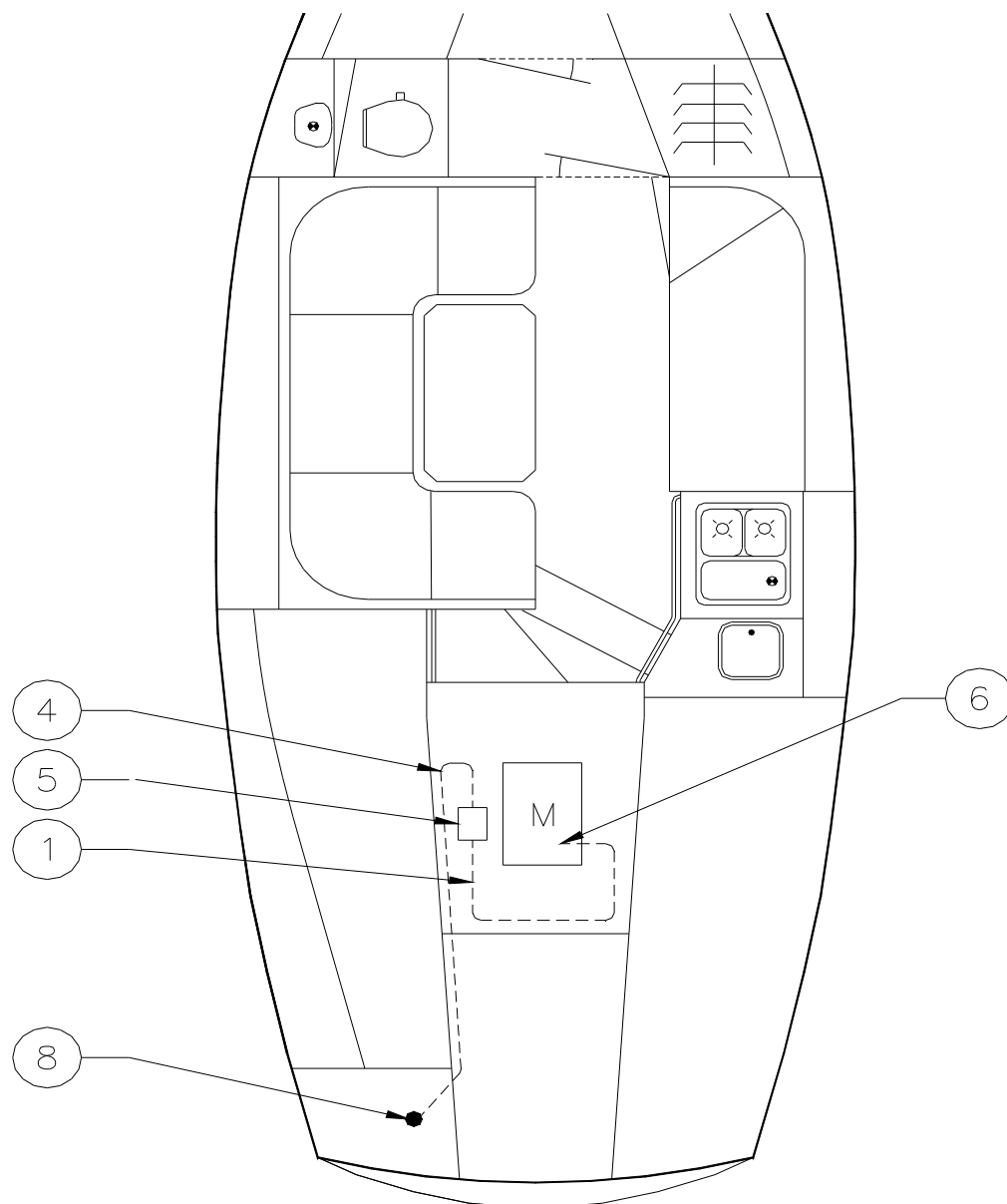


## Lenswatersysteem



1. Zuigkorf
2. Elektrische lenspomp
3. Huiddoorvoer
4. Terugslagklep
5. Handlenswaterpomp

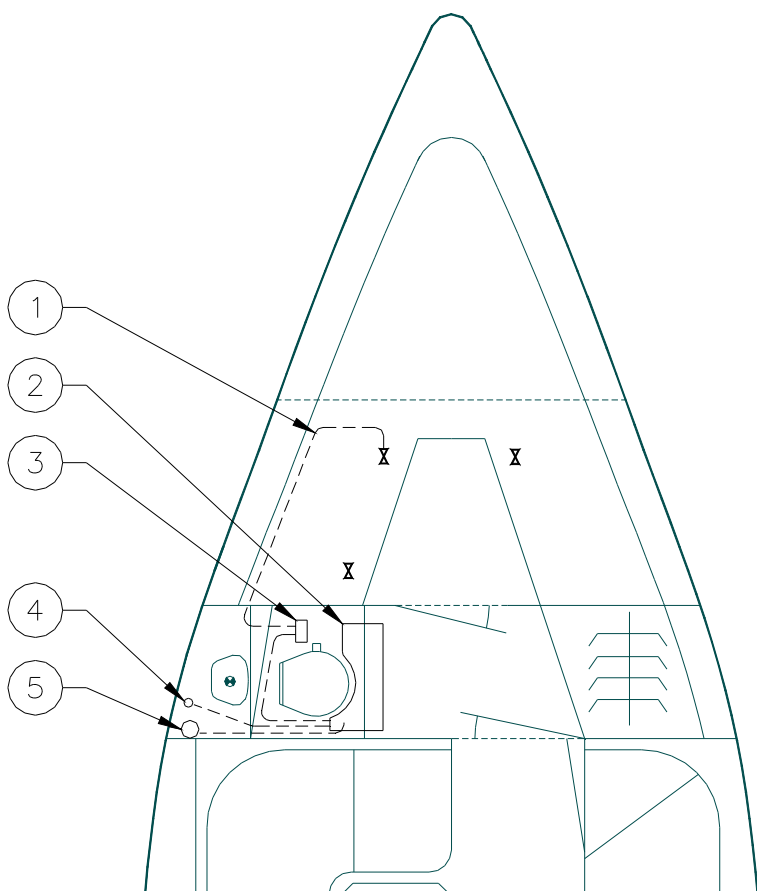
## Uitlaatsysteem



- 1 Waterlock
- 4 Anti-hevellus
- 5 Waterlock
- 6 Uitlaat spuitstuk van motor
- 8 Uitlaat

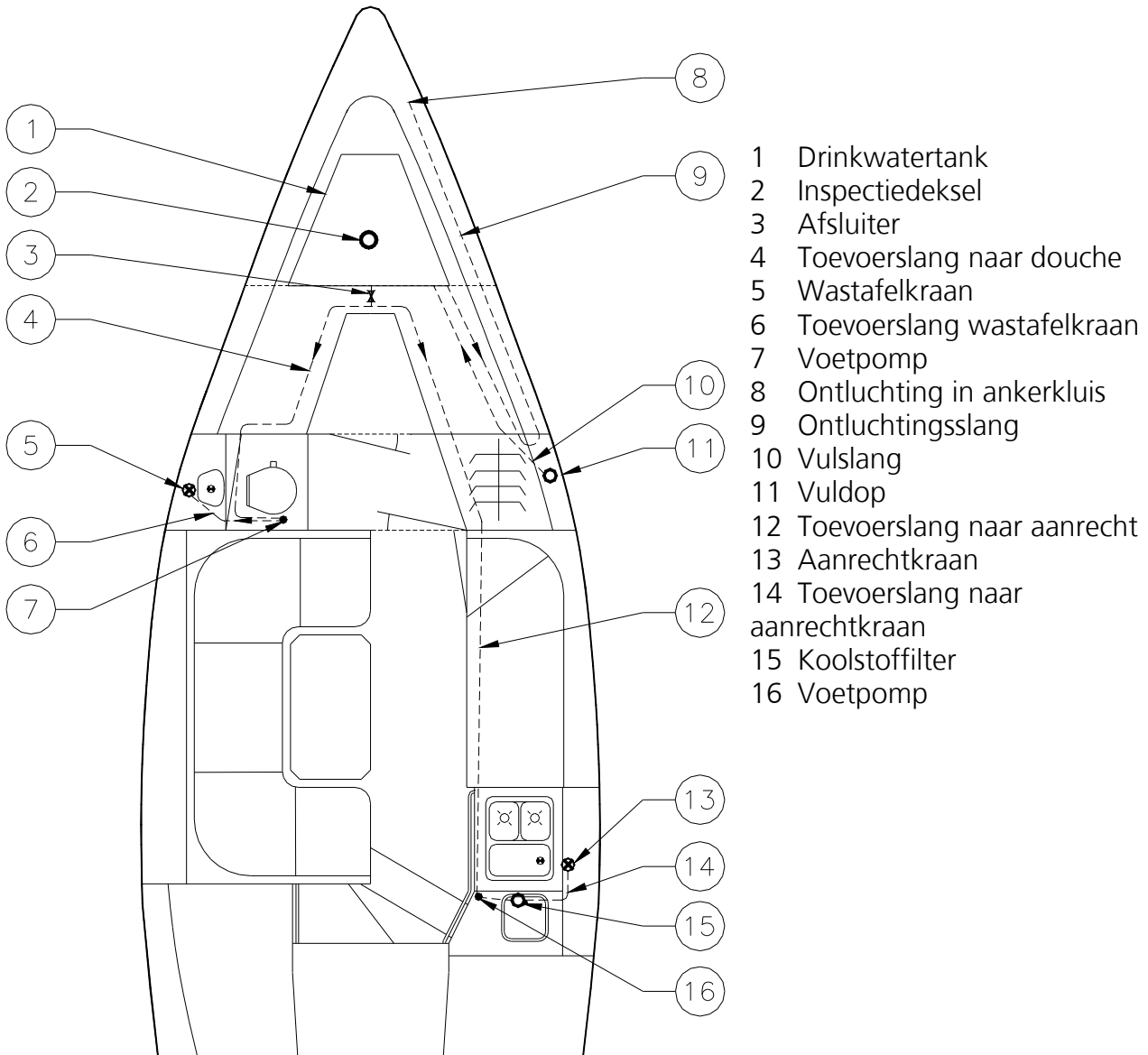
## Vuilwatersysteem\*

- 1 Afvoer toilet
- 2 Vuilwatertank
- 3 Keuze ventiel (overboard/tank)
- 4 Dekafzuigingsdop
- 5 Geurfilter

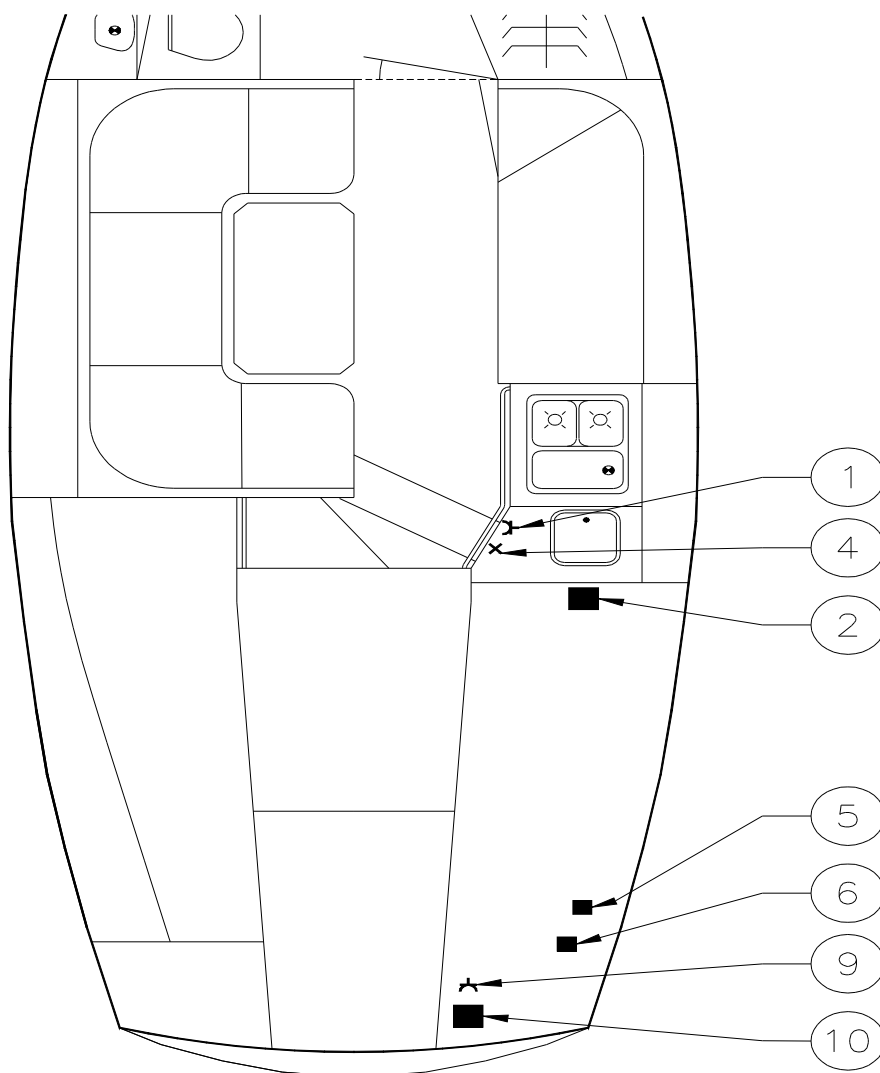




## Watersysteem

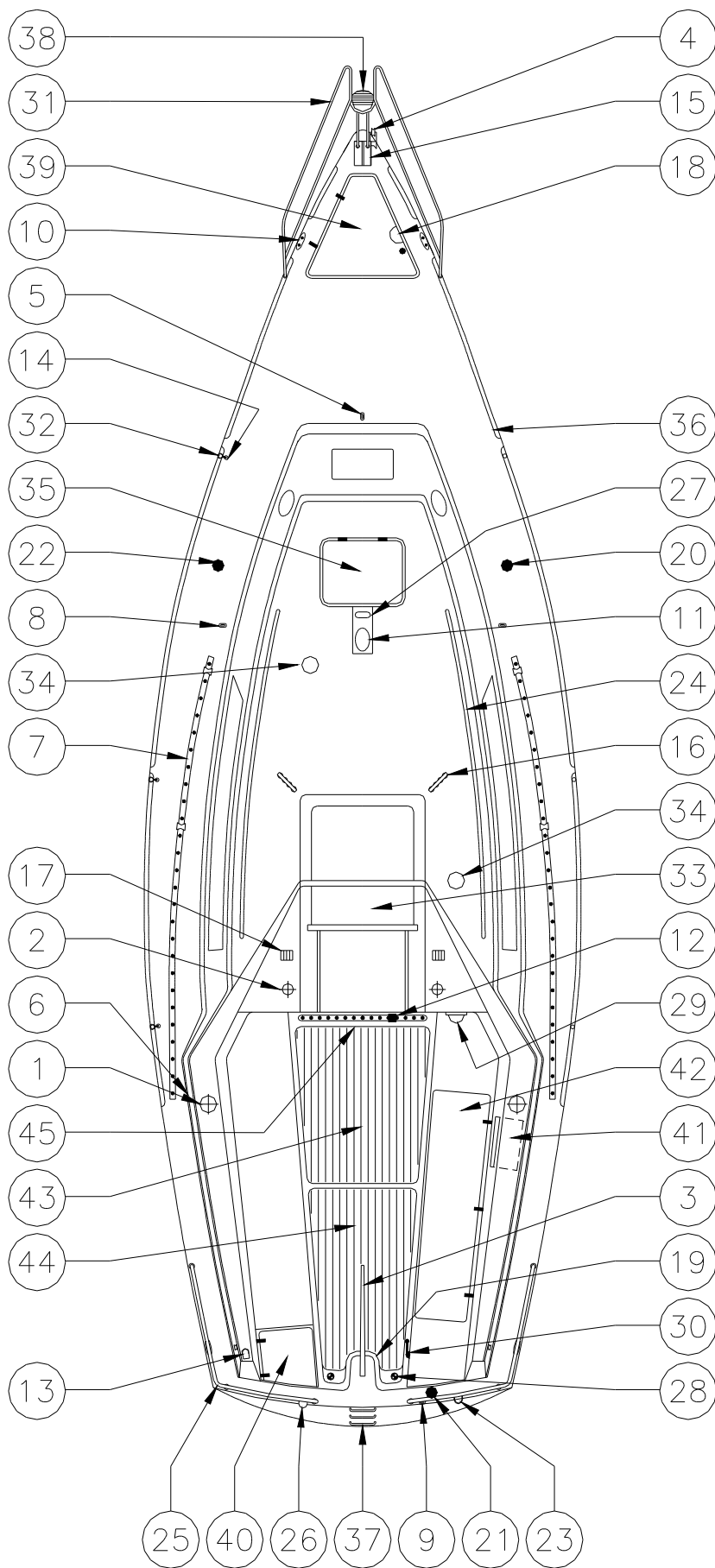


## Walstroominstallatie\*



- 1 Wandcontactdoos
- 2 Lasdoos
- 4 Hoofdschakelaar
- 5 Aardlekschakelaar
- 6 Walstroomaansluiting
- 9 Wandcontactdoos acculader
- 10 Acculader
- 11 Wandcontactdoos

\* = Optie



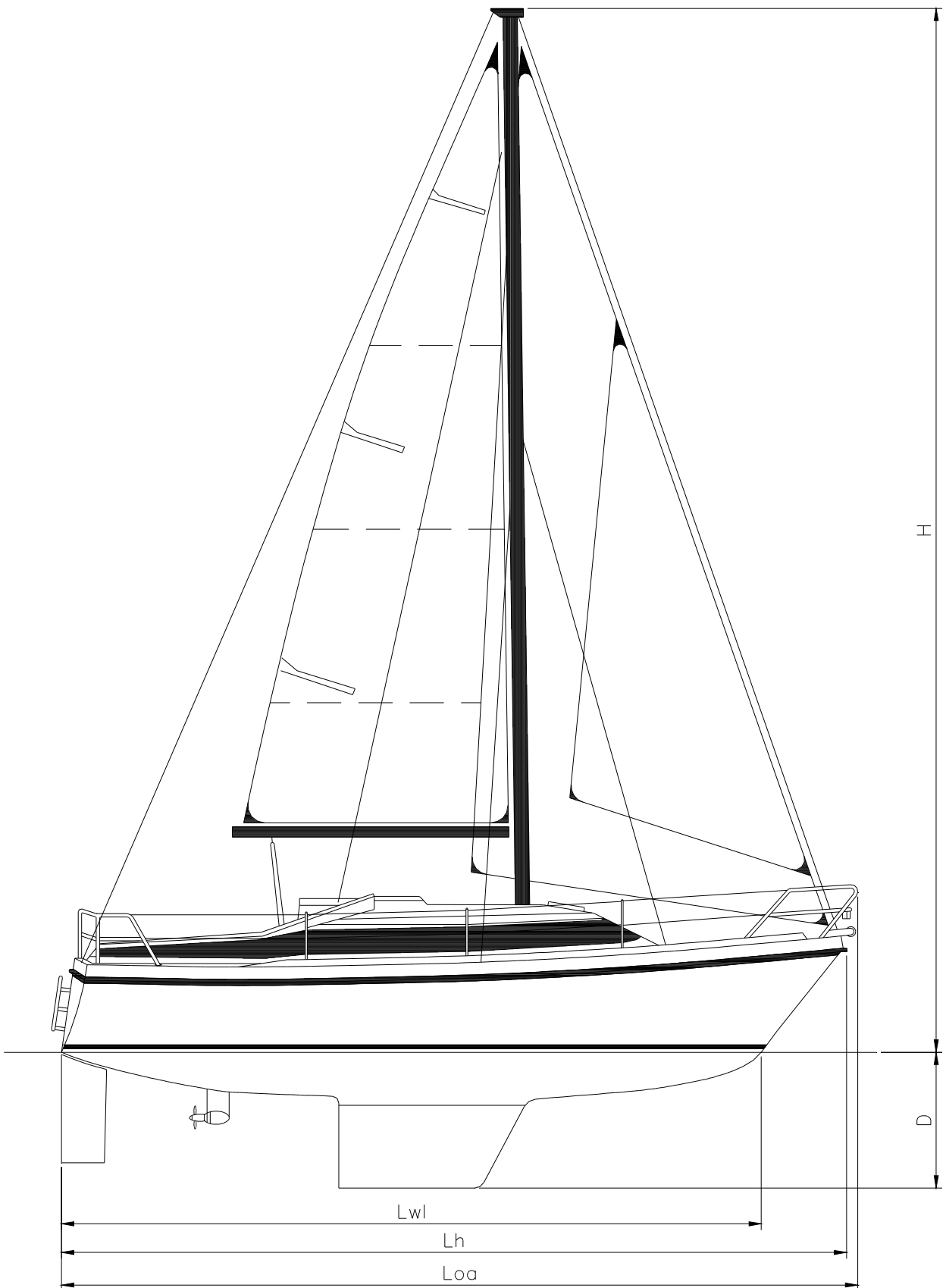
## Dekplan

- 1 Schootlier
- 2 Vallier
- 3 Helmstok
- 4 Ankerrol
- 5 Babystag
- 6 Curryklem
- 7 Genuarail
- 8 Hoofdwantputting
- 9 Achterstagputting
- 10 Kikker (3x2)
- 11 Mastvoet
- 12 Overlooprail
- 13 Retourblok
- 14 Rolfokgeleiderblok
- 15 Stevenbeslag
- 16 Valgeleiderblok
- 17 Valstoppers
- 18 Ankerlijndoorvoer
- 19 Bedieningspaneel motor
- 20 Dekdop water
- 21 Dekdop brandstof
- 22 Dekdop vuilwater\*
- 23 Haak voor reddingsboei
- 24 Handrailing kajuitdak
- 25 Hekstoel
- 26 Heklicht
- 27 Kabeldoorvoer
- 28 Kuipzelflozers
- 29 Kompas
- 30 Morsebediening motor
- 31 Preekstoel
- 32 Scepter
- 33 Schuifluik polyester
- 34 Ventilatioerooster
- 35 Vluchtluik HK
- 36 Voetlijst
- 37 Zwemtrap
- 38 2-kleurenlicht
- 39 Ankerkluis
- 40 Gasbun
- 41 Kuiprandbak
- 42 Zeilenberging
- 43 Motorruimte
- 44 Brandstoftank- /accruimte
- 45 Log/diepte/windmeter

\* optie

\*

# 11 Zijaanzicht





## Instrumentenpaneel

