

AXOPAR



BENUTZERHANDBUCH

AXOPAR 28 CABIN / AC

AXOPAR 

INHALT

VORWORT	2		
EINFÜHRUNG	4	BEDIENUNG DES BOOTES	24
Verwendete Symbole	4	Motor starten	24
Identifikation	5	Vor dem einholen des Ankers	24
Herstellerschild	5	Den Steg verlassen	25
Genereller Grundriss Cabin	6	Stabilität und Antrieb	25
Arbeitsdeck und Badeleiter Cabin	7	Das Boot fahren	25
Genereller Grundriss AC	8	Sicherheitsfahrerschaltung	26
Arbeitsdeck und Badeleiter AC	9	Mit hoher Geschwindigkeit fahren	26
Technische Daten	10	Benutzung der Trimmklappen	27
Konformitätserklärung	11	In rauen Gewässern fahren	28
Abwassersysteme	12	Wendevorrichtung in engen Kanälen	28
Elektroniksystem	14	Anlegen	28
Lenzpumpensystem	16	Vor dem Ankern	29
Deck und Sicherheitsausrüstung	17	Boot anlegen und schleppen	29
Feuerleitung, Kraftstoff-, Kühl- und Gasanlagen	18	NACH LAUF DES MOTORS	30
LPG Ausrüstung	20	Pflege	30
Installation der LPG Ausrüstung	21	Der Hölzerne Innenraum	30
Lenkanlage	22	Das Gedeck	31
Umwelt	23	Frostschäden vorbeugen	31
		Das Hochheben und Transportieren	32
		Vor der Einwinterung	33
		Vor dem Start	33
		ANHANG	34

VORWORT

Herzlichen Glückwunsch zu Ihrem neuen Axopar Boot! Wir danken Ihnen, dass Sie sich für dieses Boot entschieden haben und wünschen Ihnen sichere und schöne Momente auf dem Wasser.

In diesem Benutzerhandbuch finden Sie wichtige Informationen die Ihnen helfen werden Ihr Boot in einer sicheren und einfachen Weise zu behandeln und zu pflegen. Darüber hinaus enthält das Handbuch Informationen über das Boot und die installierten Systeme sowie allgemeine Informationen über die Handhabung und die Pflege Ihres Bootes.

Wir raten Ihnen das Handbuch aufmerksam zu lesen und sich mit Ihrem Boot vertraut zu machen bevor Sie es benutzen. Natürlich ist dieses Benutzerhandbuch kein Ersatz für Bootsfahrsicherheitskenntnisse oder gute Seemannskunst. Wenn dies Ihr erstes Boot ist, oder wenn dieser Boots Typ Ihnen neu ist, bitten wir Sie um Ihrer eigenen Bequemlichkeit und Sicherheit willen, dass Sie sicherstellen, dass Sie das Boot bedienen können, bevor Sie zum ersten Mal aufbrechen. Ihr Bootshändler, lokale Bootsclubs oder nationale Motorboot- oder Yachtclubs werden Sie über lokale Boots Fahrschulen informieren oder Ihnen genehmigte Lehrer empfehlen.

Sie sollten sicher gehen, dass die vorausgesagten Wind- und Wellenbedingungen der Kategorie C Ihres Bootes entsprechen und Sie sowie Ihre Mannschaft in der Lage sind, diese Bedingungen zu meistern. Kategorie C bezieht sich auf Winde von stark bis stürmisch und entsprechendem Seegang mit starkem Schwell und heftigen Böen. Aber auch wenn Ihr Boot für solch widrige Wetterbedingungen gebaut ist, braucht es eine

gut trainierte und leistungsfähige Mannschaft um solche Herausforderungen zu bestehen.

Dieses Benutzerhandbuch ist keine ausführliche Beschreibung zur Wartung und Fehlersuche, wenn Probleme auftauchen sollten Sie sich mit dem Bootshersteller oder seinem Vertreter in Verbindung setzen. Wenn Wartungs- oder Reparaturen- und Modifizierungsarbeiten benötigen, sollten Sie sich immer fähigen und ausgebildeten Werkstätten zuwenden. Änderungen, die die Sicherheitseigenschaften des Bootes betreffen können, müssen, bewertet, ausgeführt und von fähigen Fachleuten dokumentiert werden. Der Bootshersteller kann für nicht autorisierte Modifizierungen nicht zur Rechenschaft gezogen werden. Jede Änderung im Bezug zum Boot (von der Ausrüstung bis hin zu einem neuen Motorentyp usw.) wirkt sich auf die Stabilität, den Zustand und die Leistung des Bootes aus.

Der Bootsbesitzer muss lokale und internationale Regulierungen bezüglich der mitfahrenden Personen, der Ausrüstung und der Führung des Bootes berücksichtigen. In einigen Ländern benötigt man einen Führerschein oder eine besondere Genehmigung um das Boot fahren zu dürfen.

Gehen Sie sicher, dass Sie Ihr Boot beherrschen und ziehen Sie die Abnutzungen in Betracht die mit der Zeit durch starken Gebrauch oder

auch missbrauch entstehen können. Jedes Boot, egal wie stark es ist, kann stark beschädigt werden, wenn es nicht ordnungsgemäß benutzt wird. Unpassender Gebrauch des Bootes d. h. Gebrauch, der nicht mit dem sicheren Bootsfahren vereinbar ist, ist nicht erlaubt. Es ist wichtig die Geschwindigkeit und die Richtung des Bootes an die Seebedingungen und an Ihre eigenen Bootsfahrerfahrungen anzupassen.

Wenn Ihr Boot mit einem Rettungsboot ausgerüstet ist, lesen Sie sorgfältig das beigefügte Benutzerhandbuch. An Bord sollte die passende Sicherheitsausrüstung gemäß des Typs und den Wetterbedingungen vorhanden sein. Diese Ausrüstung ist in einigen Ländern nur obligatorisch. Die mitfahrenden Personen sollten mit dem Gebrauch der Sicherheitsausrüstung und den wichtigsten Notsituationen (Mann über Bord usw.) vertraut sein. Schifffahrtsschulen und Klubs organisieren dazu regelmäßig Rettungsübungen.

Die Ausrüstung in Ihrem Boot kann sich von der Ausrüstung, die in den Bildern und Illustrationen in diesem Handbuch zu ersehen sind, unterscheiden. Der Grund dafür könnte sein, dass Sie ein anderes Modell ausgewählt haben oder es Modifizierungen gibt die angepasst wurden, seitdem das Handbuch erstellt wurde. In diesem Fall raten wir Ihnen sich mit Ihrem lokalen Händler für Zusatzinformationen der fraglichen Ausrüstung in Verbindung zu setzen.

Bewahren Sie dieses Handbuch an einem sicheren Ort auf und übergeben Sie es dem neuen Eigentümer, wenn Sie das Boot verkaufen. Wenn Sie das Handbuch verlegt haben oder es kaputt ist, können Sie bei Ihrem Händler eine Kopie bestellen. Die Garantie des Motors oder der Ausrüstung wie Trimmklappen, Bugstahlruder, Navigationsinstrumente und andere Ausrüstungen die nachträglich eingebaut wurden obliegen den Lieferanten. Die Garantien zu dieser Ausrüstung und die Kontaktinformationen der Lieferanten sind eingeschlossen. Bezüglich aller anderen Garantieansprüche, setzen Sie sich bitte mit den auf der Umschlagseite erwähnten Hersteller von Axopar in Verbindung.

Den Umfang Ihres Kaufes können Sie Ihrem Kaufvertrag entnehmen. Sollte etwas an Ihrem Boot oder der Ausrüstung nicht richtig funktionieren, können Sie in den Service Dokumenten nach möglichen Reparatur- und Wartungsmöglichkeiten schauen. Im Falle der Unsicherheit sollten Sie sich immer an Ihren Händler wenden.

Bitte beachten Sie, dass Ihr Boot ein Sportboot ist und somit nicht für den professionellen Gebrauch.

Spezifikationen, Abbildungen, Beispiele und zugehörige Konstruktionsdaten in dieser Publikation sind nicht bindend.

EINFÜHRUNG

VERWENDETE SYMBOLE:

GEFAHR!

Maximale Vorsicht ist zu beachten um tödliche Verletzungen oder bleibende Schäden zu verhindern.

WARNUNG!

Zeigt an, dass eine extreme Gefahr besteht die wahrscheinlich zum Tod oder zu schweren Verletzungen führen kann, wenn die entsprechenden Vorsichtsmaßnahmen nicht getroffen werden.

VORSICHT!

Zeigt an, dass eine extreme Gefahr besteht die wahrscheinlich zum Tod oder zu schweren Verletzungen führen kann, wenn die entsprechenden Vorsichtsmaßnahmen nicht getroffen werden.

Der Zweck der Betriebsanleitung ist nicht die einer kompletten Service Anleitung oder Reparatur-Handbuch, sondern um den Besitzer in die Eigenschaften seines oder Ihres neuen Bootes zu führen und es richtig zu führen.

CE-Kategorie – C

Dieses Boot gehört zur Kategorie C. Die CE-Kategorien bedeuten, dass Boote in jeder Kategorie so designet und Konstruiert werden müssen um folgende Rahmenbedingungen in Rücksicht auf die Stabilität, die Schwimmfähigkeit und andere wesentliche Voraussetzungen festgesetzt. Eine Voraussetzung ist, dass das Boot leicht zu manövrieren ist.

A. Meer

Diese Boote werden für ausgedehnte Fahrten, wo sie die Wetterverhältnisse erfahren können und Windstärken über 8 auf der Beaufort-Skala überschreiten, welche dann auch signifikante Wellen in Höhe von 4 Metern beinhalten, ausgelegt. Unter diesen Bedingungen müssen die Boote weitgehend autark sein.

B. Hochsee

Diese Boote werden für Hochsee Fahrten, bei denen Wetterverhältnisse bis einschließlich Windstärke 8 Beaufort-Skala und Wellenhöhe bis einschließlich 4 Meter auftreten können, entworfen.

C. Küstennähe

Diese Boote werden für Navigation in Küstennähe, in Buchten, Seen und Flüssen, bei denen Wetterverhältnisse bis einschließlich Windstärke 6 auf der Beaufort-Skala und Wellenhöhe bis einschließlich 2 Meter auftreten können, entworfen.

IDENTIFIKATION

Jedes Boot ist mit einem eindeutigen Identifikations-Code versehen der die unten beschriebenen Daten enthält. Der Identifikations-Code besteht aus 14 Zeichen und einem Bindestrich. Die Höhe des Code Text ist 6mm und ist an der Steuerbordseite am Heck angebracht. Der Identifikations-Code lautet:

FI – AXOC8001E414

FI	Herstellungsland
-	Bindestrich
AXO	Hersteller: _____
C8	Bootsmodell
001	Boot Nummer
E	Herstellungsmonat: A = Januar, B = Februar, etc.
4	Herstellungsjahr
14	Modelljahr

HERSTELLERSCHILD

Die Zusammenarbeit mit VVT (Technisches Forschungszentrum von Finnland) bedeutet, dass VVT als eine externe und unabhängige Organisation geprüft hat, dass das Boot die Sportboot-Richtlinie erfüllt und die damit verbundenen Standard Anforderungen. Das Herstellerschild ist immer in der Nähe der Lenkposition am Boot montiert. Das Herstellerschild gibt folgende Informationen:

BOOTS TYP

Bootsmodell

DESIGN KATEGORIE

Boots Klasse. Siehe CE-Kategorie

MAX. BESATZUNG

Maximale Besatzung an Bord

MAX. BELADUNG

Auftrieb. Gesamtgewicht der Personen einschließlich des persönlichen Gepäcks (ohne Tankinhalt)

ID DER ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDE VTT

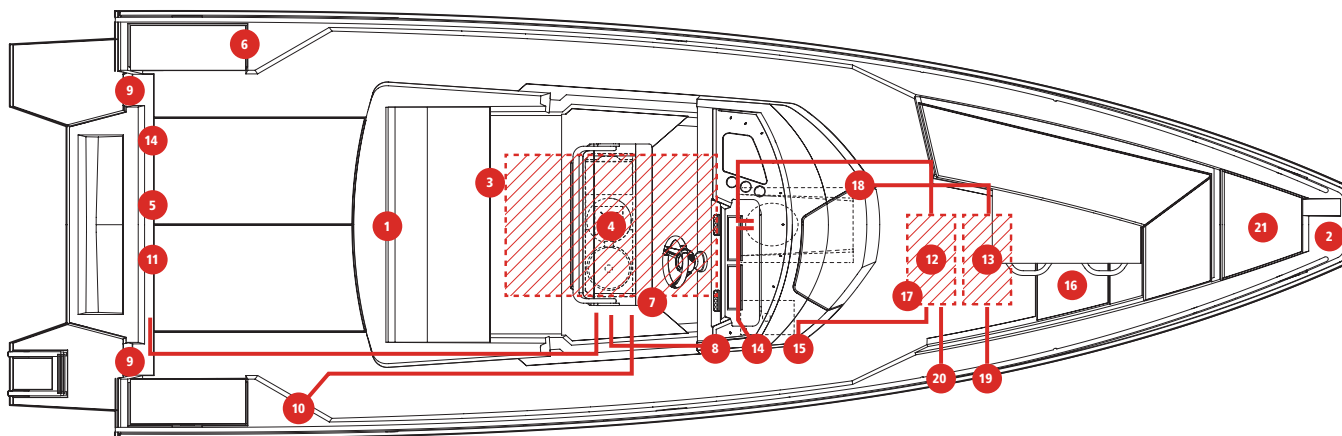
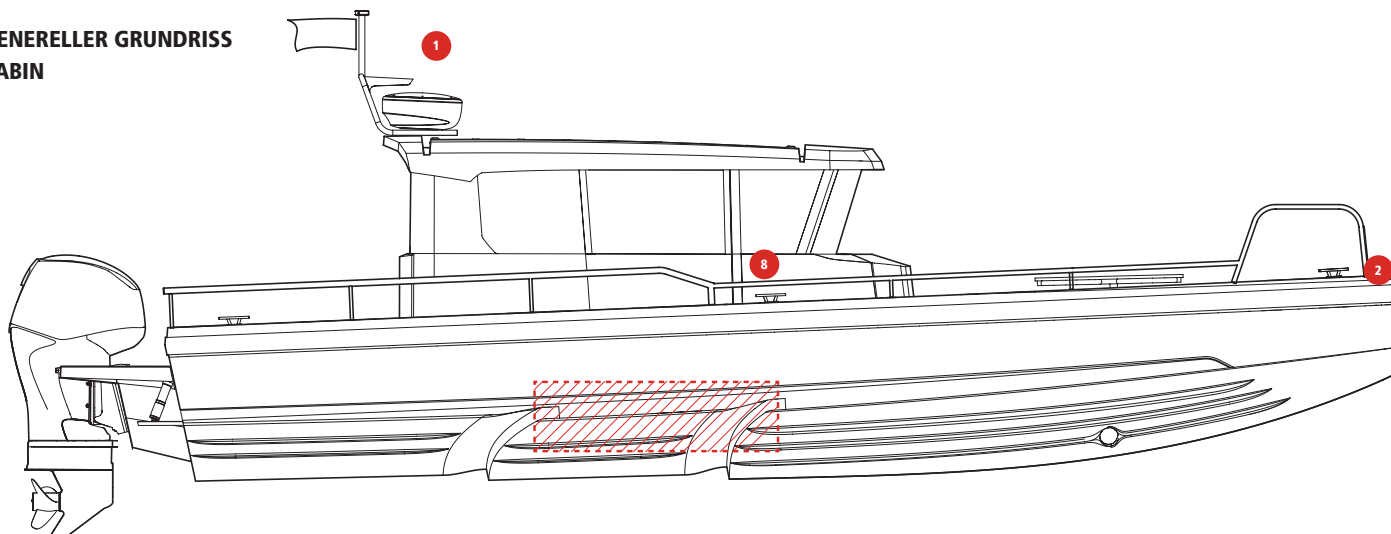
Eine ausführliche Beschreibung der gegebenen Informationen auf der Platte finden Sie in jedem Kapitel, in diesem Handbuch (Ladung und max. Motorleistung).

ACHTUNG!

Die Flüssigkeiten in den Einbautanks sind nicht in den auf dem Herstellerschild angegebenen Maximallast enthalten.

WARNING!

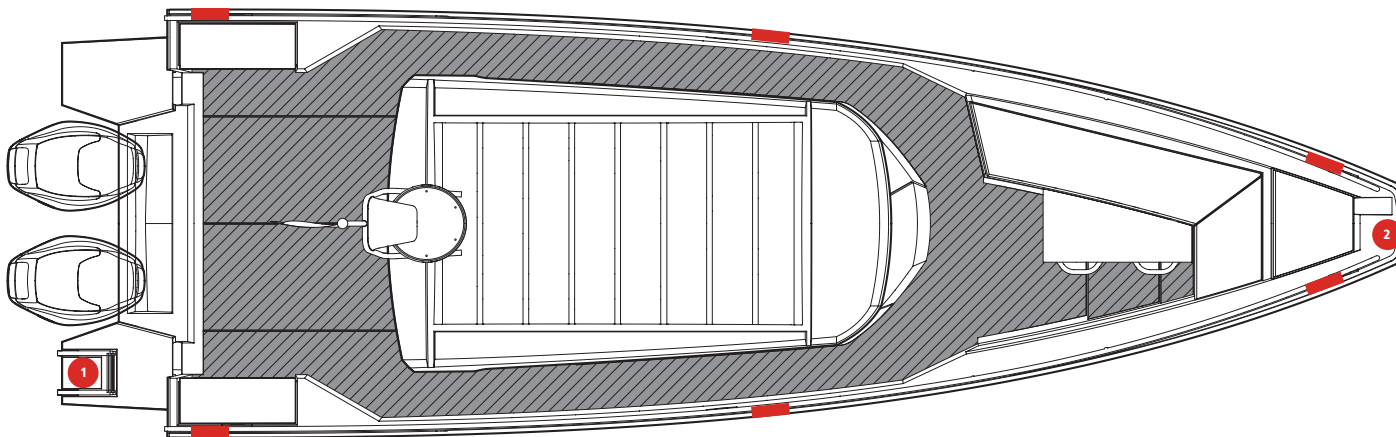
Sie sollten die maximale Anzahl von Personen des Bootes nicht überschreiten. In Bezug auf die Anzahl der Personen, müssen Sie auch immer berücksichtigen, dass das Gesamtgewicht der an Bord befindlichen Personen und ihr persönliches Gepäck die maximale Last des Bootes nicht überschreiten sollte. Wenn Sie auf dem Wasser sind benutzen Sie die Sitze die für die Passagiere sind.

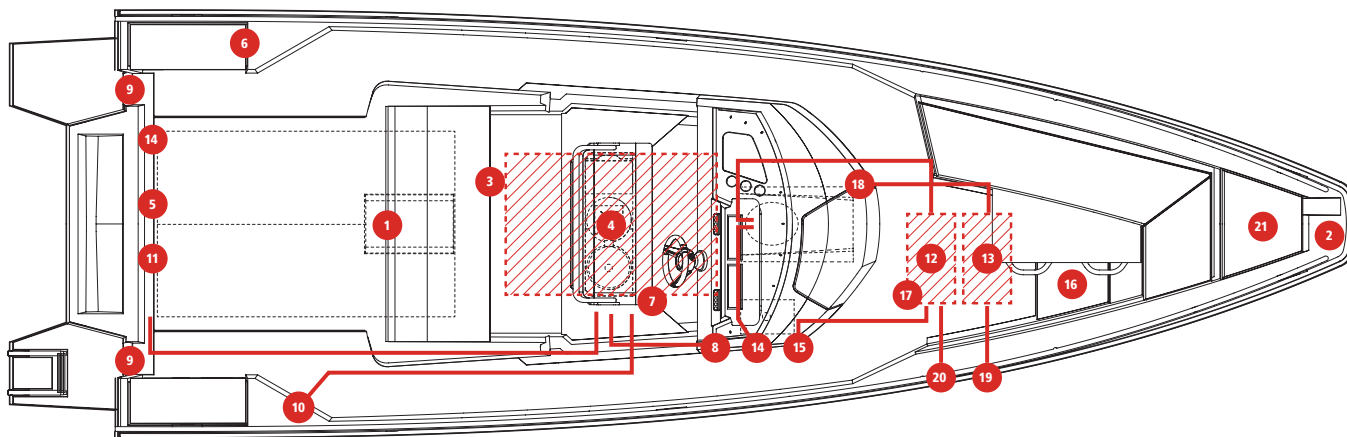
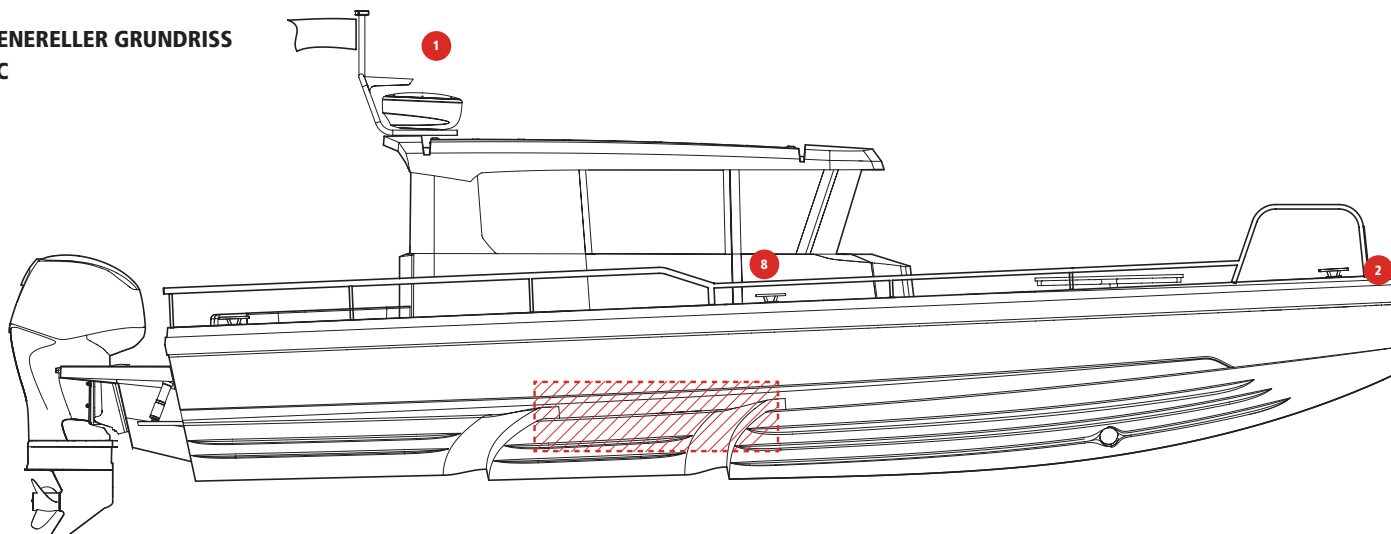
**GENERELLER GRUNDRISS
CABIN**

- | | | |
|---|--|--|
| 01 Mastlicht | 08 Entlüftungsventil für Kraftstofftank | 16 Kontroll-Luke für Bugstahlruder |
| 02 Positionslicht 112.5° rot, 112.5° grün
Ausgang 10W | 09 Deckablassklappen | 17 Abwasserdeckablass |
| 03 Feuerlöscher 2 kg Ausgang 13A89BC | 10 Kraftstoffeinlassrohr | 18 Einfüllstutzen für Wasser |
| 04 Kraftstofftank | 11 Kraftstofffilter /- Wasserabscheider | 19 Entlüftungsventil für Wassertank |
| 05 Lenzpumpe | 12 Abwassertank | 20 Entlüftungsventil für Abwassertank |
| 06 Manuelle Lenzpumpe | 13 Wassertank | 21 Flüssiggasbehälter |
| 07 Kontroll-Luke für Kraftstofftank | 14 Spühlwasserhahn für Toilette | |
| | 15 Abwasserhahn | |

ARBEITSDECK UND BADELEITER CABIN

01 Badeleiter **02** Anhänger-Öse  Arbeitsdeck  Anschlagpunkte

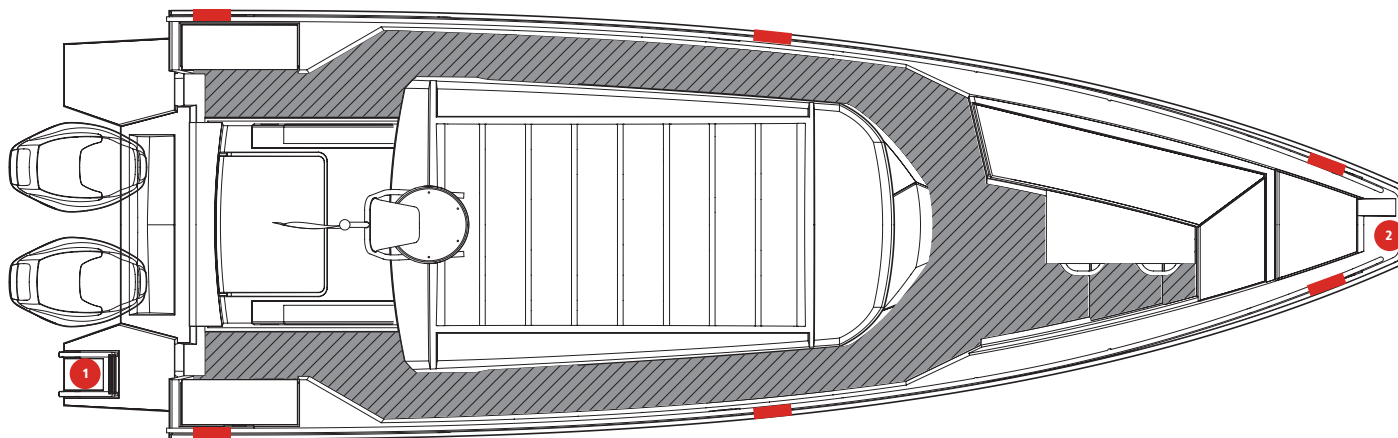


**GENERELLER GRUNDRISS
AC**

- | | | |
|---|--|--|
| 01 Mastlicht | 08 Entlüftungsventil für Kraftstofftank | 16 Kontroll-Luke für Bugstahlruder |
| 02 Positionslicht 112.5° rot, 112.5° grün
Ausgang 10W | 09 Deckablassklappen | 17 Abwasserdeckablass |
| 03 Feuerlöscher 2 kg Ausgang 13A89BC | 10 Kraftstoffeinlassrohr | 18 Einfüllstutzen für Wasser |
| 04 Kraftstofftank | 11 Kraftstofffilter /- Wasserabscheider | 19 Entlüftungsventil für Wassertank |
| 05 Lenzpumpe | 12 Abwassertank | 20 Entlüftungsventil für Abwassertank |
| 06 Manuelle Lenzpumpe | 13 Wassertank | 21 Flüssiggasbehälter |
| 07 Kontroll-Luke für Kraftstofftank | 14 Spühlwasserhahn für Toilette | |
| | 15 Abwasserhahn | |

ARBEITSDECK UND BADELEITER CABIN

01 Badeleiter **02** Anhänger-Öse  Arbeitsdeck  Anschlagpunkte



Technische Daten

BOOTS MODELL	AXOPAR 28 CABIN / AC
DESIGN KATEGORIE	C (INSHORE)
LÄNGE	LH 9,01 M
BREITE	BH 2,81 M
MAX. EMPFOHLENE PERSONENZAHL	8 (STANDARDGEWICHTUNG: EIN ERWACHSENER 75KG, EIN KIND 37,5 KG)
MAX. EMPFOHLENE MOTORLEISTUNG	(ALLEIN) 221 KW / 300 HV (BEIDE) 2 X 148 KW / 2 X 200 HV
MAX EMPFOHLENES GEWICHT DES MOTORS	(ALLEIN) 313 KG, (BEIDE) 522 KG
BOOT RUMPFGEWICHT (OHNE MOTOREN)	1820 KG
GEWICHT UNGELADENES BOOT	
MIT MAX. GEWICHT AUSSENBORDMOTOREN	2400 KG
MAX. EMPFOHLENE BELADUNG	910 KG
BOOTSGEWICHT BEI MAX. BELADUNG	3300 KG
DAVON:	
TOTALES GEWICHT ALLER PERSONEN	600 KG
PERSÖNLICHES GEPÄCK	50 KG
FRISCHWASSERMENGE	39 KG (39 L)
ABWASSERMENGE	45 KG (45 L)
KRAFTSTOFFMENGE	192 KG (260 L)
ANHÄNGELAST	2620 KG (OHNE GEWICHT DER PASSAGIERE, PERSÖNLICHES GEPÄCK ODER ABWASSER)
TOTALES GEWICHT VON KRAFTSOFF, WASSER UND ANDERE FLÜSSIGKEITEN	261 KG
ZIEHKRAFT BEI MAX. BELADUNG (OHNE MOTOREN)	0,45 M
HÖHE VON WASSERLINIE GEMESSEN BEI GERINGER LAST	2,85 M

Die Beurteilung der Stabilität des Bootes wurde bei maximalen Lastbedingungen gemacht. Die maximale Zuladung enthält nur die oben genannten Gewichtsteile.

ACHTUNG!

Die angegebene Tankkapazität ist nicht notwendigerweise voll verfügbar, es kommt auf die Verkleidung und die Beladung des Bootes an.

WARNUNG!

Wenn Sie das Boot laden, überschreiten Sie die max. Zuladung nicht. Laden Sie das Boot sorgfältig und verteilen sie die Ladung angemessen auf der Designblende. Vermeiden Sie es schwere Ausrüstung oder Material hoch oben im Boot zu verstauen. Überladung des Bootes kann zu Motorschaden führen, selbst wenn er ausgeschaltet ist.

GELCOAT / FARBE

RUMPF	ASHLAND MAX GUARD
DECK	ASHLAND MAX GUARD
SCHALTAFEL-MODULE	NEXTEL

TANKKAPAZITÄT

KRAFTSTOFFTANK	260 L
FRISCHWSSERTANK	45 L
FÄKALIENTANK	42 L

ELEKTRISCHE ANLAGE 12V

STARTER BATTERIE	105A
SERVICE BATTERIE	105A

ELEKTRISCHE ANLAGE 230V

FREQUENZ	
BATTERIELADEGERÄT	12 AH
LANDSTROM ANSCHLUSS	

KONFORMITÄTSEKTLÄRUNG UND GRUNDLEGENDE SICHERHEITSAUFORDERUNGEN**Grunddaten EN ISO 8666:2002**

- 2.1 Rumpf Identifikation ISO 10087:2006
- 2.2 Herstellerschild RCD Annex I, 2.2
- 2.5 Benutzerhandbuch EN ISO 10240:2004

Grundriss und Ausrüstung

- 2.3 Über Bord fallen vorbeugen EN ISO 15085:2003/A1:2009
- 3.7 Rettungsinsel verstauen RSG Leitlinien

- 3.8 Fliehen EN ISO 9094-1:2003
- 3.9 Verankerung und Schleppe EN ISO 15084:2003
- 5.7 Fahrlicht 1972 COLREG
- 5.8 Abgasreinigung EN ISO 8099:2000

Installation

- 5.1 Motoren und Motor-Räume -
- 5.2 Kraftstoffanlage EN ISO 10088:2013, EN ISO 11105:1997, EN ISO 21487:2012
- 5.3 Elektronische Anlage EN ISO 10133:2012, ISO 28846:1993/A1:2000
- 5.4 Lenksystem EN ISO 10592:1995/A1:2000
- 5.5 Gasanlage -
- 5.6 Feuerschutz EN ISO 9094-1:2003

Ausdehnung

- 3.1 Struktur RSG Leitlinien ISO 12215-5:2008, ISO 12215-6:2008

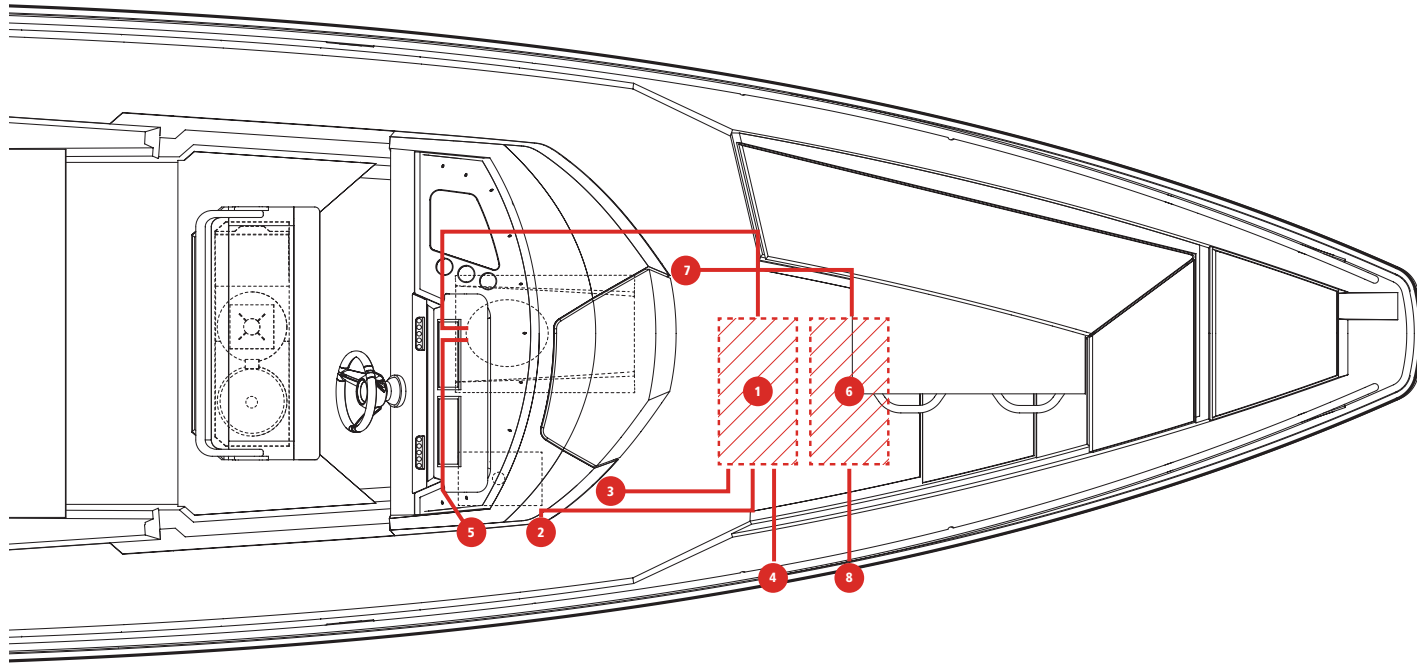
Hydrostatik

- 3.2 Stabilität und Freibord EN ISO 12217:2013
- 3.3 Antrieb und Flotation EN ISO 12217:2013
- 3.6 Herstellers angegebene max. Zuladung EN ISO 14946:2001/AC 2005
- 3.4 Öffnungen im Rumpf, Deck und Aufbauten EN ISO 9093-1:1997, EN ISO 12216:2002
- 3.5 Flooding EN ISO 11812:2001, EN ISO 15083:2003, ISO 8849:2003

Fahreigenschaften

- 4 Fahreigenschaften EN ISO 11592-2 WD 2013-11-20, EN ISO 8665:2006
- 2.4 Sicht vom Steuerstand aus EN ISO 11591:2011
- Abgasemissionen von Motoren -
- Geräuschemission -

TOILETTEN-, SCHWARZ WASSER- UND GRAU WASSER SYSTEM CABIN / AC



- 01** Abwassertank
- 02** Abwasserhahn
- 03** Abwasserablass

- 04** Entlüftungsventil für Abwassertank
- 05** Spülwasserhahn für Toilette
- 06** Wassertank

- 07** Einlass für Wassertank
- 08** Entlüftungsventil für Wassertank

TOILETTE

Reinigen Sie die Toilette mit einem milden Reinigungsmittel. Verwenden Sie niemals Reinigungsmittel oder Deodorants, die Kiefernöl, Formaldehyd oder Chlor enthalten. Diese können Kunststoff- und Gummiteile an der Toilette beschädigen. Schmieren Sie die Pumpenteile mit Vaseline ein um die Dichtigkeit zu gewährleisten und die Lebensdauer zu erhöhen. Spülen Sie das Toilettensystem gründlich mit Frischwasser wenn das Boot nicht benutzt wird. Werfen Sie nichts außer speziellem Toilettenpapier in die Toilette, auf keinen Fall Papierhandtücher, Gummiprodukte, harte Gegenstände, Ölprodukte oder Lösungsmittel.

Fäkalientank

Vermeiden Sie Umweltverschmutzung! Der Fäkalientank hat eine Decksauslasspumpe mit einem internationalen Standard-Typ-Anschluss. Mit Verwendung der Pumpe kann das Schwarzwasser an allen Entleerungsstationen an Land entsorgt werden. In Gebieten, wo es keine Klärgruben gibt, tun Sie folgendes:

Öffnen Sie das versiegelte Seeventil. Wenn möglich entleeren Sie den Tank täglich und immer in tiefen Gewässern die nicht in Küsten nahe sind. Die Lage der Pumpe ist auf der Konstruktionszeichnung angegeben. VORSICHT! Das Absperrventil muss nach der Entleerung verschlossen werden. Lassen Sie den Tank nicht voll werden. Dies kann dazu führen, dass Papier den Boden des Behälters verdichtet, so dass es schwierig ist, den Behälter zu leeren. Sehen Sie die Reinigungshinweise im Kapitel Winterlager.

Frühlings Vorbereitungen der Toilette

- Schmieren Sie die Pumpenzylinder mit Vaseline.
- Spülen Sie das System mit frischem Wasser.
- Schließen Sie die Schläuche und öffnen Sie die Ventile.
- Überprüfen Sie die Verbindungen gründlich auf Lecke.

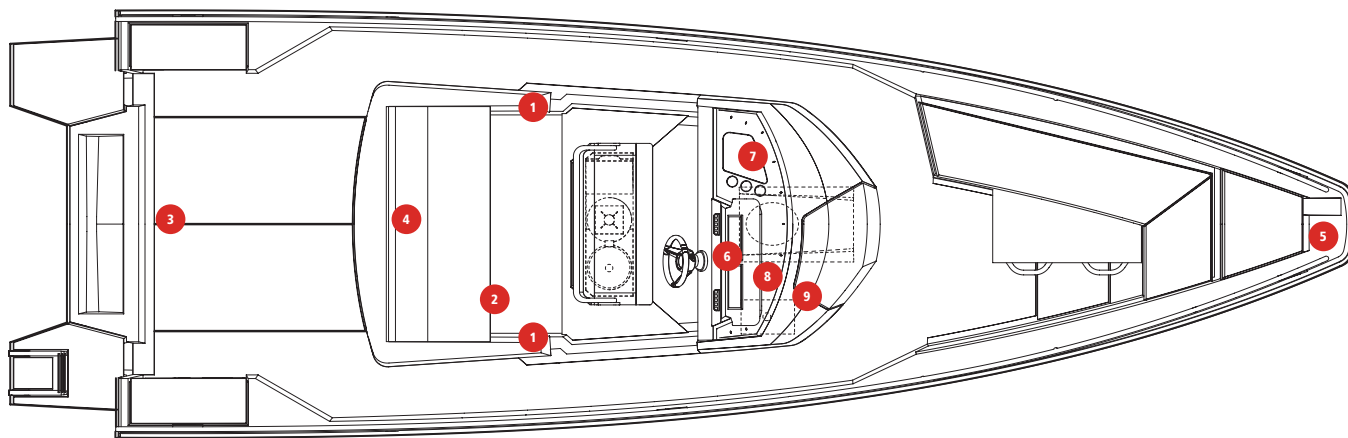
Einwinterung

ACHTUNG!

Bevor das Boot in das Winterlager kommt, muss das gesamte System, solange das Boot im Wasser ist, gereinigt und durch gespült werden. Das gesamte System muss gründlich von Wasser befreit werden, wenn es aus dem Wasser gehoben wird. Diese Maßnahme verhindert Frostschäden, das Wachstum von Bakterien und Gerüchen.

Wir empfehlen Ihnen keine Frostschutzmittel zu gebrauchen, da es unmöglich ist, Ihnen zu garantieren dass es alle Teile des Systems erreicht.

ELEKTRONISCHE ANLAGE CABIN / AC



Ihr Boot ist mit sogenannten automatischen Sicherungen, die raus fallen wenn sie ausgehen, ausgestattet. Bevor Sie diese wieder aktivieren, sollten Sie die möglichen Gründe prüfen warum die Sicherung losging. Um sie zu aktivieren drücken Sie die Sicherung wieder in ihre Position zurück.

WARNUNG! Nicht:

- die elektrische Anlagen oder Diagramme des Bootes ändern; Service und Instandhaltung sind von einer Elektrofachkraft durchzuführen
- die nominal bewertete Stromstärke des Überspannungsschutzes ändern
- die installation oder den Austausch von elektrischen Geräten mit Komponenten, die die nominale Nennstromstärke der Schaltung überschreiten
- das Boot nicht unbeaufsichtigt lassen wenn die elektrische Anlage eingeschaltet ist, mit Ausnahme der automatische Bilgepumpe oder der Alarmanlage.

01 Batteriefach	06 Schaltfeld
02 Hauptschalter	07 Steckdose 12V max. 10A
03 Lenzpumpe	08 Sicherungskasten
04 Mastlicht, weiß 360°	09 Scheibenwischer
05 ...Positionslicht.....	

Hochspannungsanlage mit 230V. Landstromanschluss (Zusatzausstattung). Die Hochspannungsanlage besteht aus folgenden Teilen: 230V, 16A FI-Schalter, 230V Steckdose in der Toilette und im Cockpit, 1 Landstromkabel.

Die Landstromanlage sollte mindestens alle 2 Jahre überprüft werden. Wenn die Anlage nicht benutzt wird, trennen Sie das Landstromkabel von dem Adapter. Metallgehäuse der installierten Elektrogeräte muss in der Bootselektronikanlage immer geerdet sein. Verwenden Sie nur geerdete Elektrogeräte.

WARNUNG!

- Berühren Sie keine Hochspannungsanlage
- Ändern Sie nicht die Landstromkabelanschlüsse, verwenden Sie nur kompatible Steckverbinder

GEFAHR!

- Die Entlüftungsschläuche müssen nach Batteriewechsel oder einer Dienstleistung verbunden werden. Die Batterie Trennschaltung befindet sich in der Hauptschalttafel. Die Batterien werden geladen, wenn der Motor läuft, Sie können die Batterie auch mit einem Batterieladegerät oder einer anderen speziellen Ausrüstung geladen werden.
- Versuchen Sie die Gefahr von Stromschlag, Kurzschluss und Feuer zu minimieren.
- Lassen Sie das Landstromkabel nicht im Wasser hängen. Ist dies der Fall, könnte ein gefährliches elektrisches Feld im Wasser erzeugt werden.
- Schalten Sie das Landstromkabel aus, bevor Sie das Kabel verbinden oder trennen. Verbinden Sie das Landstromkabel mit dem Boot bevor Sie es an Land verbinden.
- Trennen Sie das Landstromkabel an Land bevor Sie es vom Boot trennen. Schließen Sie die Luke von dem Ufer-Netzanschluss auf dem Boot.
- Ändern Sie nie die Anschlüsse vom Landstromkabel. Benutzen Sie nur kompatible Anschlüsse.
- Wenn der FI-Schalter betätigt ist, trennen Sie das Landstromkabel sofort. In einem solchen Fall, kontaktieren Sie einen qualifizierten Elektriker für die Reparatur, bevor Sie die Anlage wieder benutzen.

Niederspannungsanlage

Die 12V Niederspannungsanlage des Bootes wird von der Hauptbatterie geladen. Die Batterien können von allen Schaltkreisen mit Hilfe der Netzschalter in der Schalttafel getrennt werden. Wenn der Hauptschalter an ist, wird die Stromversorgung der elektrischen Schalttafel auf das gesamte Boot verteilt. Die Schalter für die Steuerung der verschiedenen Funktionen des Bootes sind auf einer Steuertafel.

Laden der Batterie

Denken Sie daran, dass die Batterie ein explosives Autogen-Wasserstoffgas bei einer Spannung von 14,4V entlädt. Die Spannung einer normalen Batterie im ungeladenen Zustand beträgt 12,3-12,7V. Während des Ladens, steigt die Spannung an und der Laderegler stoppt den Ladevorgang automatisch an einem voreingestellten Punkt. Die Spannungsmessung sollte an den Klemmen der Batterie entnommen werden, nicht an der Lichtmaschine, um das korrekte Ergebnis zu erzielen.

Ladestatus

Die beste Methode um den Ladezustand zu bestimmen, ist das spezifische Gewicht der Batteriesäure zu messen. Dies wird mit einem Hydrometer (Säuremesser) gemacht. Das normale spezifische Gewicht für eine voll aufgeladene Batterie bei 20°C ist 1.26-1.28 g/cm³. Denken Sie daran, dass das spezifische Gewicht mit der Temperatur variiert. Batterien von unterschiedlichen Herstellern können unterschiedlich spezifische Gewichte haben. Fragen Sie Ihren Händler für die korrekten Informationen. Wenn das spezifische Gewicht von Zelle zu Zelle variiert, ist die Batterie in keinem guten Zustand und sollte ersetzt werden. Während der Einwinterung können Sie die Batterie an Bord lassen, wenn diese vollkommen geladen ist. Eine fast entleerte Batterie kann einfrieren und brechen. Entfernen Sie immer die Kabelklemmen von der Batterie um Oxidation zu vermeiden.

Reinigung der Batterien

Die Oberseite der Batterien sollten regelmäßig gereinigt werden, um

Leckströme zwischen den Zellen zu vermeiden. Wenn die Batterie in einem separaten Bereich liegt, ist es in der Regel ausreichend sie im Frühling und im Herbst zu reinigen. Stellen Sie sicher, dass die Luftlöcher in den Zellsteckern geöffnet sind damit Gas abgelassen werden kann. Die Klemmen und Kabelschuhe müssen geschmiert werden, um Ablagerungen und Korrosion zu verhindern.

Elektrolytstand in Zellen

Benutzen Sie keine Streichhölzer, Zigarettenanzünder oder andere Formen von offener Flamme bei der Überprüfung des Elektrolytstandes, da die Batterie explosives Gas abgibt.

Der Säurestand in den Batterien müssen in regelmäßigen Abständen überprüft werden. Der Elektrolytstand muss ca. 10 mm über den Platten liegen. Wenn der Pegel zu niedrig ist, füllen Sie mit destilliertem Wasser auf.

LENZPUMPEN ANLAGE

VORSICHT!

Vermeiden Sie Umweltverschmutzung! Der Zweck der elektrischen Lenzpumpen des Bootes ist es, das Risiko einer versehentlichen Wasserverschmutzung durch Öl zu vermeiden. Der Bootseigner sollte das Lenzwasser regelmäßig auf Verunreinigungen wie Öl, Diesel, Glykol usw. überprüfen.

Die Lenzpumpenanlage besteht aus mehreren verschiedenen Pumpen, die alle Bereiche des Bootes decken.

Ihr Boot hat elektrische und manuelle Lenzpumpen. Es ist auch ein Zeichen auf dem Boot, welches den Entwässerungsbereich jeder Pumpe zeigt.

Die manuelle Lenzpumpe wird mit dem Griff neben der Pumpe betätigt, der sich auf einem Ablagefach auf dem Achterdeck befindet.

Die elektrischen Pumpen sind „Tauchpumpen“. Eine ist im Bereich vor der Toilette (Modelle open und TT) und die andere vor dem Motorraum in der Bilge angebracht. Der Bilgewaterstand sollte immer auf einem Minimum gehalten werden.

Die Förderleistung der automatischen Lenzpumpe beträgt 41 Liter pro Minute. Die Förderleistung der manuellen Lenzpumpe beträgt 33 Liter pro Minute. Die automatische Lenzpumpe hat einen Alarm Ton, der aktiviert wird, wenn die Pumpe startet.

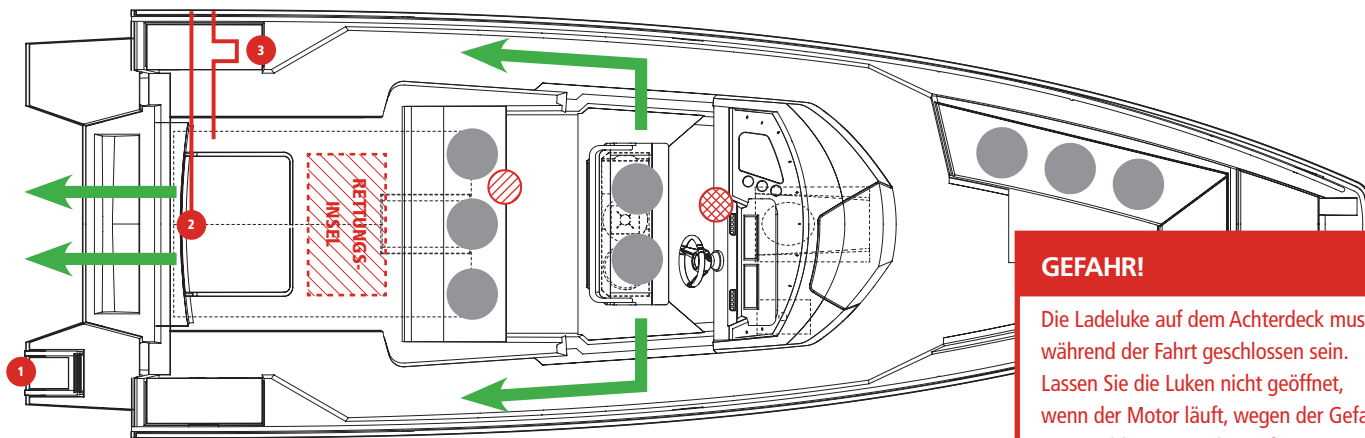
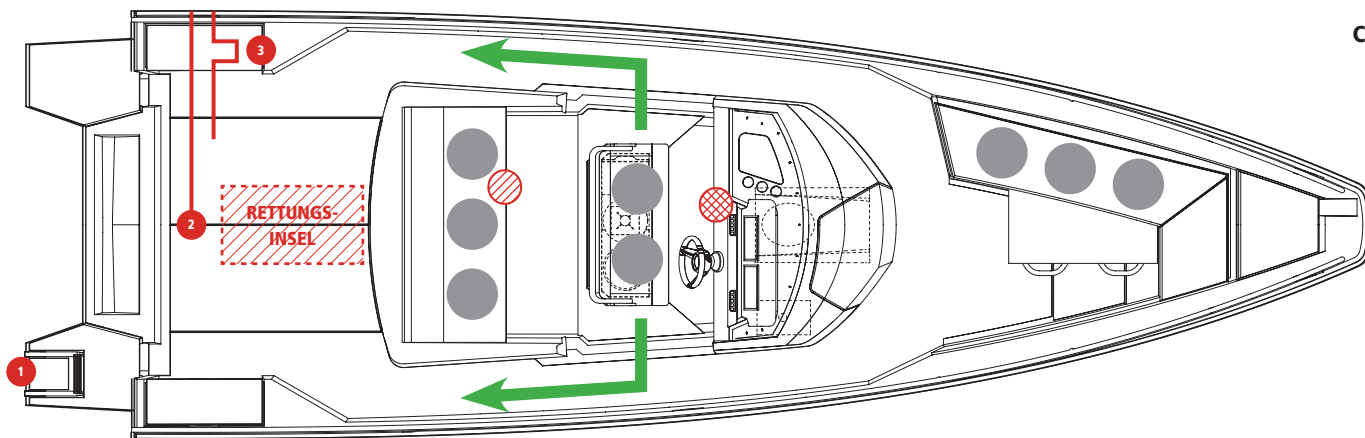
GEFAHR!

Kontrollieren Sie die Funktionsfähigkeit der Lenzpumpen regelmäßig. Entfernen Sie alle Verschmutzungen an der Ansaugung.

Die kombinierte Kapazität des Lenzpumpensystems ist nicht dafür ausgelegt, das Boot im Falle einer Rumpfbeschädigung auszupumpen. Die Pumpen sind immer aktiviert und pumpen das Boot nach Bedarf aus. Sie können die Pumpen auch manuell über den Hauptsteuerstand starten.

VORSICHT!




Die Pumpen sollten nicht trockenlaufen.

**GEFAHR!**

Die Ladeluke auf dem Achterdeck muss während der Fahrt geschlossen sein. Lassen Sie die Luken nicht geöffnet, wenn der Motor läuft, wegen der Gefahr einer Kohlenmonoxid Vergiftung.

DECK UND SICHERHEITSAUSRÜSTUNG

- 01** Badeleiter
- 02** Elektrische Lenzpumpe 41l/min
- 03** Manuelle Lenzpumpe 33l/min

-  Standort des Feuerlöschers C
-  Standort des Feuerlöschers AC
-  Bestuhlung

NOTAUSGÄNGE

Vergewissern Sie sich, wo die Notausgänge sind, mit Hilfe der angebrachten Abbildungen oben drüber. Alle Notausgänge sind mit einem weißen Pfeil auf grünem Hintergrund markiert.



FEUERLEITUNG, KRAFTSTOFF-,KÜHL- UND GASANLAGE

BRANDSCHUTZ

Dieses Boot wird mit einem Handfeuerlöscher mit der folgenden Ausgabe und Lage ausgestattet. Halten Sie die Bilge sauber und überprüfen Sie regelmäßig auf Kraftstoff- und Abgase oder Kraftstofflecks. Hängen Sie Vorhänge oder andere Stoffe nicht in der Nähe oder oberhalb des LPG Herdes oder andere Geräte mit offener Flamme auf.

Der Feuerlöscher muss eine Feuerwiderstandsklasse von mindestens 8A/68B haben. Der Feuerlöscher muss mindestens 8A/68B in der Gesamtbrandklasse haben und für einen individuellen Feuerlöscher mindestens 5A/34B. Überprüfen Sie die korrekte Lage der Feuerlöscher in der Abbildung auf Seite 19.

Die Feuerlöschdecke sollte neben dem Fahrersitz aufbewahrt werden.

VORSICHT!

NIEMALS:

- Fluchtwege und Notausgänge blockieren.
- den Zugang zu Sicherheitseinrichtungen, wie Kraftstoffventilen oder Hauptschalter, blockieren.
- die Nutzung von sichtbaren oder verdeckten Feuerlöschern versperren.
- das Boot ohne Aufsicht lassen, wenn der Herd oder die Heizung eingeschaltet ist.
- das Bootssystem ändern (vor allem Elektro-, Benzin oder Gassysteme).
- Tanken oder Gasbehälter ersetzen, wenn der Motor läuft.
- Rauchen, wenn Sie mit Kraftstoff oder Gas arbeiten.

ES OBLIEGT DEM BOOTSBSITZER/-BENUTZER, SICHER ZU STELLEN, DASS:

- die Feuerlöschrüstung regelmäßig in den festgelegten Zeitabständen überprüft wird.
- Geräte mit abgelaufenem Verfallsdatum sofort mit gleichwertigen oder besseren Geräten ersetzt werden.
- die Mannschaft und die Gäste über die Lage der Feuerüberwachungseinrichtungen und der Fluchtwege sowie der Notausgänge informiert sind.
- die Feuerüberwachungsanlage jederzeit zugänglich ist.

Handlungen im Falle eines Motorbrandes

- Schalten Sie den Motor aus.
- Wenn möglich, steuern Sie das Boot gegen den Wind.
- Alle Passagiere an Bord, müssen ihre Sicherheitswesten anziehen.
- Wenn nötig, evakuieren Sie die Passagiere.
- Wenn nötig, rufen Sie die Küstenwache.
- Schalten Sie den Kraftstoff, den LPG und den Hauptschalter aus.
- Warten Sie mit dem Öffnen der Motorluke bis Sie vollkommen sicher sind, dass das Feuer erloschen ist. Öffnen Sie vorsichtig die Motorluke und halten Sie den Handfeuerlöscher bereit, falls Sie eine Post-Löschung vornehmen müssen.
- Löschen Sie mögliche Schwelbrände mit Wasser.

Handlungen nachdem das Feuer gelöscht wurde

- Öffnen Sie Fenster und Türen für bessere Lüftung.
- Gehen Sie sicher, dass die Feuerlöscher nach Gebrauch wieder gefüllt oder ersetzt werden.

KRAFTSTOFFANLAGE

Das Boot ist mit einer separaten Festkraftstoffanlage und einem zusätzlichen Kraftstofffilter in der Saugleitung ausgestattet. Der zusätzliche Kraftstofffilter ist ein Wassertrenntyp.

Versuchen Sie, Schäden an den Kraftstoffleitungen zu vermeiden.

Schauen Sie in der Motorbetriebsanleitung nach wie Sie die Kraftstoffanlage des Motors pflegen und warten.

Nicht rauchen oder mit offenen Flammen handhaben wenn Sie tanken. Denken Sie daran, dass es nicht erlaubt ist, Kraftstoff in anderen Räumen zu lagern, die nicht dafür konstruiert wurden. Da es keine belüfteten Lagerräume auf diesem Boot gibt, müssen mögliche Ersatzkanister an Deck gelagert werden.

Betankung

Vor dem betanken eines Bootes mit Composite Decks, (Estec oder FlexiTeek) sollte das Deck vorsichtig mit Wasser benetzt werden. Das stellt sicher, dass ausgelaufener Kraftstoff nicht durch das Decks Material beschädigt.

Wenn Wasser in das Einspritzsystem gelangt, kann dies zu schnellen Korrosionsschäden der Präzisionsteile in den Einspritzpumpenkomponenten verursachen. Aus diesem Grund ist es wichtig, die zusätzlichen Kraftstofffilter auf Wasser zu überprüfen. Immer mal wieder, eine kleine Menge Kraftstoff in einen Behälter abtropfen lassen (vermeiden Sie das Auslaufen von Kraftstoff) und überprüfen Sie, dass es kein Kondenswasser enthält. Wenn sich Wasser im Filter befindet, lassen Sie es solange ablaufen, bis nur noch sauberer Kraftstoff raus kommt.

Das Kraftstoffsystem des Motors ist empfindlich was Luftblasen im Kraftstoff angeht. Füllen Sie die Behälter bevor sie vollkommen leer sind. Wenn das System leer gefahren wurde, müssen Sie es entlüften, bevor Sie den Motor wieder starten. Siehe Betriebsanleitung des Motorenherstellers vor Entlüften der Kraftstoffanlage.

DIE LPG AUSRÜSTUNG

GEFAHR!

Ihre Axopar hat eine Flüssiggas-Ausrüstung als Sonderausstattung für den LPG Herd. Das System wird vor der Auslieferung getestet und freigegeben.

Das Gerät ist mit einem Absperrventil (am Herd angeschlossen) und einem Druckminderventil ausgestattet. Der Raum indem der Gasbehälter installiert ist, ist an der Außenseite des Rumpfes abgelassen.

Bevor Sie den LPG zünden, gehen Sie sicher, dass der Fahrersitz komplett in vorderster Stellung ist und nicht zu nah an dem Herd.

WARNUNG!

Niemals eine offene Flamme benutzen, wenn Sie auf Lecksuche sind.

Geräte, die Kraftstoff verbrennen, verbrauchen Sauerstoff in der Kabine und leiten Abgase in das Boot. Ventilation ist wichtig bei der Verwendung von Gasgeräten. Öffnen Sie Lüftungsschlitze wie angegeben, wenn Sie Gasgeräte verwenden. Verwenden Sie zum erhitzen des Bootes niemals den Herd oder den Ofen. Verdecken Sie niemals die Lüftungsöffnungen. (Der Bootseigner sollte Informationen über die Standorte von Lüftungsöffnungen- und arten in jedem Raum, indem ein Gasgerät installiert ist, bereithalten.)

WARNUNG!

Lassen Sie das Boot, wenn LPG Geräte in Gebrauch sind, niemals unbeaufsichtigt.

Rauchen Sie nicht oder benutzen Sie keine offene Flamme, wenn ein Gas Behälter ersetzt wird.

- Bevor Sie das Ventil zu dem Gasbehälter öffnen, gehen Sie sicher, dass die Geräteventile ordnungsgemäß geschlossen sind.
- Wenn ein LPG Herd installiert ist:
- Die Feuerlöschdecke muss an der richtigen Stelle verstaut werden.

VORSICHT!

Verwenden Sie keine Lösungen, die Ammoniak enthalten.

Flüssiggasbehälter dürfen nur in einem dafür konstruiertem Raum gehalten werden.

Den LPG-Herd entzünden

- 10 Öffnen Sie beide Absperrventile. Jeder Brenner hat einen Zündungsausschnitt, welches die Gas zufuhr reduziert, wenn die Flamme aus ist.
- 11 Drücken Sie den Knopf für den gewünschten Brenner und drehen Sie ihn auf die maximale Position, während Sie das Feuerzeug neben den Brenner halten. Wenn der Brenner an istm, halten Sie den Knopf für 20 Sekunden gedrückt. Wenn Sie ihn früher los lassen, könnte der Brenner ausgehen. Der Grund dafür, das der Brenner ausgehen könnte ist, das der Zündungsausschnitt nicht heiß

genug ist. Wenn der Brenner nicht zündet, kann es sein, das ein Ventil geschlossen ist, der Knopf falsch eingestellt oder der Gasbehälter leer ist.

DIE INSTALLATION DER LPG AUSTRÜSTUNG

Ventile

Schließen Sie die Ventile an dem Versorgungsschlauch und dem Behälter, wenn kein Gerät in Betrieb ist. Schließen Sie die Ventile vor dem Tanken und im Notfall sofort. Überprüfen Sie ob die Geräteventile geschlossen sind, bevor Sie die Containerventile öffnen.

Halten Sie die Ventile von leeren Gasflaschen geschlossen und getrennt. Montieren Sie Schutzhüllen, Kappen oder Stöpsel. Das Regelventil hält nicht ewig. Es enthält eine dünne Gummimembran, die austrocknen oder quellen kann. Wenn die Membran bricht, kann Gas aus der Flasche entweichen und so ein Feuer verursachen. Wir empfehlen Ihnen das Ventil alle 10 Jahre zu wechseln.

Inspektion

Überprüfen Sie regelmäßig das LPG System auf Dichtheit durch reinigen mit Seifenwasser oder Reinigungsmittel das keinen Ammoniak enthält. Überprüfen Sie alle Anschlüsse darauf, dass sie dicht sind. Wenn Sie ein Leck entdeckt haben, schließen Sie das Flaschenventil und reparieren Sie die Stelle bevor Sie wieder damit arbeiten. Reparaturen dürfen nur von einem qualifizierten Gasinstallateur durchgeführt werden.

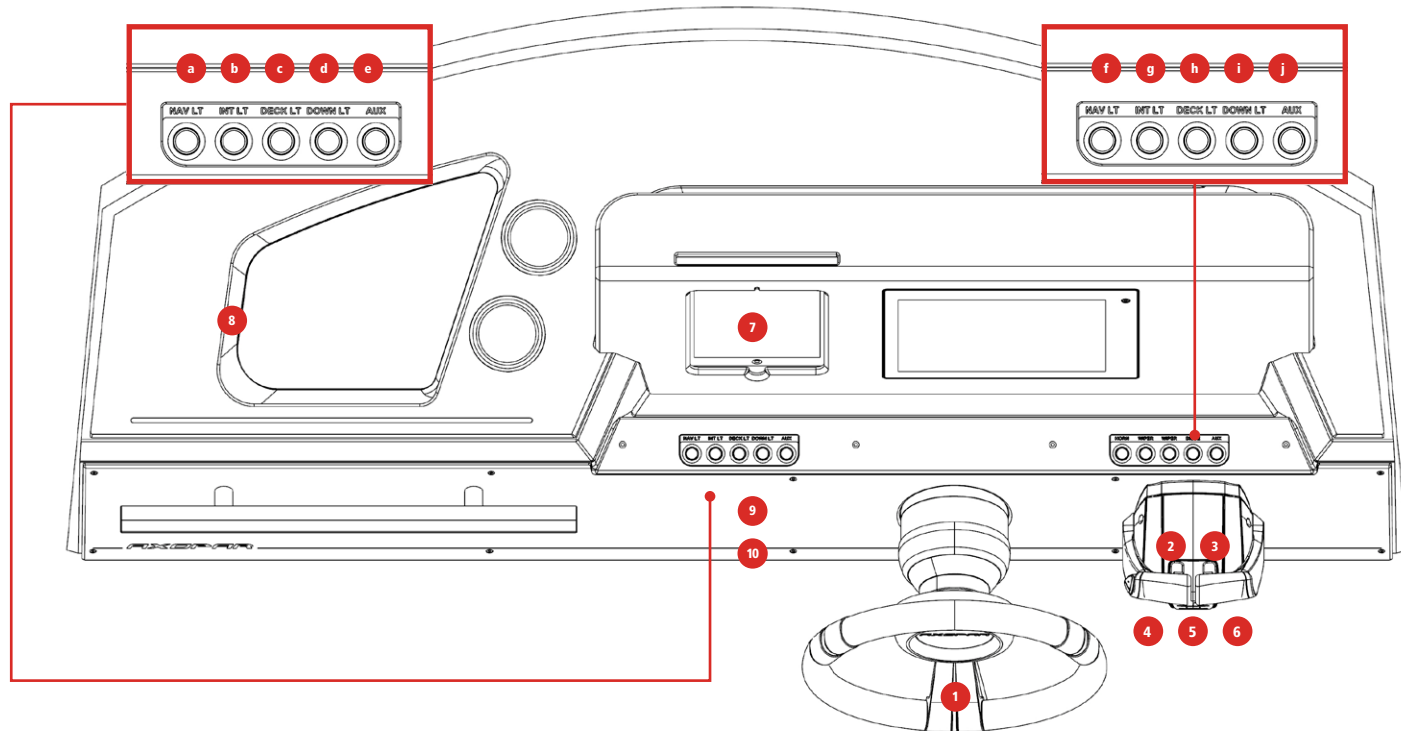
Belüftung

Geräte, die Treibstoff verbrennen, verbrauchen Sauerstoff und hinterlassen Abgase im Boot. Gute Belüftung ist wichtig, wenn ein Gerät in Betrieb ist. Benutzen Sie den LPG Herd niemals um das Boot zu heizen. Bedecken Sie niemals die Lüftungsöffnungen.

Anmerkung

- Gehen Sie sicher, dass Sie immer freien und schnellen Zugang zum LPG System haben.
- Die Umgebungstemperatur für das LPG System beträgt $-20 - +60^{\circ}\text{C}$.
- Benutzen Sie Räumlichkeiten die für die Flüssiggasbehälter sind, nicht um andere Ausrüstung zu verstauen.
- Lassen Sie das Boot niemals unbeaufsichtigt, wenn LPG Geräte in Gebrauch sind.
- Benutzen Sie keine offene Flamme oder Rauchen Sie nicht, wenn ein Container ersetzt wird.
- Schläuche und Rohre im System müssen regelmäßig, mindestens einmal jährlich, überprüft werden.
- Diese müssen ersetzt werden, wenn irgendeine Verschlechterung oder Beschädigung festgestellt wurde. LPG-Schläuche, außerhalb der Kabine, sollten alle 2 Jahre ausgetauscht werden, die im Kabinen inneren, alle 3 bis 5 Jahre.
- Überprüfen Sie Rauchkanäle mindestens einmal im Jahr. Sie müssen ersetzt werden, wenn Sie eine Verschlechterung oder Beschädigung feststellen.
- Anschlussdichtungen für das Regelventil müssen immer überprüft werden, wenn die Behälter ersetzt werden und jährlich erneuert werden.

LENKUNG CABIN / AC



- 01** Lenkung mit Kippfunktion
- 02** Steuergerät BB
- 03** Steuergerät SB
- 04** Zündschlüssel BB
- 05** Zündschlüssel SB

- 06** Notbremse
- 07** iPad Halter
- 08** 12v DC Steckdose
- 09** Trimmklappen Schalter
- 10** Bugstahlruder

- a)** Navigationslicht
- b)** Innenbeleuchtung
- c)** Decklicht
- d)** Flurlicht
- e)** AUX

- f)** Hupe
- g)** Scheibenwischer BB
- h)** Scheibenwischer SB
- i)** Lenzpumpe
- j)** AUX

LENKUNGSANLAGE

Kontrolle und Nachfüllen von Öl

Die Sicherheit des Bootes hängt von einer effektiven Lenkung ab, deswegen sollte der Ölstand in der Pumpe vor der Ausfahrt überprüft werden.

Hydrauliköl wird über den Füllstopfen in der Lenkradpumpe, dem Lenksystem hinzugefügt. Der Ölstand sollte ca. 10 mm unter der Einfüllöffnung liegen. Lesen Sie das Handbuch für die Ölhersteller Empfehlung des Lenksystems. (Für Lenksysteme von Herstellern, lesen Sie das Hersteller Handbuch).

Instandhaltung der Lenkung

Überprüfen Sie die Kupplung, die Armaturen und die Lager.

Für die Wartung der Lenkung:

Siehe Gebrauchsanweisung des Herstellers.

UMWELT

VORSICHT!

Beim Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen wie Kraftstoff, Öle, Lösungsmittel, Fette, Bodenbeschichtungen, etc. sollten Sie die folgenden Anmerkungen berücksichtigen:

- Lesen Sie immer sorgfältig die Anweisungen für die einzelnen Produkte und behandeln Sie die Geräte sorgfältig. Stellen Sie sicher das gebrauchte Verpackungen, Dosen ähnliche Produkte in den vorgesehenen Behältern entsorgt werden. Wenn Sie sich nicht sicher sind ob das Produkt gefährlich ist oder nicht, wenden Sie sich an den Lieferanten oder den Hersteller.
- Die Heckwelle von Schiffen zermürbt die Küstenlandschaft und verschafft den Booten in Ihrer Nähe Probleme. Passen Sie Ihre Geschwindigkeit immer der Situation und Umgebung an, um unnötige Rückspülungen zu vermeiden.
- Fahren Sie Ihr Boot immer mit den wirtschaftlichsten Motordrehzahlen in den vorherrschenden Bedingungen, um unnötige Emissionen und möglichen Lärm zu vermeiden.
- Stellen Sie sicher, dass der Motor in regelmäßigen Abständen gewartet wird, um Lärm und Emissionen zu minimieren. Lesen Sie das Handbuch der Motorenhersteller sorgfältig durch.
- Als Bootseigner sollten Sie über lokale Umweltgesetze Bescheid wissen respektieren.
- Entleeren Sie niemals den Fäkalientank in die Gewässer.
- Machen Sie sich mit den internationalen Vorschriften über die Vorbeugung der Wasserverschmutzung (MARPOL) und Einhaltung dieser Vorschriften soweit wie möglich vertraut.

BETRIEBSABLAUF

MOTOR STARTEN

GEFAHR!

Gefahr von Kohlenmonoxid Vergiftung. Es ist wichtig, sich der Risiken von Motorabgasen bewusst zu sein. Unter bestimmten Bedingungen (z.B. Turbulenzen oder nachteilige Windverhältnisse) können Abgase in das Boot zu gelangen. Ist dies der Fall sollten Sie den Leerlauf vermeiden. Sollten diese Probleme auftreten, wenn Sie Unterwegs sind, öffnen Sie auf keinen Fall die Klappen und Ventilatoren, da diese die Probleme verschlimmern. Wenn Sie die Geschwindigkeit verringern oder eine Gewichtsverteilung vornehmen, könnte dies eine Lösung für das Problem sein.

LESEN SIE DAS HANDBUCH DES MOTORHERSTELLERS

- 01 Stellen Sie den Motorhebel in Neutralstellung.
- 02 Schalten Sie die Zündung ein und überprüfen Sie den Kraftstoffstand.
- 03 Starten Sie den Motor durch drehen des Zündschlüssels.
- 04 Prüfen Sie, ob die Messgeräte für Öldruck und Spannung Normalwerte anzeigen.
- 05 Lassen Sie den Motor im Leerlauf auf Betriebstemperatur laufen. Niemals einen kalten Motor überlasten.

Für weitere Informationen, lesen Sie das Handbuch des Motorherstellers.

VOR DEM EINHOLEN DES ANKERS

WARNUNG!

- Gehen Sie niemals die Badeleiter runter, wenn der Motor läuft.
- Schalten Sie den Motor aus, bevor Sie die Lenkung und die Propeller überprüfen.

VORSICHT!

- Bevor Sie den Hafen verlassen ist es wichtig, dass Sie überprüfen ob das Boot und die Ausrüstung in einer seetauglichen Verfassung sind.
- Alle Personen an Bord sollten eine geeignete Schwimmweste tragen, wenn sie sich an Deck aufhalten. Beachten Sie bitte, dass es in einigen Ländern vorgeschrieben ist, jederzeit eine Schwimmweste zu tragen.
- Hören Sie immer langfristige Wettervorhersagen, wenn Sie eine längere Reise planen.
- Gehen Sie sicher, dass genug Kraftstoff und Frischwasser in den Tanks ist.
- Halten Sie den Motorraum geschlossen, wenn Sie den Motor starten.
- Überprüfen Sie ob alle Gegenstände an Bord ordnungsgemäß verstaut und gesichert sind, um raue See und Windbedingungen stand zu halten.
- Gehen Sie sicher, dass die Badeleiter aus dem Wasser gehoben wird bevor Sie anfahren.
- Gehen Sie sicher, dass die Lenkung korrekt positioniert ist bevor Sie starten.
- Informieren Sie Ihre Mannschaft immer, wie Sie die Anlegestelle verlassen möchten.

Für eine sichere Navigation unter allen Wetterbedingungen, angemessene Klangsignalanlagen unter Einhaltung der Vorschriften (COLREG 1972) müssen sich an Bord befinden. Gehen Sie sicher, dass die Schallsignalanlagen auf dem Boot mit diesen Bestimmungen konform sind.

VERLASSEN DER ANLEGESTELLE

Prüfen Sie vor dem Ablegen, wie sie die Anlegestelle am besten verlassen können. Unter Verwendung eines Bugstrahlers, ist es leicht, das Boot vom Steg abzudrücken und dann den Propeller einzusetzen.

Wenn ihr Boot zwei Maschinen hat, kommen Sie leicht frei, wenn Sie zuerst mit der Maschine an der Stegseite rückwärtsfahren und dann die andere Maschine vorwärts dazu schalten. Bei diesem Manöver ist es wichtig das Boot gegen den Steg gut abzufendern.

Wenn Sie nur eine Maschine haben, ist das Manöver etwas schwieriger, vor allem wenn der Wind das Boot gegen den Anleger drückt. Dann müssen Sie eine Springt, um das Heck vom Steg weg zu bringen. Dazu legen Sie eine Leine über den Poller, dann legen Sie das Ruder in die gewünschte Richtung (also weg vom Steg) und geben leicht Gas und lassen dann die Leine frei.

Mit nur einem Motor kann es etwas schwieriger werden, besonders wenn der Wind das Boot gegen den Steg drückt. Dann müssen Sie eine Feder benutzen um das Heck zu befreien. Den Bug fest vom Steg weg drücken. Nehmen Sie eine Leine von der Schleife um einen Poller oder Stoßplatte, sodass es leicht los gelassen werden kann. Benutzen Sie den Leerlauf und drehen Sie das Ruder, so dass das Heck aus dem Bootssteg gleitet. Wenn das Boot eine Position erreicht hat, in der es sicher umgekehrt werden kann, machen Sie die Leinen los, zentrieren Sie schnell das Ruder und fahren Rückwärts raus.

VORSICHT!

Sammeln Sie alle Leinen und Fender ein, während Sie immer noch im geschützten Wasser sind. Ein Seil um den Propeller kann ein Boot deaktivieren.

STABILITÄT UND ANTRIEB

Alle Gewichtsdispositionen (z.B. Einbau eines Fischerturms, Radar oder Rollmast, den Austausch von Motoren etc.) kann einen erheblichen Einfluss auf die Stabilität, Trimmer und die Leistung des Bootes haben. Das Lenzpumpenwasser sollte auf einem Minimum gehalten werden. Die Stabilität Ihres Bootes wird beeinträchtigt, wenn ein Gewicht in einer hohen Position platziert wird. Bei stürmigem Wetter halten Sie alle Luken, Fächer und Türen geschlossen um das Risiko von Überschwemmung zu minimieren. Die Stabilität kann vermindert werden, wenn schwere Gegenstände mit dem Davit oder dem Auslegekran gehoben oder abgeschleppt werden. Brechende Wellen stellen eine ernste Gefahr für die Stabilität dar.

VORSICHT!

Um das Risiko von Wassereintrich zu vermeiden, halten Sie die Seeventile immer geschlossen, wenn diese nicht in Gebrauch sind.

DAS BOOT FAHREN

Mit einem Motorboot zufahren, bedeutet Verantwortung, nicht nur für die Besatzung an Bord, sondern auch anderen gegenüber denen man auf See begegnet. Rücksicht auf andere zeigen, macht andere Komfortabel.

Die Physikalischen Gesetze die für ein Boot anzuwenden sind, unterscheiden sich ziemlich von denen die ein Auto beeinflussen. Sie können das Verhalten eines Bootes und den Komfort an Bord vor allem durch

Anpassung der Geschwindigkeit an die herrschenden Bedingungen auf See und durch die Intelligente Nutzung der Trimmklappen beeinflussen. Ein Planungsboot fährt im Wasser bei maximaler Geschwindigkeit. Da die Geschwindigkeit des Bootes abnimmt, der Trimmwinkel zunimmt und der Bogen leicht ansteigt. Das ist normal und ist Voraussetzung für eine gute Performance.

NOTBREMSE

Wenn Ihr Boot mit einem Notstoppschalter ausgestattet ist, nehmen Sie die Lanyard nach dem lösen des Festmachers, direkt an sich. Für weitere detaillierte Anweisungen lesen Sie im Motorhandbuch nach. Es ist sehr wichtig, dass das Boot stoppt, wenn Sie aus irgendeinem Grund über Bord fallen oder an Bord stolpern, vor allem wenn Sie alleine sind. Beachten Sie jedoch, die Lanyard von Ihrem Handgelenk zu lösen, bevor Sie Andocken oder Stranden, um den Motor vor dem ungewollten Stoppen zu hindern.

MIT HOHER GESCHWINDIGKEIT FAHREN

Obwohl die Axopar 28 Boote die CE-Anforderungen im Effet Test bei voller Geschwindigkeit bestanden haben, empfehlen wir Ihnen nicht, scharfe Kurven bei hoher Geschwindigkeit zu fahren. Bei Überschreitung einer bestimmten Drehzahlgrenze, jede Rumpfkonstruktion könnten Sie Ihre Haftung verlieren. Dies könnte die Passagiere aus dem Boot werfen, besonders bei einzelnen Motorkonfigurationen.

- Die maximale Nenndrehzahl beträgt Open / OC 205kw / 275hv, T-Top 223kw / 300hv.
- Benutzen Sie das Boot nicht, wenn es einen Motor mit höherer Leistung hat als auf dem Tragfähigkeitsschild angegeben.
- Fahren Sie das Boot nicht mit hoher Geschwindigkeit, wenn der Rigg Winkel des Motors negativ ist (Bogen nach unten).
- Fahren Sie nicht bei voller Geschwindigkeit auf überlasteten Wasserstraßen oder wenn die Sicht aufgrund der Wetterbedingungen oder Wellen begrenzt ist.

- Reduzieren Sie Ihre Geschwindigkeit und achten Sie selbstverständlich auch auf die Sicherheit von anderen und von Ihnen.
- Beachten Sie Geschwindigkeitsbegrenzungen und Verbote im Zusammenhang mit einem Wellengang.
- Befolgen Sie die Regeln der Navigation und den Anforderungen der KVR (Übereinkommen über die internationalen Regeln zur Vorbeugung von Zusammenstößen auf See).
- Achten Sie immer darauf, dass Sie genügend Platz haben um Kollisionen zu vermeiden und für Ausweichmanöver anzuhalten.
- Verwenden Sie immer die Notbremse, falls vorhanden.
- Verringern Sie Ihre Geschwindigkeit auf hoher See für mehr Sicherheit und Komfort.
- Erlernen Sie das Geschwindigkeitspotenzial Ihres Bootes. Nutzen Sie dieses Wissen für wirtschaftliches und sicheres fahren.
- Vermeiden Sie hohe Geschwindigkeit mit großen Ruderbewegungen beim Rückwärtsfahren, denn das legt großen Druck auf das Ruder und den Steuermechanismus.
- Vermeiden Sie plötzliche Lenkbewegungen bei hoher Geschwindigkeit.
- Vermeiden Sie es im Bug Bereich zu bleiben, wenn Sie mit hoher Geschwindigkeit fahren.

GEFAHR!

Ein rotierender Propeller kann für einen Schwimmer oder jemanden der über Bord gefallen ist tödlich sein. Benutzen Sie die Notbremse und schalten Sie den Motor aus, wenn jemand aus dem Wasser auf das Boot klettert.

Sie sollten plötzliche Richtungswechsel bei hoher Geschwindigkeit vermeiden. Lassen Sie das Boot zum Stehen kommen und die Motordrehzahl runter kommen, bevor Sie zwischen Vorwärts- und Rückwärtsgang schalten. Ansonsten könnte dies zur Überlastung des Motors und zum Motorstillstand führen. Im schlimmsten Fall kann Meerwasser in den

Motor gelangen.

Ein rechtshändiger Propeller dreht sich mit dem Uhrzeigersinn und ein linkshändiger gegen den Uhrzeigersinn, vom Heck aus gesehen. Die Rotation des Propellers ist entscheidend für die Lenkung des Bootes. Der rechtshändige Propeller drückt das Heck des Bootes nach Steuerbord wenn das Boot nach vorne fährt und nach Backbord beim Rückwärts fahren. Die Drehrichtung des Propellers hat einen großen Einfluss auf den Drehradius. Ein Rechtshänder Propeller hat einen kleinen Wendekreis zum Steuerbord. Dies wird die Propeller Schaufelrad Wirkung genannt.

Ihre Propeller haben eine erhebliche Antriebsleistung, die eine kraftvolle Beschleunigung bieten. Berücksichtigen Sie dies, um gefährliche Situationen die sich daraus ergeben könnten, zu vermeiden.

Berücksichtigen Sie die Sicht aus der Steuermann Position. Folgende Faktoren reduzieren erheblich Ihre Sichtbarkeit:

- Getriebetrimmwinkel
- Trimmverlustwinkel
- Last und Lastpositionierung
- Geschwindigkeit
- Schnelle Beschleunigung
- Umstellung von Beschleunigung zum gleiten
- See Beschaffenheit
- Regen und Gewitter
- Dunkelheit und Nebel
- Innenbeleuchtung während der Fahrt im Dunkeln
- Position der Vorhänge
- Personen und Ausrüstung können die Sicht des Steuermann behindern

Die Internationalen Regelungen um Zusammenstöße auf See zu verhindern (KVR) geben vor zu jederzeit eine gute Sicht zu haben und die Vorfahrtsregeln zu beachten. Es ist wichtig, dass diese Regeln eingehalten werden.

AN DECK BLEIBEN

Es ist aus Sicherheitsgründen nicht erlaubt an Deck zu bleiben, wenn die Geschwindigkeit über 30 Knoten liegt. Wenn die Sonnendeckpolster vom Vordeck und der Tisch auf ihrem Platz sind fahren Sie nicht schneller als 15 Knoten um das Ablösen der Polster und des Tisches bei hoher Geschwindigkeit oder hohen Wellen zu vermeiden.

BENUTZUNG DER TRIMMKLAPPEN

WARNUNG!

Machen Sie nur kleine Anpassungen zu einem Zeitpunkt. Den Knopf für die Trimmklappen eine längere Zeit gedrückt zu halten kann zu Kontrollverlust des Bootes führen

Ein Axopar Boot braucht keine Trimmklappen um zu gleiten oder um eine gute Leistung zu absolvieren. Trimmklappen sind, wie auch immer, eine sehr nützliche Hilfe, wenn sie korrekt eingesetzt werden. Es gibt insbesondere zwei Situationen in denen die Trimmklappen verwendet werden. Diese sind, wenn es wünschenswert ist den Bug, bei steigendem Meeresspiegel und bei Geschwindigkeiten zwischen gleiten und Reisegeschwindigkeit abzulassen oder wenn Sie mit starkem Strahlwind fahren.

Ein Gleitboot lehnt sich immer in starke Strahlwinde. Dies reduziert die Qualität des Bootes auf See, weshalb eine Aufstellung auf einer Seite so schnell wie möglich beseitigt werden sollte. Das Absenken der Trimmklappen auf der Windseite bringt das Boot wieder in eine normale Haltung.

Um den Bug nach unten zu trimmen, benutzen Sie beide Trimmklappen parallel. Beginnen Sie damit beide Trimmklappen komplett zurück zu ziehen, dann senken Sie beide etwas von Zeit zu Zeit, so dass Sie die volle Kontrolle darüber behalten wie sich das Boot verhält.

Wenn Sie auf einem Meer achterlichem Seegang fahren, sollten beide Trimmklappen vollständig angehoben sein. Der Grund dafür ist, dass Boote in starkem achterlichem Seegang eine Tendenz zum "tauchen" haben, welches zu unkontrolliertem verlangsamen führen kann. Deshalb sollten Sie das Boot in solchen Meeren mit einem hohen Bogenwinkel fahren.

IN RAUEN GEWÄSSERN FAHREN

Fahren Sie niemals auf rauer See, wenn Sie sich nicht sicher sind, ob das Boot oder die Personen an Bord dies bewältigen können. Folgen Sie diesen einfachen Regeln:

- Seien Sie gut vorbereitet.
- Denken Sie daran lose Ausrüstungen zu sichern.
- Verstauen Sie den Treibanker und andere Notfallausrüstung immer leicht zugänglich.
- Vermeiden Sie brechende Meere, die nahe an Land und über Untiefen angezeigt werden können.
- Wenn dort erhebliche Wellen sind, verringern Sie die Geschwindigkeit um die Sicherheit der Personen an Bord zu garantieren.
- Benutzen Sie die Trimmklappen um den Bug abzulassen um einen Rumpf Aufschlag auf See zu vermeiden.

SEEGANG VON VORNE

- Stellen Sie die Geschwindigkeit ein um sich an die Größe der Wellen anzupassen.
- Stellen Sie die Trimmwinkel nach der Wellengröße ein. Vermeiden Sie seitliche Wellen.

ACHTERLICHER SEEGANG

- Denken Sie daran den Bug hoch zu halten, wenn Sie auf einem achterlichen Seegang unterwegs sind. Vermeiden Sie es durch Wellen durch zu brechen, behalten Sie die langsame Geschwindigkeit bei. Wenn nötig, benutzen Sie den Treibanker um die Geschwindigkeit zu reduzieren.
- Gleitboote können vor allem rauen achterlichen Seegängen ausgesetzt

werden. Das Heck des Bootes steigt und das Ruder reagiert nicht, so dass das Boot anbricht während der Bug in das Wasser schneidet.

VORSICHT!

Selbst ein rutschfestes Formteil kann rutschig sein, wenn das Deck nass ist.

WENDEVORRICHTUNG IN ENGEN KANÄLEN

eim Manövrieren des Bootes in engen Kanälen sollte die Motordrehzahl so niedrig sein wie möglich, so dass die Manöver ruhig und gleichmäßig getätigt werden. In schwierigen Wind- und Strömungsbedingungen kann mehr Umdrehung erforderlich sein, um die volle Leistung des Motors zu benutzen. In dieser Verfassung, ist es wichtig das Manöver schnell und präzise auszuführen um das Boot zum Beispiel davor zu bewahren in Schwierigkeiten zu geraten.

Eine gute Regel, bevor Sie ein Manöver unter schwierigen Bedingungen beginnen, ist die verschiedenen Situationen die passieren können durch zu denken. Beachten Sie die Wind- und Strömungsbedingungen und entscheiden Sie im Vorfeld welches Manöver Sie machen möchten. Ebenso ist es wichtig Ihre Mannschaft aufzuklären was sie in verschiedenen Situationen machen sollen.

Bedenken Sie immer, dass die Stabilität des Bootes durch Abschleppen reduziert wird.

ANLEGEN

Lassen Sie Ihre Crew immer wissen, wie Sie anlegen möchten. Fender und mindestens eine Festmacherleine vorne und hinten sollten vorhanden sein bevor Sie den Steg erreichen.

Es ist immer am einfachsten gegen den Wind anzudocken. Versuchen Sie den Bogen genau in den Wind zu halten und halten Sie ausrei-

chend Geschwindigkeit damit das Ruder reagiert. Wenn der Bogen in eine Richtung gedrückt wird, ziehen Sie sich zurück und versuchen Sie das Manöver erneut. Bringen Sie den Bogen bis an den Anlegesteg und gehen Sie sicher, dass Sie schnell in einer Linie stehen.

Mit einem Strahlwind ist es etwas schwieriger anzudocken. Lenken Sie nicht parallel zum Steg da es nicht immer einfach ist, einen Zusammenstoß des Bugs und den anderen Booten oder dem Steg zu vermeiden. Versuchen Sie stattdessen das Boot so zu manövrieren, dass der Wind genau von achtern kommt. So kann das Boot geradeaus Manövriert werden, da der Wind das Boot auf einem geraden Kurs hält. Es ist gut jemanden auf dem Vordeck zu haben, der an Land gehen kann und schnell den Bug in die gewünschte Richtung drehen kann, nachdem das Boot vollkommen zum Stillstand gekommen ist.

Versuchen Sie immer heftige Bewegungen an der Drosselklappe zu vermeiden, da die Leerlaufdrehzahl nach vorne und nach hinten in der Regel ausreichend ist. Heftige Bewegungen an der Drosselklappe kann zu panischen Manövern führen.

VOR DEM ANKERN

- 01 Überprüfen Sie die Grafik um zu sehen ob in diesem Bereich Ankern gestattet ist.
- 02 Hören Sie den Wetterbericht für den Bereich und beachten Sie die vorgesehenen Windbedingungen.
- 03 Schalten Sie das Echolot ein.
- 04 Beobachten Sie die Meeresbodenbedingungen und gehen Sie sicher das dort gut haltender Boden ist.
- 05 Überprüfen Sie ob die Sicherheitskette aus dem Anker freigegeben ist.
- 06 Warten Sie bis der vorgesehene Ankerpunkt erreicht ist bevor Sie den Anker ablassen.
- 07 Lassen Sie die Ankerkette mindestens dreimal so weit ins Wasser wie es tief ist.

- 08 Setzen Sie den Motor in den Rückwärtsgang um zu überprüfen ob der Anker halt gefunden hat. (Nur wenn Sie vom Bug Ankern)
- 09 Notieren Sie Ihre Position vom GPS. Überprüfen Sie regelmäßig, dass das Boot sich nicht von seiner Position entfernt.
- 10 Stellen Sie das Echolot auf „Anker überwachen“ ein.

ANKERN, ANLEGEN UND SCHLEPPEN

Befestigungspunkte sind in der Abbildung auf Seite 30 angegeben. Befestigungspunkte befinden sich sowohl am Heck, am Mittschiff als auch am Bug.

Beim Ankern oder schleppen beträgt die Vorwärtskraft **28,5 kN**

Beim Anlegen ist die Vorwärtskraft **23,3 kN**

Beim Anlegen ist die Rückwärtskraft **19,8 kN**

VORSICHT!

Die Zugfestigkeit der Leinen oder Ketten, sollten normalerweise die Festigkeit der Befestigungspunkte nicht überschreiten.

Fahren Sie immer langsam wenn Sie ein anderes Boot schleppen oder abgeschleppt werden. Wenn das Boot was Sie abschleppen ein versetzter Rumpf typ ist, überschreiten Sie seine Rumpfgeschwindigkeit nicht.

Bringen Sie die Abschlepplleine immer so an, das sie unter der Last ist. Es liegt in der Verantwortung der Eigentümer/ Betreiber zu gewährleisten, dass Festmacherleinen, Schleppleinen, Ankerketten, Ankerleinen und Anker für die beabsichtigte Verwendung ausreichend sind.

NACH LAUF DES MOTORS- DER MOTOREN

Lassen Sie den Motor einige Minuten im Leerlauf stehen um den Hitze- stress und dem entkohlten entgegen zu wirken. Dies ist besonders nach Ausführungen mit hoher Drehzahl wichtig.

- Schalten Sie den Motor/die Motoren durch drehen des Zündschlüssels auf Position S aus.

PFLEGE

- Das Boot benötigt eine gewisse Menge an Wartung. Dies ist besonders für die Außenteile relevant, die der Sonne und dem Salzwasser ausgesetzt sind. Eine ordnungsgemäße Wartung Ihres Bootes umfasst folgendes:
 - Waschen Sie das Boot regelmäßig mit Frischwasser.
 - Wenn das Boot das ganze Jahr benutzt wird, sollte der Rumpf ungefähr alle vier Monate poliert werden.
 - Reinigen Sie die verchromten und aus Edelstahl bestehenden Teile mit Autosol oder ähnlicher Chrompolitur.
 - Aluminiumteile werden mit Frischwasser gereinigt in das, wenn nötig Seifenlösung gegeben wird.
 - Spülen Sie die Abdeckung mit Frischwasser. Lassen Sie es gut trocknen bevor Sie es falten.
 - Ein Teak-Deck erfordert Wartung. Es wird empfohlen, das Verbunddeck mit einer weichen Bürste und einer milden Seifenlösung zu reinigen. Mit der Zeit nimmt das Teak-Deck ein Satin graues Aussehen an.
 - Vermeiden Sie die Benutzung von aggressiven Reinigern.

HÖLZERNE INNENAUSSTATTUNG

Die Innenausstattung des Bootes wie Schranktüren, Schubladenfronten, Holzleisten etc. sind aus geöltem Walnussholz. Reinigen Sie diese mit einem feuchten Tuch und etwas Seifenwasser. Behandeln Sie die Holzoberfläche jedes Jahr um das Holz zu beschützen.

Kunststoff und lackierte Oberflächen vor der eigentlichen Reinigung gleichmäßig mit Wasser benetzen. Regelmäßige Flecken mit einer weichen Bürste und einem leicht verdünnten Reinigungsmittel entfernen. Reinigen Sie anschließend die Oberfläche mit einem Schwamm und Wasser. Trocknen Sie es mit einem alten Tuch.

Die Interieur-Stoffe sind nach separater Waschanleitung (Markierung) oder wie folgt zu waschen. Waschen Sie die Stoffe bei 40°C mit Licht Schleuder und hängen Sie diese auf damit sie austropfen können. Das Material könnte leicht eingehen. Wenn Sie dies vermeiden möchten, bringen Sie die Stoffe in eine chemische Reinigung.

Die Scharniere von Schiebetüren und Klappen sollten regelmäßig, wenn nötig, gereinigt und geschmiert werden. Schmieren Sie keine Gleitflächen. Schmieren Sie Griffe und Schlösser mit normalem Schlossschmiermittel.

REINIGUNG

Lassen Sie die Abdeckung für mindestens 24 Stunden einweichen. Die Abdeckung sollte zweimal im Jahr gründlich gereinigt werden. Sie sollten die Innen- und Außenseite mit einem Schwamm oder einer weichen Bürste waschen. Benutzen Sie mildes Seifenwasser und viel Wasser mit maximal 30°C. Gründlich mit Frischwasser abspülen. Wir empfehlen Ihnen in die Schlusspülung, 12 %igen Essig zu mischen, um die Seifenreste zu neutralisieren. Hängen Sie die Abdeckung anschließend auf damit sie abtropfen kann.

WARNUNG!

Verwenden Sie keine Hochdruckreiniger oder chemische Reinigungsmittel.

ABDECKUNG

Neue Abdeckungen sind zunächst undicht, da die Nähte erst anschwellen müssen.

Um eine schnelle Verschlechterung der Abdeckung zu verhindern, sollten Sie es in einer hochgeklappten Position befestigen um das herumflattern zu vermeiden.

WARNUNG!

Zum Trocknen aufhängen. Benutzen Sie niemals einen Trockenschrank oder ein Bügeleisen um den Trockenzustand zu beschleunigen.

Überprüfen Sie ob die Plane vollständig trocken ist, bevor Sie diese verstauen. Eine feuchte Abdeckung kann Schimmelschäden verursachen.

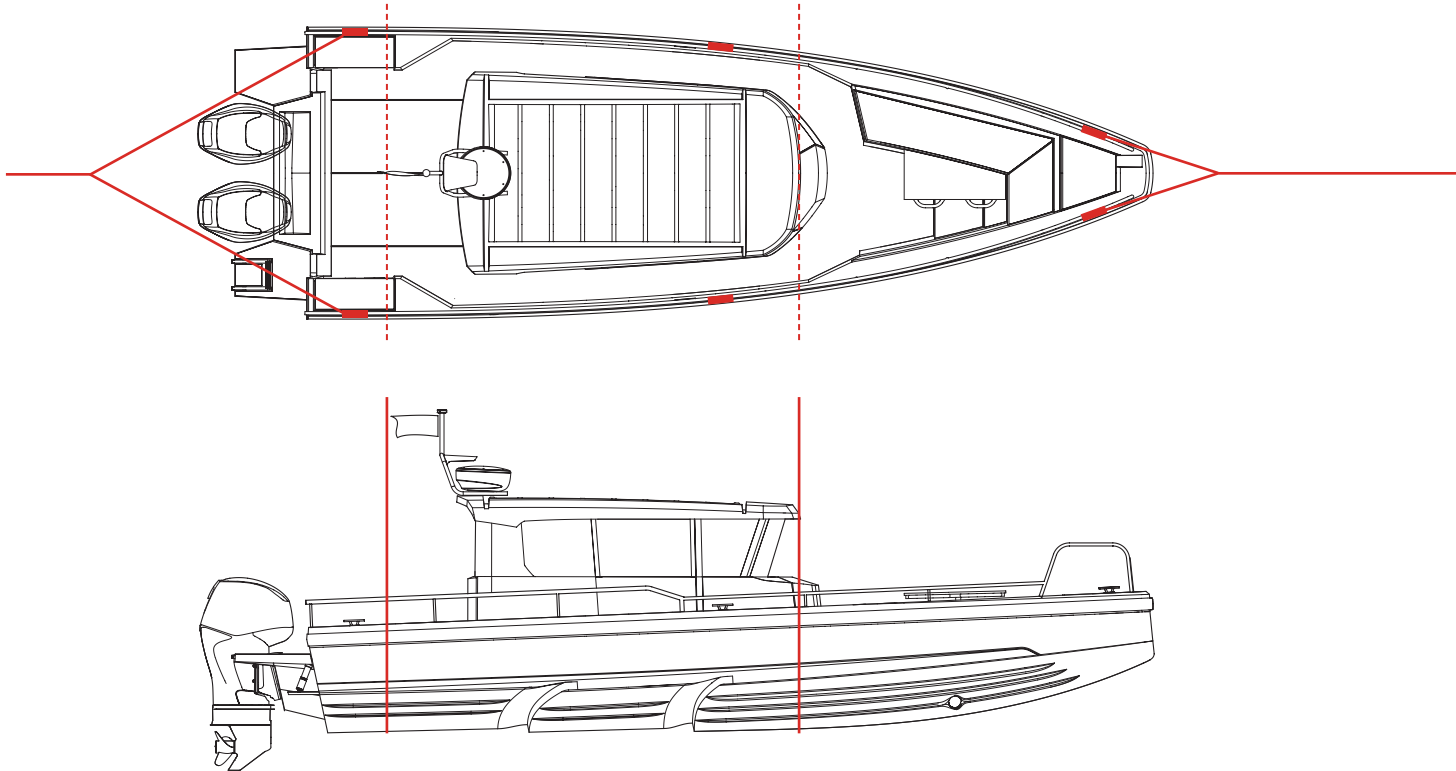
Lagern Sie die Abdeckung über Winter in trockenen Innenraumbedingungen.

Die Abdeckung muss nicht auf dem Boot aufbewahrt werden.

FROSTSCHÄDEN VORBEUGEN

- Das Lenzpumpensystem ist mit einer Wassersperre am Schlauch ausgestattet. Lösen Sie die Wassersperre am Schlauch und lassen Sie das Wasser vollständig aus der Wassersperre ablaufen und lassen Sie die Pumpe trocken laufen. Ansonsten können die Pumpen gefrieren und brechen.
- Schrauben Sie die Froststopfen an der Unterseite der Duscharmaturen ab. Wenn es keine Froststopfen gibt, schrauben Sie den Duschschlauch ab.
- Entleeren Sie den Wasserbehälter und alle anderen Teile in denen Wasser ist, um Frostschäden zu vermeiden.
- Lassen Sie die Frischwasserpumpe trocken laufen, damit das Wasser ablaufen kann.
- Gehen Sie sicher, dass unter keinen Umständen Wasser im Boot bleibt. Lassen Sie die Luken in der Kabine teilweise geöffnet.

DAS HOCHHEBEN UND TRANSPORTIEREN DER CABIN / AC



Hoch heben

Positionieren Sie die Krangurte so wie in dem Bild zusehen. Wenn die Gurte an den Lasthaken des Krans angebracht wurden, sollten Sie die Hebegurte mit Leinen an Bug und Heck befestigen um das verrutschen der Gurte vorzubeugen.

Transportieren

Verwenden Sie für den Transport eines Bootes an Land immer autorisierte Bootstransportunternehmen. Gehen Sie sicher, dass das Unternehmen einen vollen Versicherungsschutz im Falle von Schäden hat.

VOR DER EINWINTERUNG

- 01** Waschen Sie den Rumpf und den Boden direkt nachdem das Boot aus dem Wasser gehoben wurde.
- 02** Lassen Sie alle Schließfächer-, Fächer-, Kabinen- und Schranktüren angelehnt.
- 03** Waschen Sie alle Teile, auch unter den Dielen.
- 04** Teppiche und Kissen sollten vorzugsweise in Innenräumen an einem trockenen Ort gelagert werden. Wenn dies nicht möglich ist, stellen Sie sicher, dass die Kissen trocken sind und positionieren diese auf ihrem Platz.
- 05** Gehen Sie sicher, dass Ihr Boot gut Belüftet ist.
- 06** Wenn Sie die Batterien an Bord lassen, gehen Sie sicher, dass diese geladen sind, da die Batterien sonst einfrieren und brechen können.

ACHTUNG!

Der Hubbalken sollte genau die gleiche breite haben wie das Boot.

Nehmen Sie beim Heben immer Vorsichtsmaßnahmen in der Nähe und um das Boot herum vor. Beachten Sie die Position des Log-Gebers um Beschädigungen zu vermeiden. Schützen Sie die Rumpfseite um Beschädigungen zu vermeiden. Die Position der Schlingen müssen je nachdem, wie das Boot geladen ist, eingestellt werden.

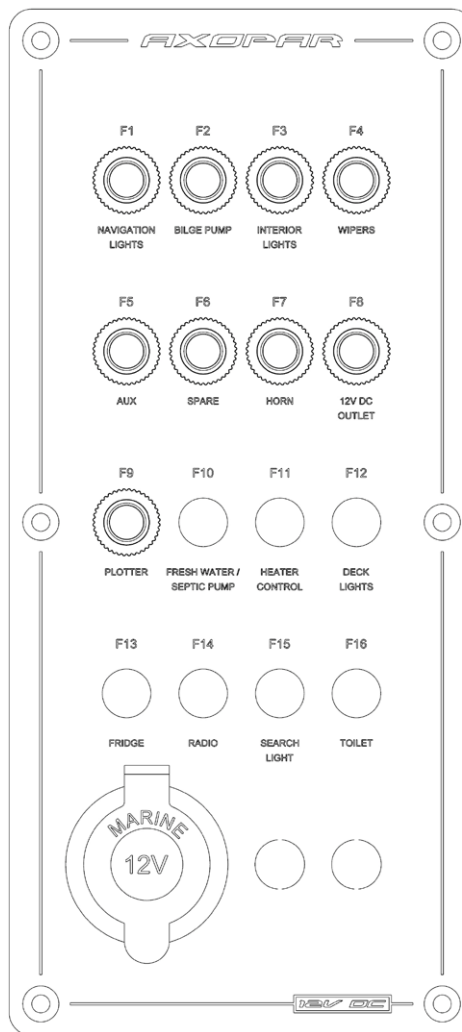
VOR DEM STARTEN

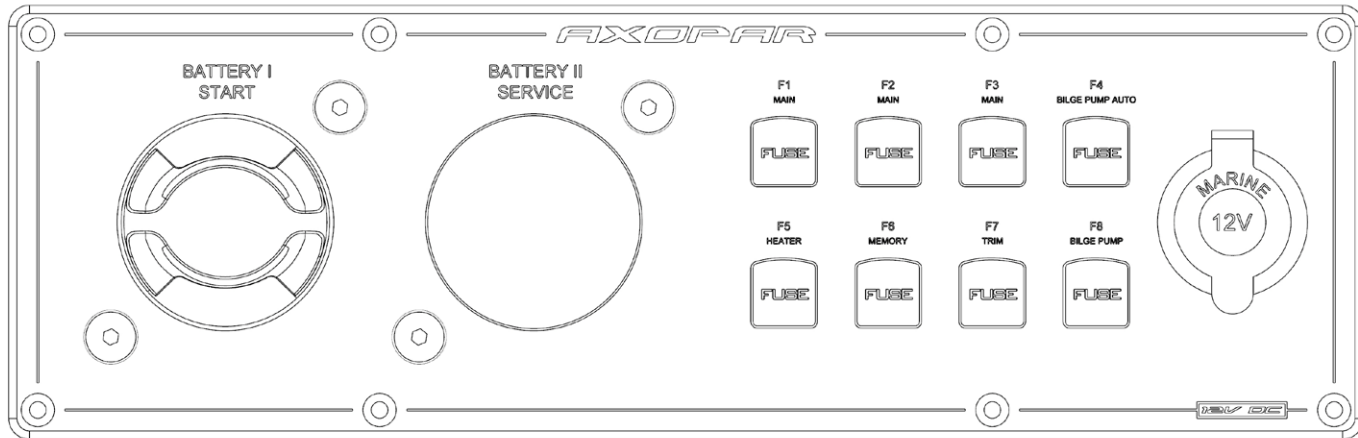
- 01** Entfernen Sie die Plane rechtzeitig vor dem Start.
- 02** Waschen Sie den Rumpf mit normalem Shampoo und einer weichen Bürste.
- 03** Wachsen Sie den Rumpf, wenn nötig. Benutzen Sie ein Standard Boot wachs.
- 04** Wenn im Rumpf kleine Kratzer sind, oder wenn etwas von dem Oberflächen Gelcoat seinen Glanz verloren hat, schleifen Sie die Flächen kurz an bevor Sie polieren.
- 05** Streichen Sie den Boden mit Antifouling Farbe.
- 06** Wenn die Batterien entfernt wurden, bauen Sie diese wieder ein und Überprüfen Sie den Elektrolyt Level in den Zellen.
- 07** Überprüfen Sie alle Kabel, Klemmen, Motorlager und andere Befestigungen.
- 08** Überprüfen Sie die Lenkung vor dem Start.
- 09** Überprüfen Sie die Instrumentierung.
- 10** Schließen Sie alle Wasserablassschrauben.
- 11** Überprüfen Sie, dass die Flutventile fest und in Ordnung sind, prüfen Sie auf eventuelle Frostschäden.
- 12** Überprüfen Sie alle Rohre, Schläuche und Hähne.
- 13** Notieren Sie sich alle Frostschäden.

ANHANG 1: SICHERUNGSKASTEN

- F1** Navigationslicht
- F2** Lenzpumpe
- F3** Innenbeleuchtung
- F4** Scheibenwischer
- F5** AUX
- F6** Ersatz
- F7** Hupe
- F8** 12v DC leichstrom-Steckdose
- F9** Kartenplotter
- F10** Frischwasser Pumpe/ Fäkalientank Pumpe
- F11** Heizungssteuerung
- F12** Plattform Leuchten
- F13** Kühlschrank
- F14** Radio
- F15** Suchlicht
- F16** Toilettenlicht

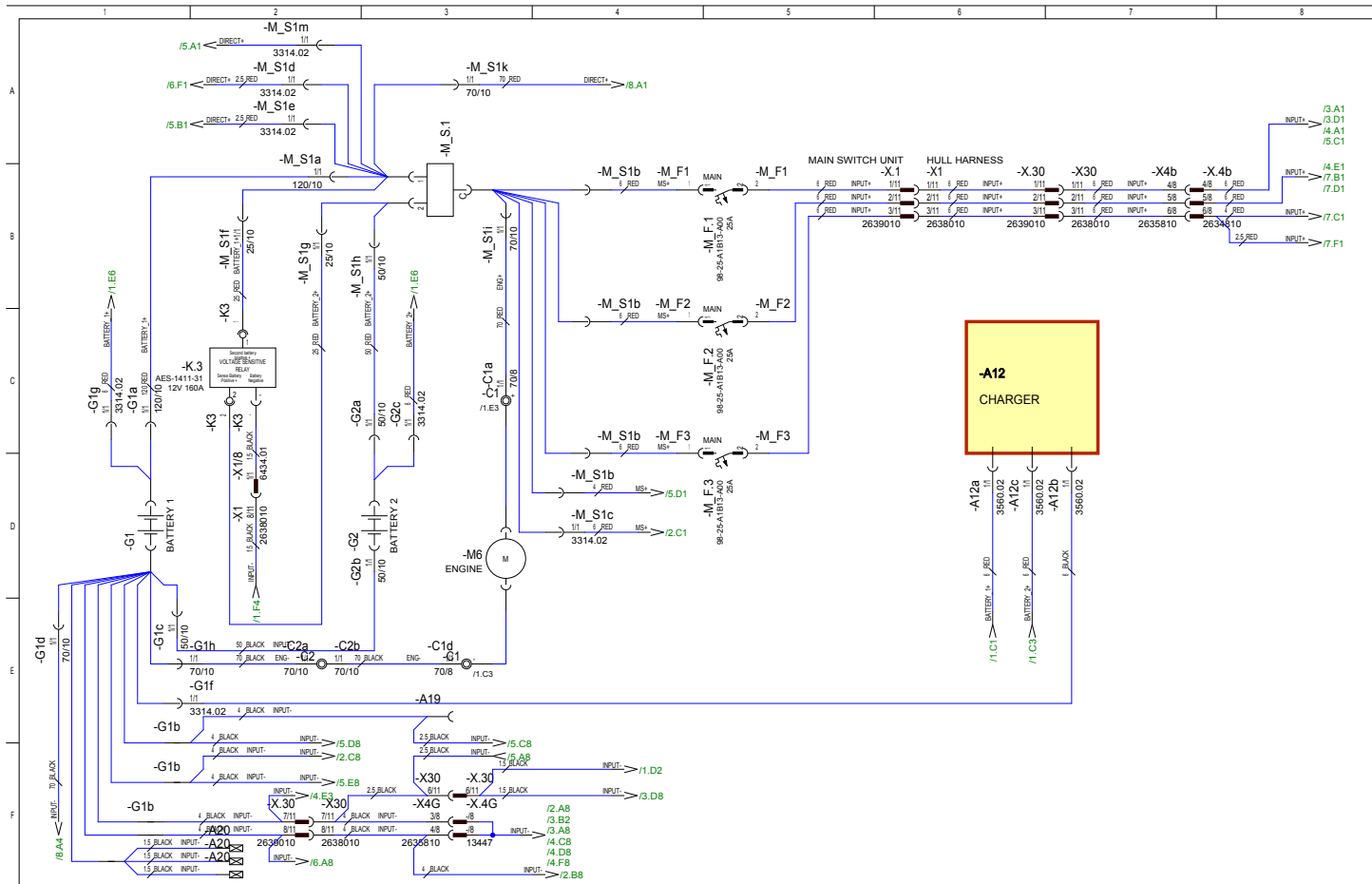
12V DC Gleichstrom-Steckdose





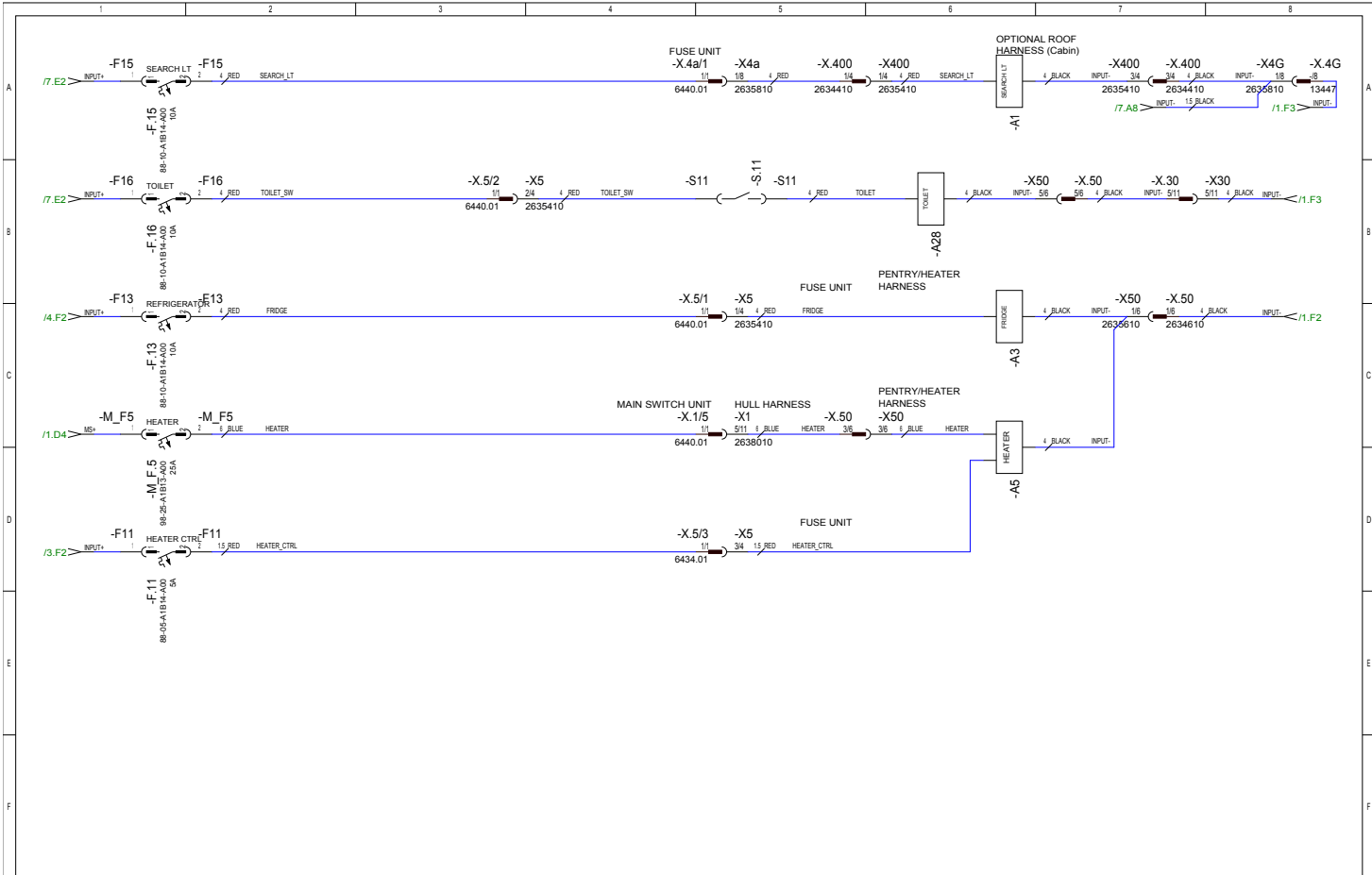
- F1** Hauptsicherung
- F2** Hauptsicherung
- F3** Hauptsicherung
- F4** Automatische Lenzpumpe
- F5** Webasto Heizung
- F6** Radio-Speicher
- F7** Trimmklappen
- F8** Lenzpumpe, Manuelle Verbindung

12V DC Gleichstrom-Steckdose

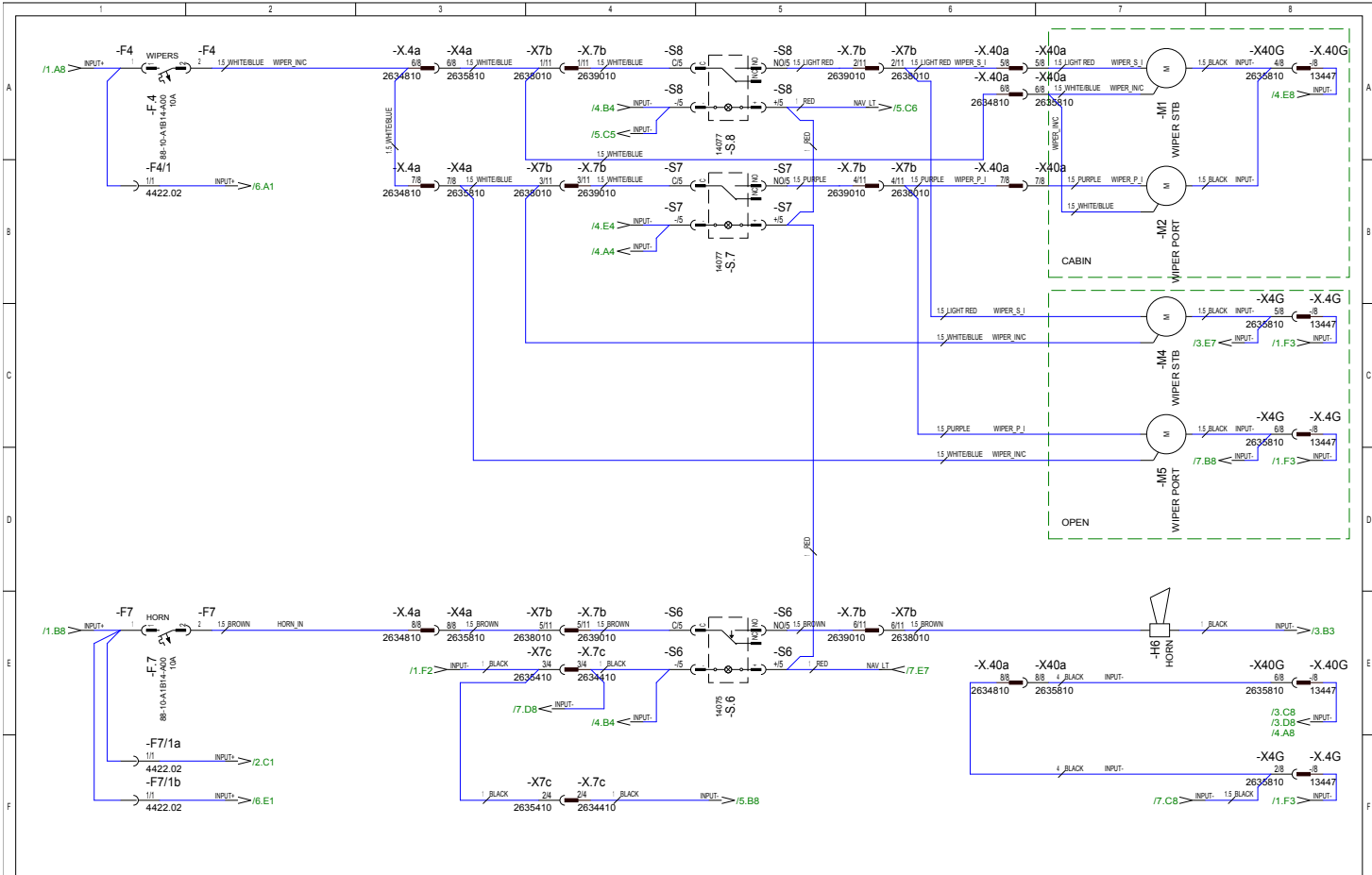


14.11.2013	TuM	A2: NO MODIFICATIONS.	Date	9.10.2013
21.2.2014	TuM	A3: BATTERY+ CABLE 50->70mm2; C1 & ENGINE CABLES ADDED.	Drawing by	RN
26.3.2014	TuM	B4: G1e-M S1a 70mm2->120mm2; M S1k, A20 ADDED; G1e REMOVED; ETC.	Sheet rev.	4
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	B

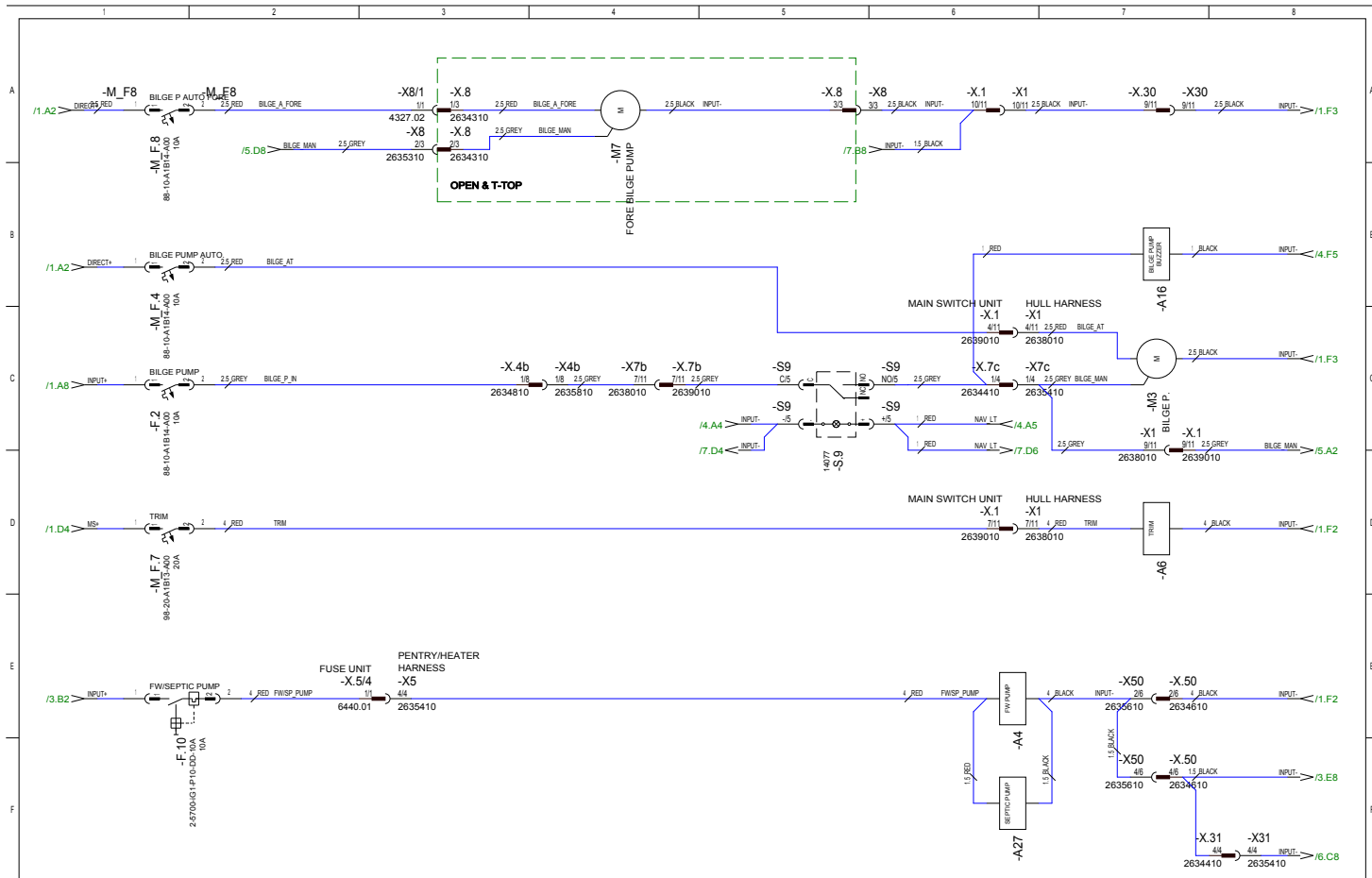
	Axopar		Sub-product code		Product code		Project ID	
	28	MAIN	HL				1 / 25	
	Boat model	Title	Loc		Sheet			



14.11.2013	TuM	A2: NO MODIFICATIONS.	Date	7.10.2013		Axopar			
21.2.2014	TuM	A3: NO MODIFICATIONS.	Drawing by	RN		28	Sub-product code	Product code	Project ID
26.3.2014	TuM	B4: F16 SPARE->TOILET; TOILET CIRCUIT ADDED.	Sheet rev.	4		SEARCH LT, RADAR, FRIDGE, HEATER	HL		
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	B		Title	Loc	2 / 25	Sheet



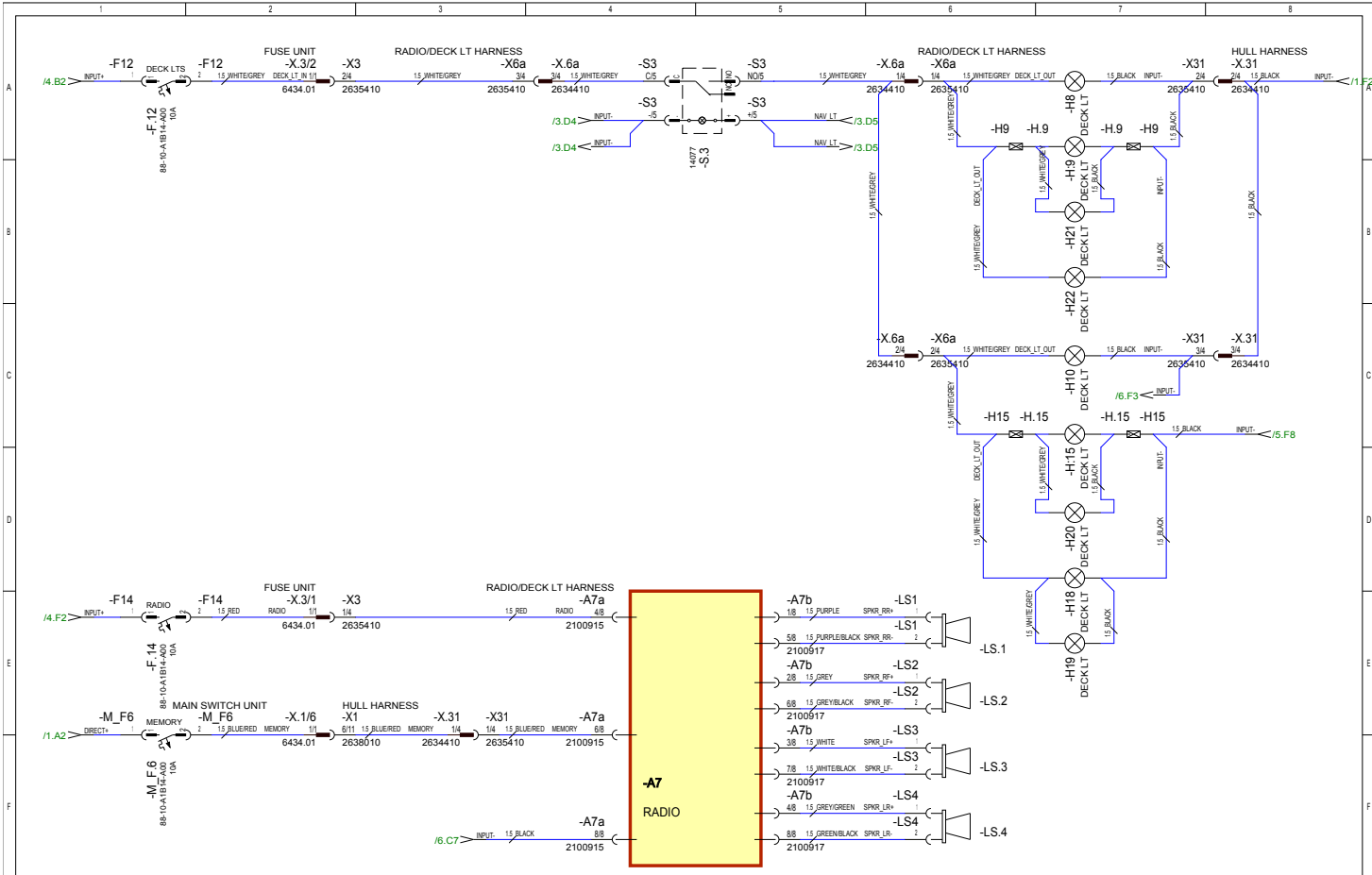
14.11.2013	TuM	A2: NO MODIFICATIONS.	Date	8.10.2013		Axopar			
21.2.2014	TuM	A3: NO MODIFICATIONS.	Drawing by	RN		Boat			
26.3.2014	TuM	B4: NO MODIFICATIONS.	Sheet rev.	4	28	Sub-product code	Product code	Project ID	
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	B	Boat model	Title	WIPERS, HORN	HL	4 / 25
1	2	3	4	5	6	7	8	Sheet	



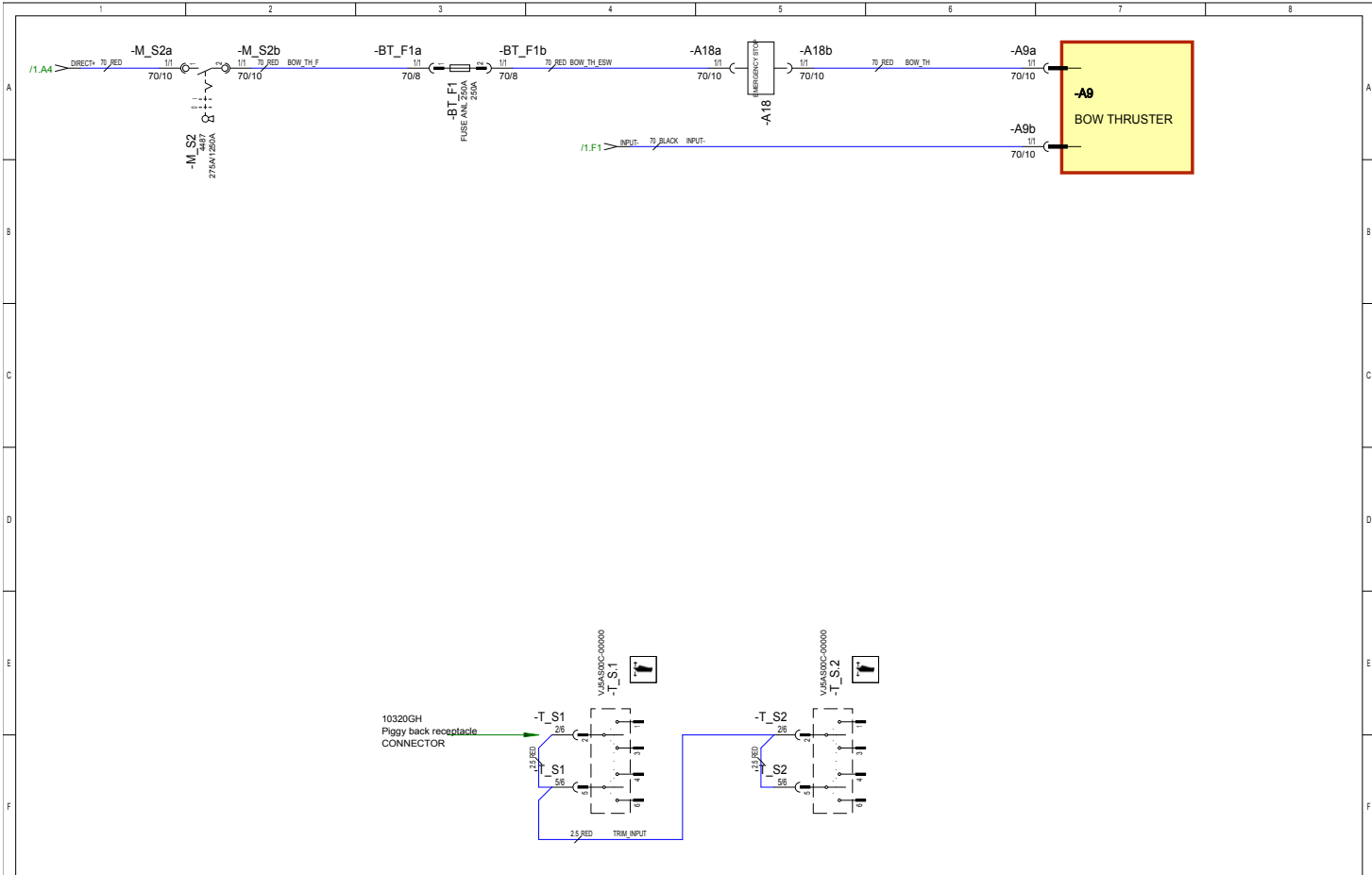
14.11.2013	TuM	A2: NO MODIFICATIONS.	Date	8.10.2013
21.2.2014	TuM	A3: NO MODIFICATIONS.	Drawing by	RN
26.3.2014	TuM	A4: FORE BILGE PUMP CIRCUIT ADDED (M_F8, M7).	Sheet rev.	4
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	B



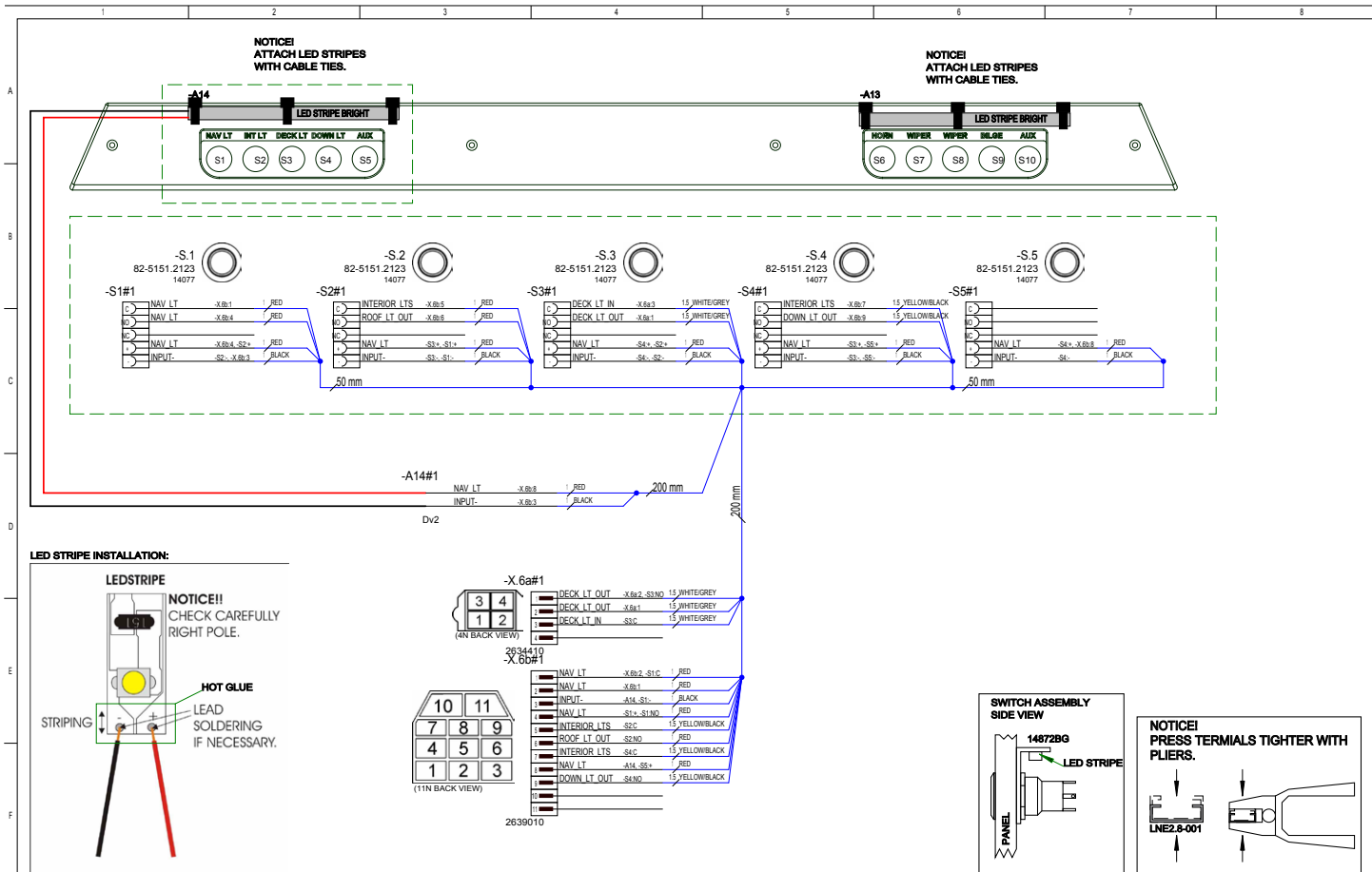
Axopar		Sub-product code	Product code	Project ID
Boat	28	PUMPS, TRIM	HL	
Boat model		Title	Loc	5 / 25
				Sheet



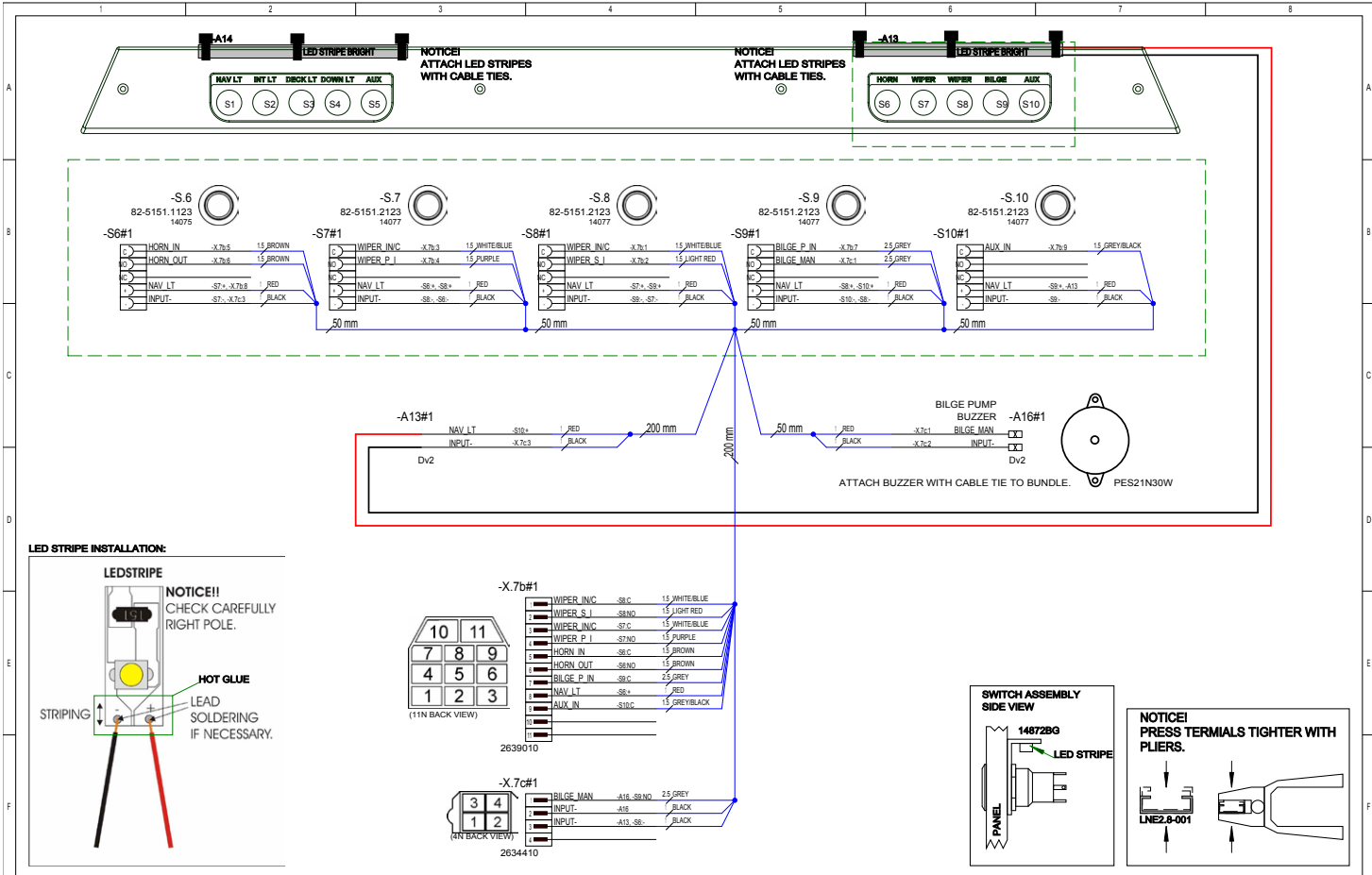
14.11.2013	TuM	A2: RENAMING S4->S3.	Date	8.10.2013		Axopar	Sub-product code	Product code	Project ID	
21.2.2014	TuM	A3: NO MODIFICATIONS.	Drawing by	RN		Boat	28	DECK LTS, BILGE P.		
26.3.2014	TuM	B4: H18 - H22, H.9 & H.15 ADDED.	Sheet rev.	4		Boat model			HL	
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	B			Title	Loc	6 / 25 Sheet	



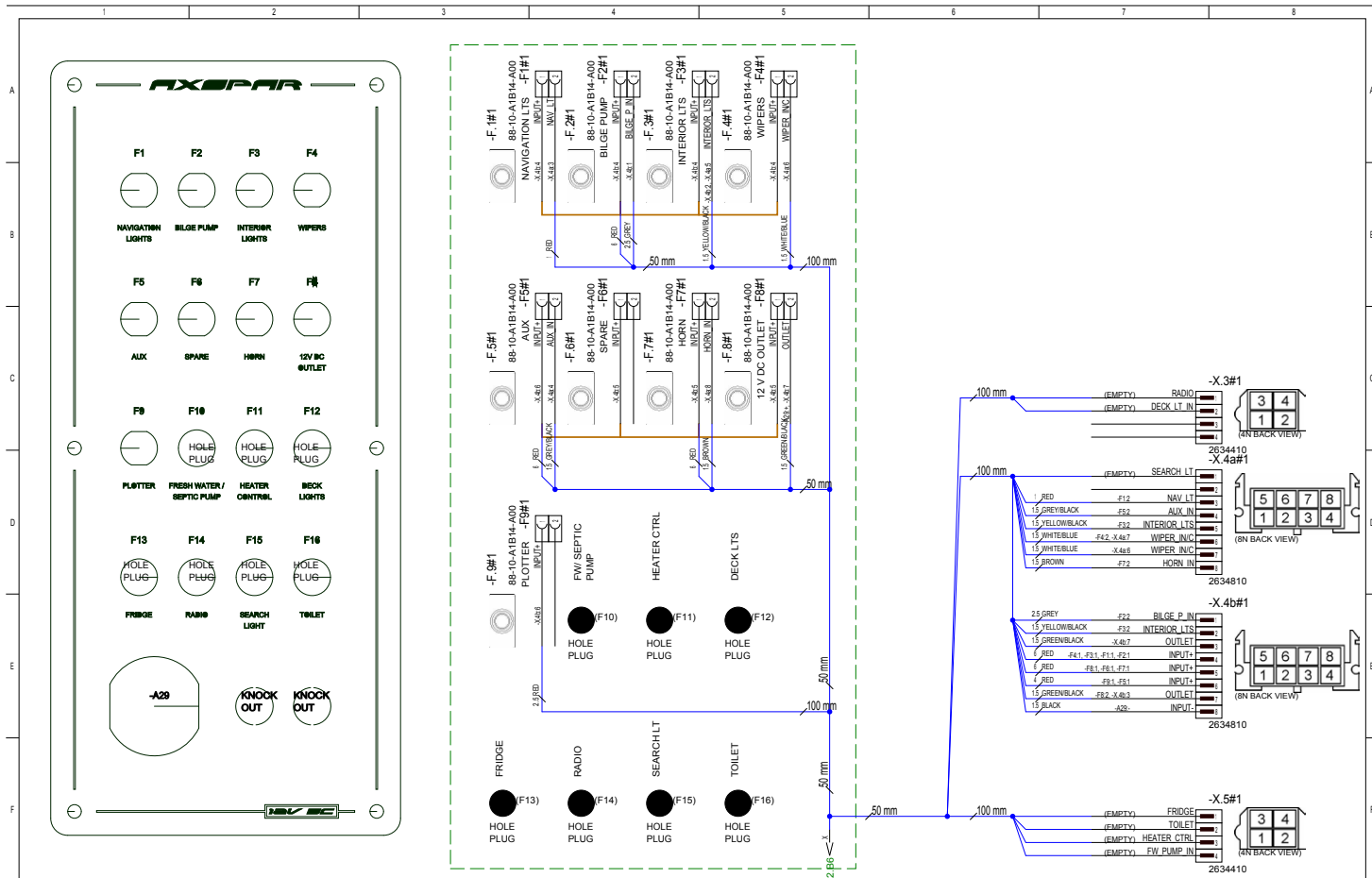
14.11.2013	TuM	A2: NO MODIFICATIONS.	Date	11.10.2013		Axopar				
21.2.2014	TuM	A3: NO MODIFICATIONS.	Drawing by	RN		Boat	28	Sub-product code	Product code	Project ID
26.3.2014	TuM	B4: A18 ADDED.	Sheet rev.	4		Boat model		BOW THRUSTER		
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	B			Title	HL	8 / 25	
1		2	3	4	5	6	7	Loc	Sheet	



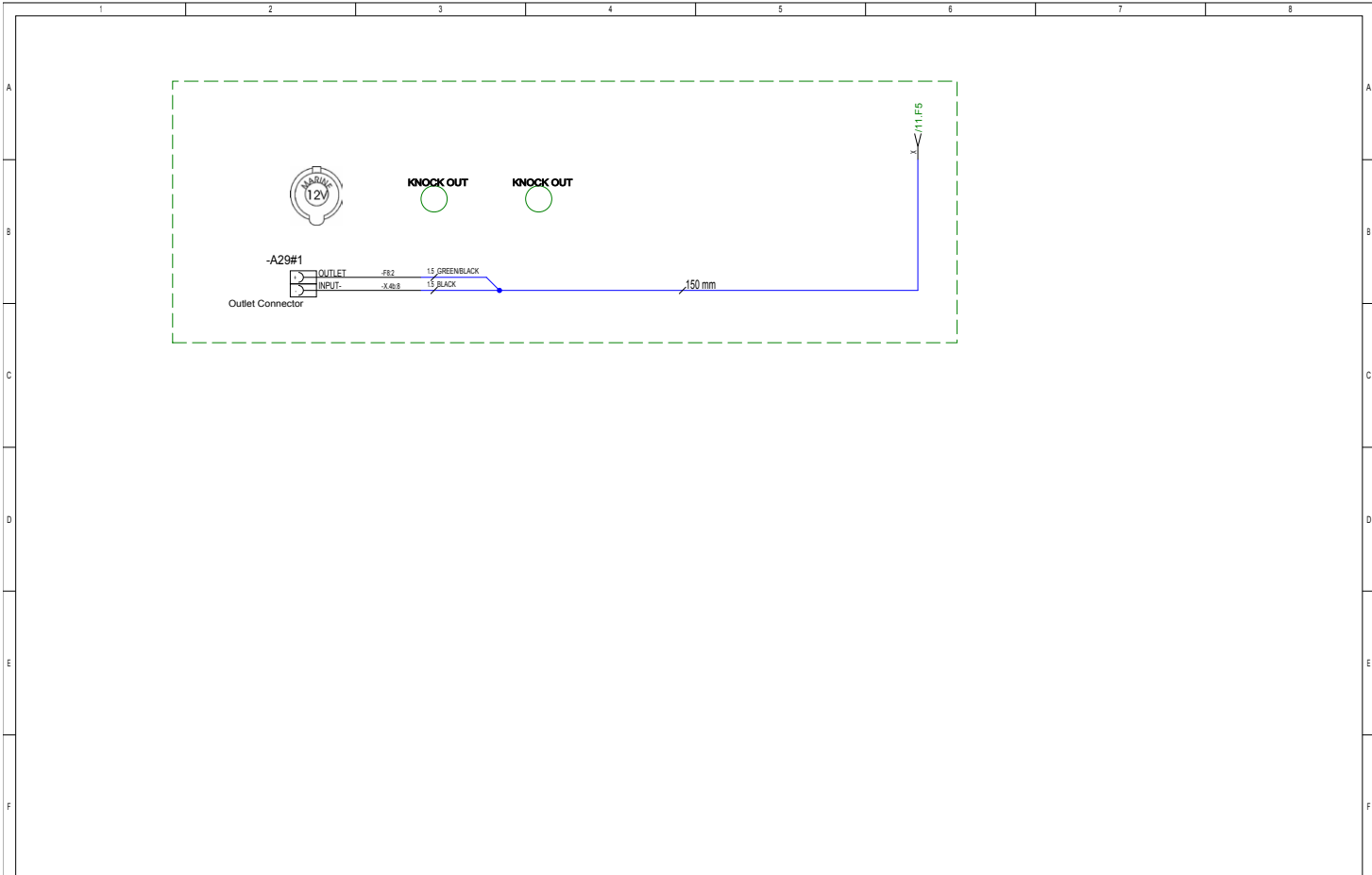
14.11.2013	TuM	A2: PANEL MODIFIED; S1 REMOVED; RENAMING S2->S1;S3->S2;S5->S4. S5 ADDED.	Date	11.10.2013		Axopar	14872	14765	Project ID
31.3.2014	TuM	B3: PANEL MODIFIED; A16 REMOVED; S4 PANEL LT->DOWN LT; X.6b 8N->11N.	Drawing by	RN		28	SWITCH PANEL	HL	
Date of modification	Modified by	Description	Sheet rev.	3	Boat model	Title	Loc	9 / 25	
1	2	3	4	5	6	7	8	Sheet	



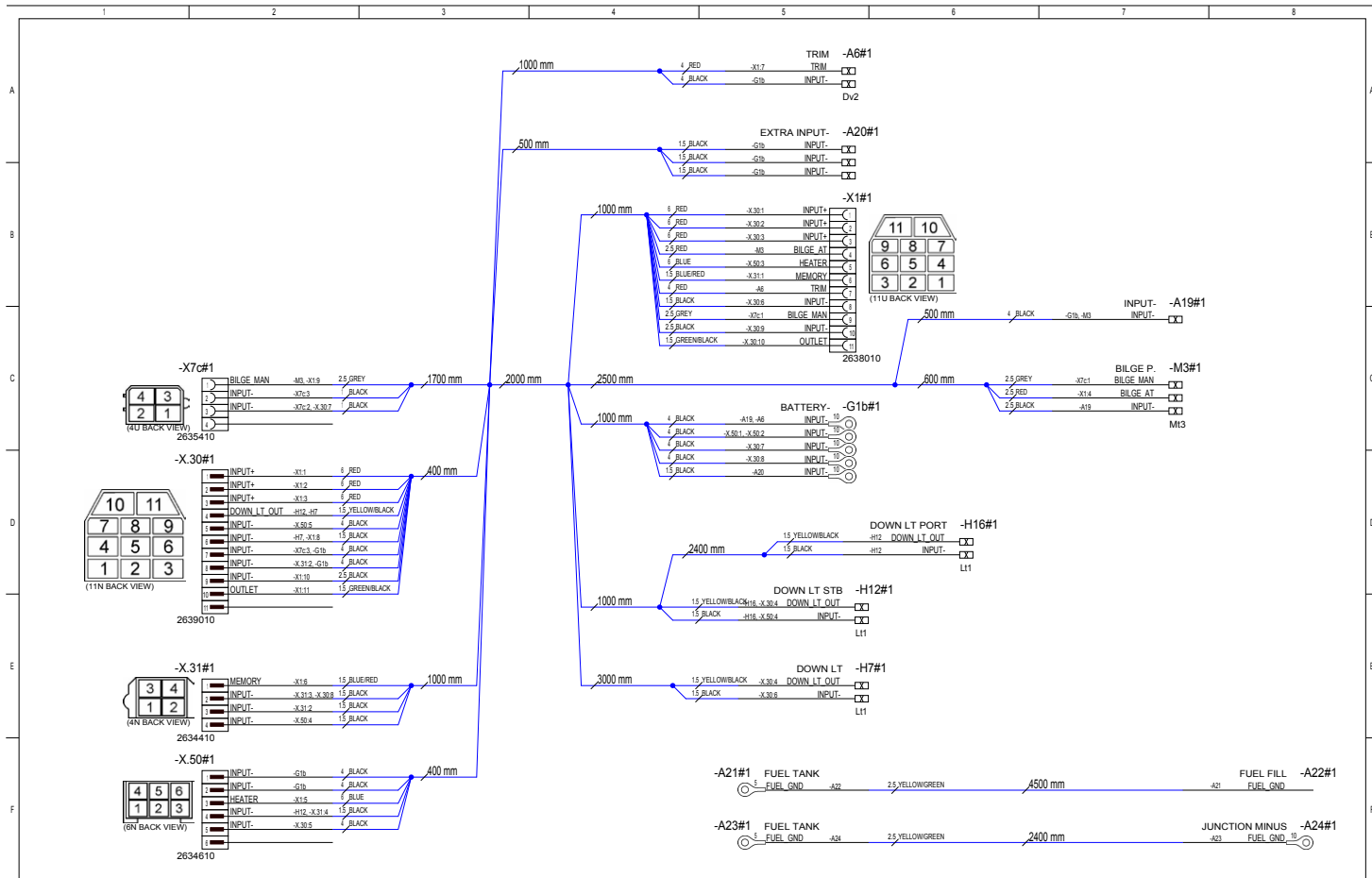
14.11.2013	TuM	A2: PANEL MODIFIED; S1 REMOVED; RENAMING S2->S1;S3->S2;S5->S4. S5 ADDED.	Date	11.10.2013		Axopar	14872	14765	
31.3.2014	TuM	B3: PANEL MODIFIED; A15 REMOVED; S4 PANEL LT->DOWN LT; X.6b 8N->11N.	Drawing by	RN		Boat	Sub-product code	Product code	Project ID
Date of modification	Modified by	Description	Sheet rev.	3	Boat model	28	SWITCH PANEL	HL	10 / 25
			Project rev.	B				Loc	Sheet



31.3.2014	TuM	B2: PANEL MODIFIED; A29 ADDED; ETC.	Date	10.10.2013		Axopar	15271	14766	Project ID	
			Drawing by	RN		Boat	28	FUSE UNIT	HL	11 / 25
			Sheet rev.	2		Boat model			Loc	Sheet
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	B						

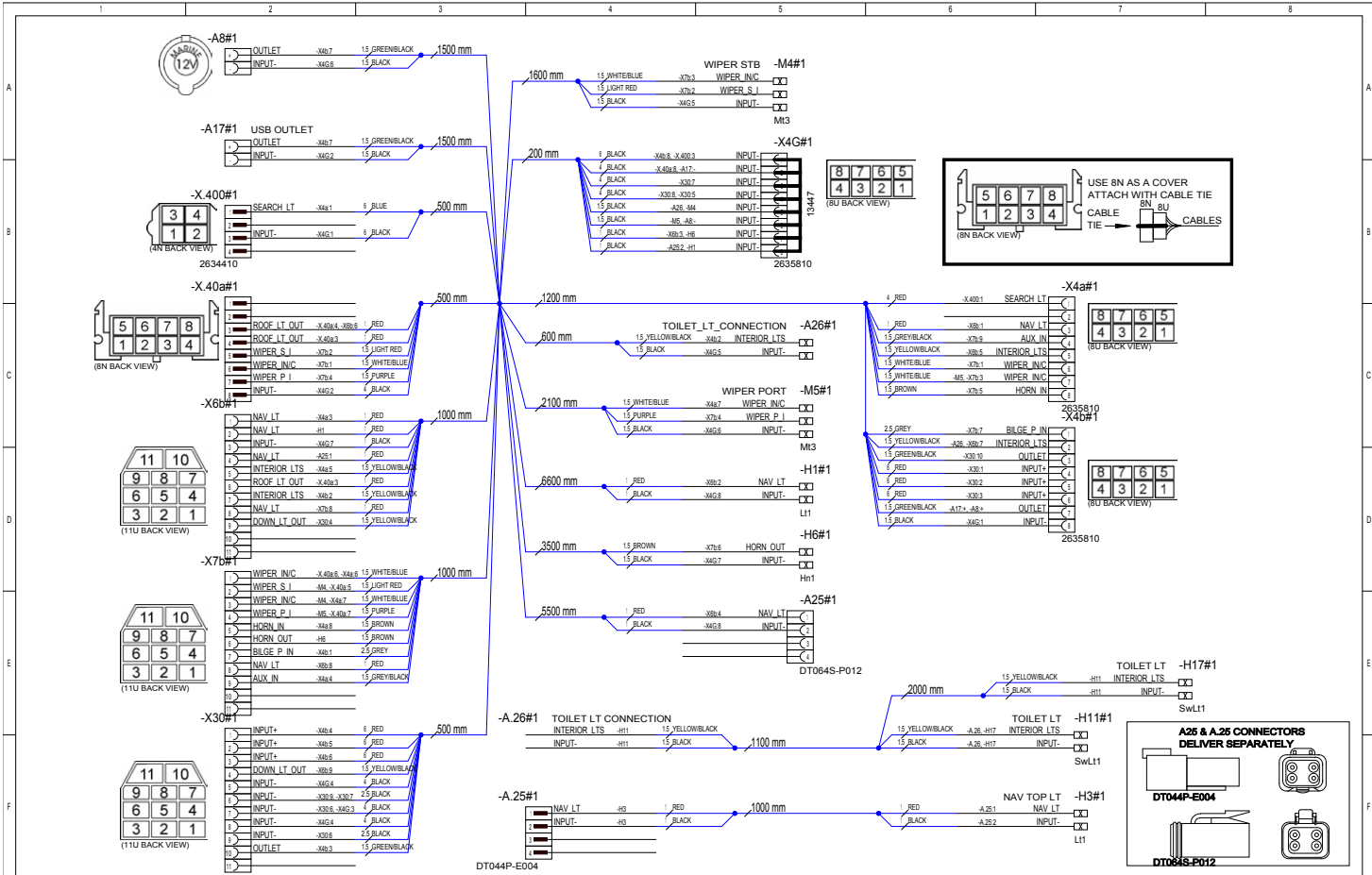


31.3.2014	TuM	B2: PANEL MODIFIED; A29 ADDED; ETC.	Date	28.3.2014		Axopar	15271	14766	Project ID
			Drawing by	RN		Boat	28	FUSE UNIT	HL
			Sheet rev.	2	Boat model		Title	Loc	12 / 25 Sheet
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	B					



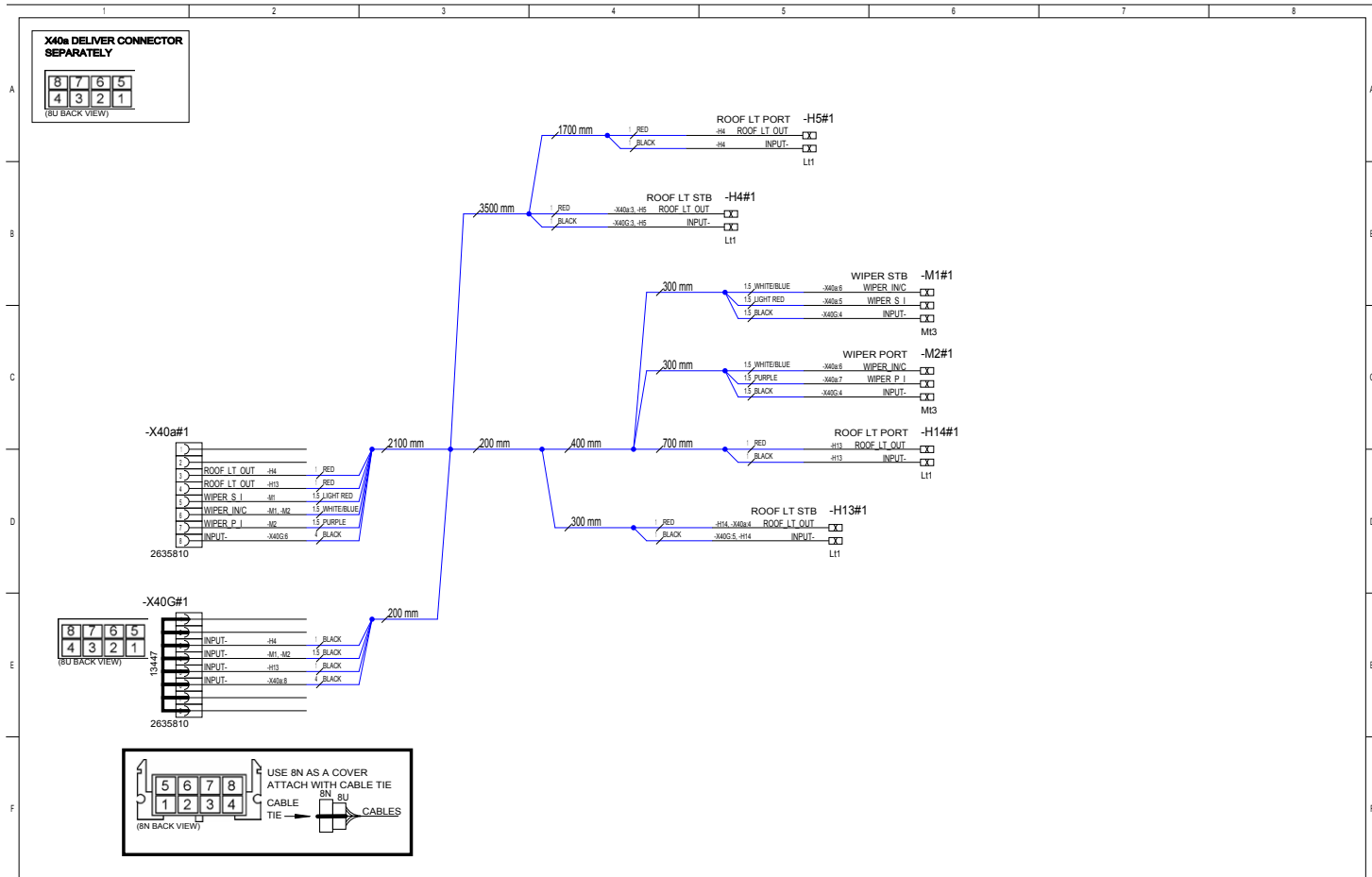
27.3.2014	TuM	B2: LENGHT MODIFICATIONS; A6, A19, A20, H16, A21, A22, A23, A24 ADDED; H, S1 REMOVED; ET	Date	8.10.2013
			Drawing by	RN
			Sheet rev.	2
			Project rev.	B

	Axopar	Sub-product code	14767	Product code	Project ID
	Boat	HULL HARNESS	HL		
28	Boat model	Title	Loc		13 / 25
					Sheet

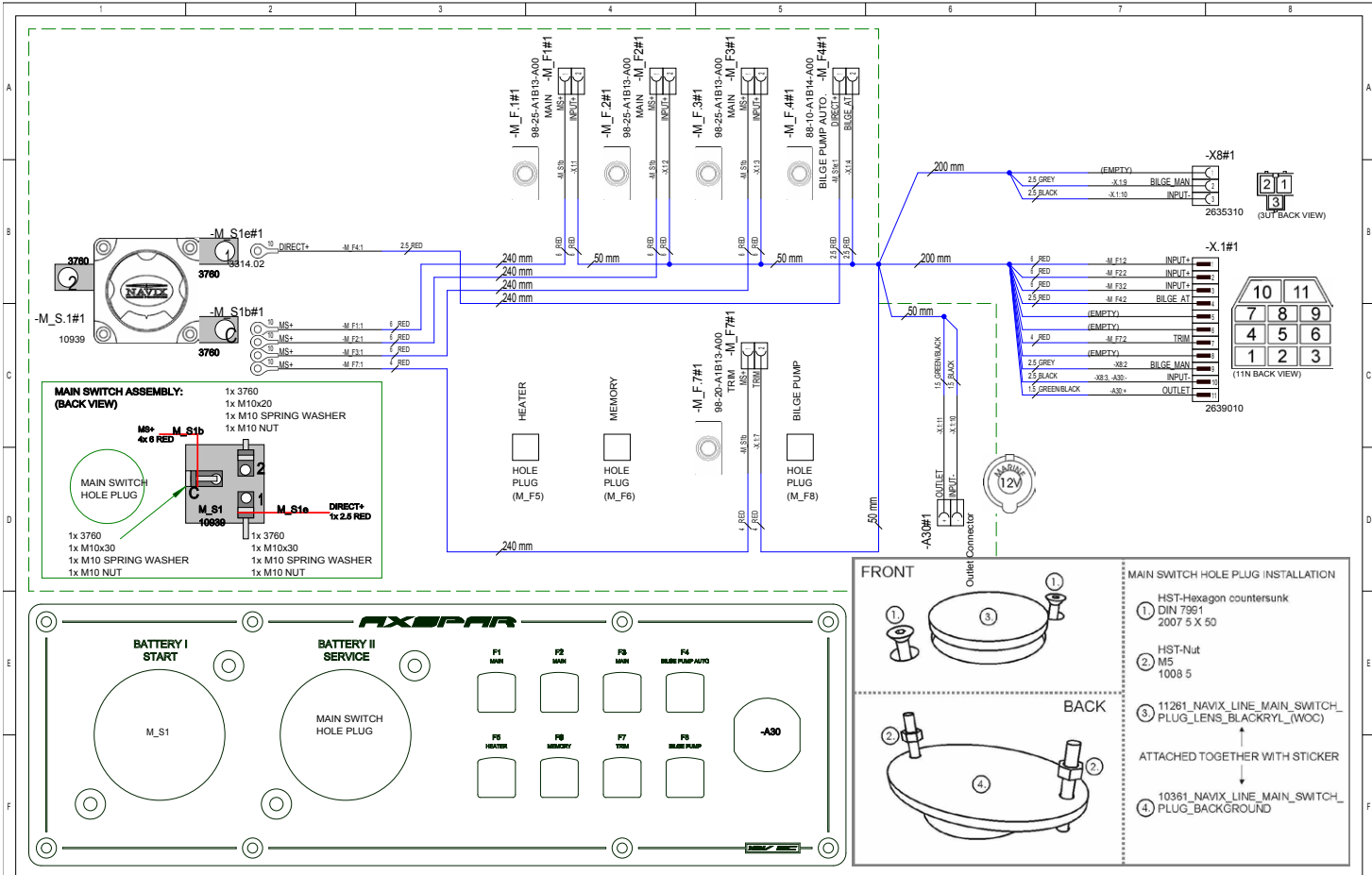


21.2.2014	TuM	A2: M5 1000mm -> 2000mm.	Date	8.10.2013
27.3.2014	TuM	B3: LENGHT MODIFICATIONS; A17, A26, A25, H11, H17 ADDED; X6b 8U->11U; ETC.	Drawing by	RN
			Sheet rev.	3
			Project rev.	B

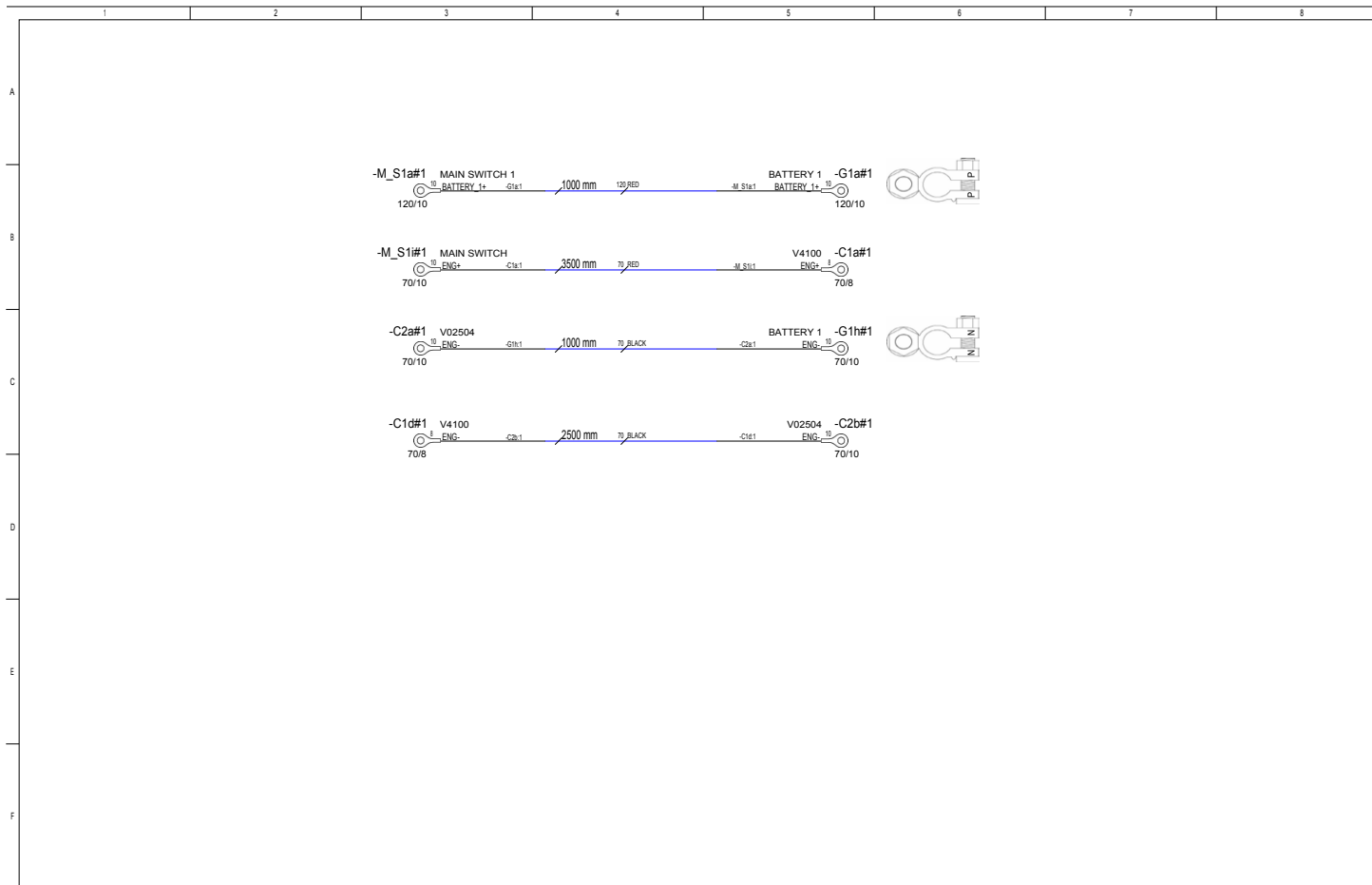
	Axopar	Sub-product code	14768	Product code	14768	Project ID	
	Boat 28	DECK HARNESS	HL				14 / 25
Copyright by	Boat model	Title	Loc				Sheet



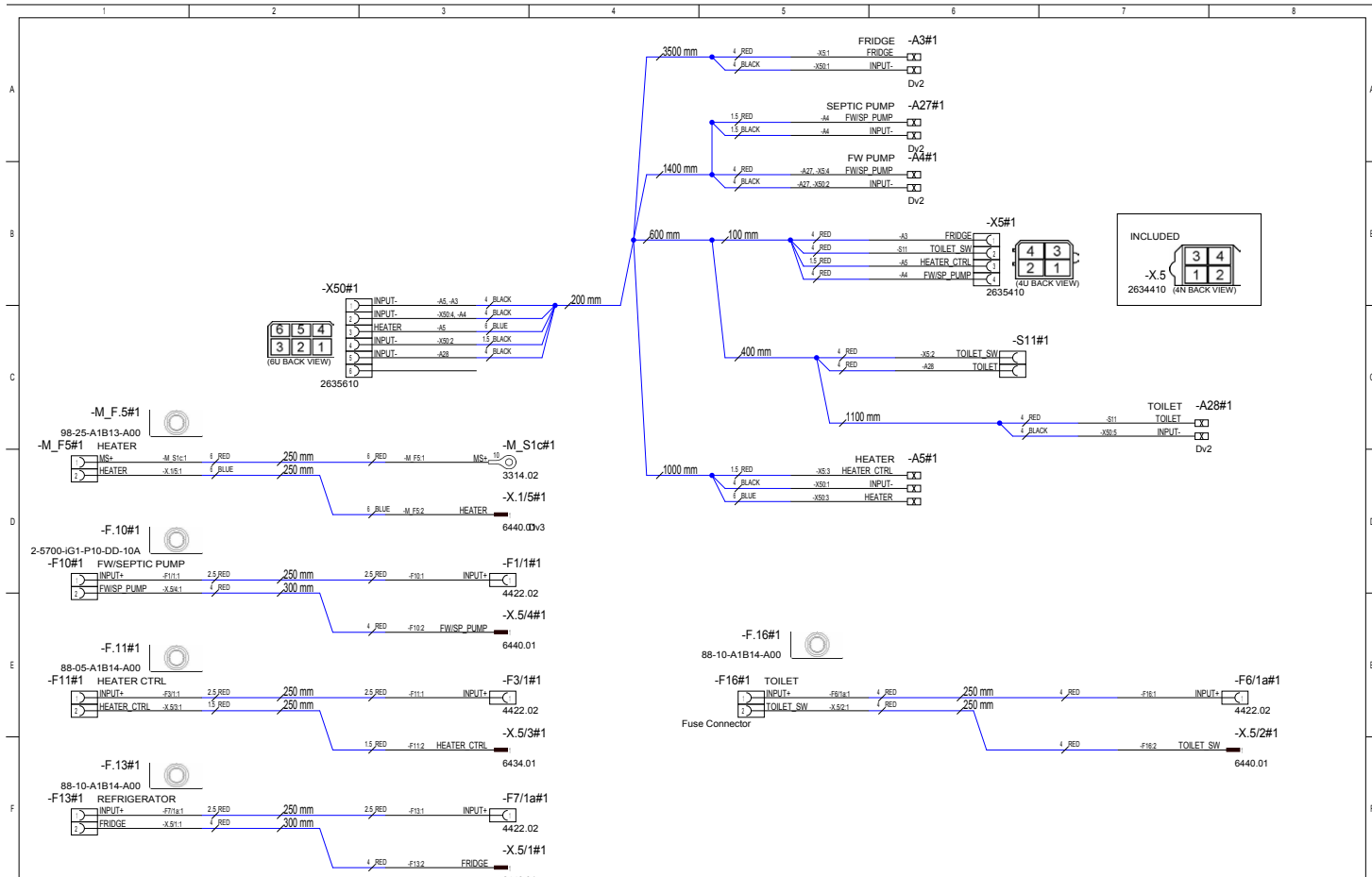
28.3.2014	TuM	B2- MAJOR LENGHT MODIFICATIONS: H13, H14, H5, M1, M2 RELOCATED.	Date	8.10.2013		Axopar	14769	Project ID
			Drawing by	RN		Boat	Sub-product code	Product code
			Sheet rev.	2		28 Cabin	ROOF HARNESS	HL
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	B		Boat model	Title	Loc



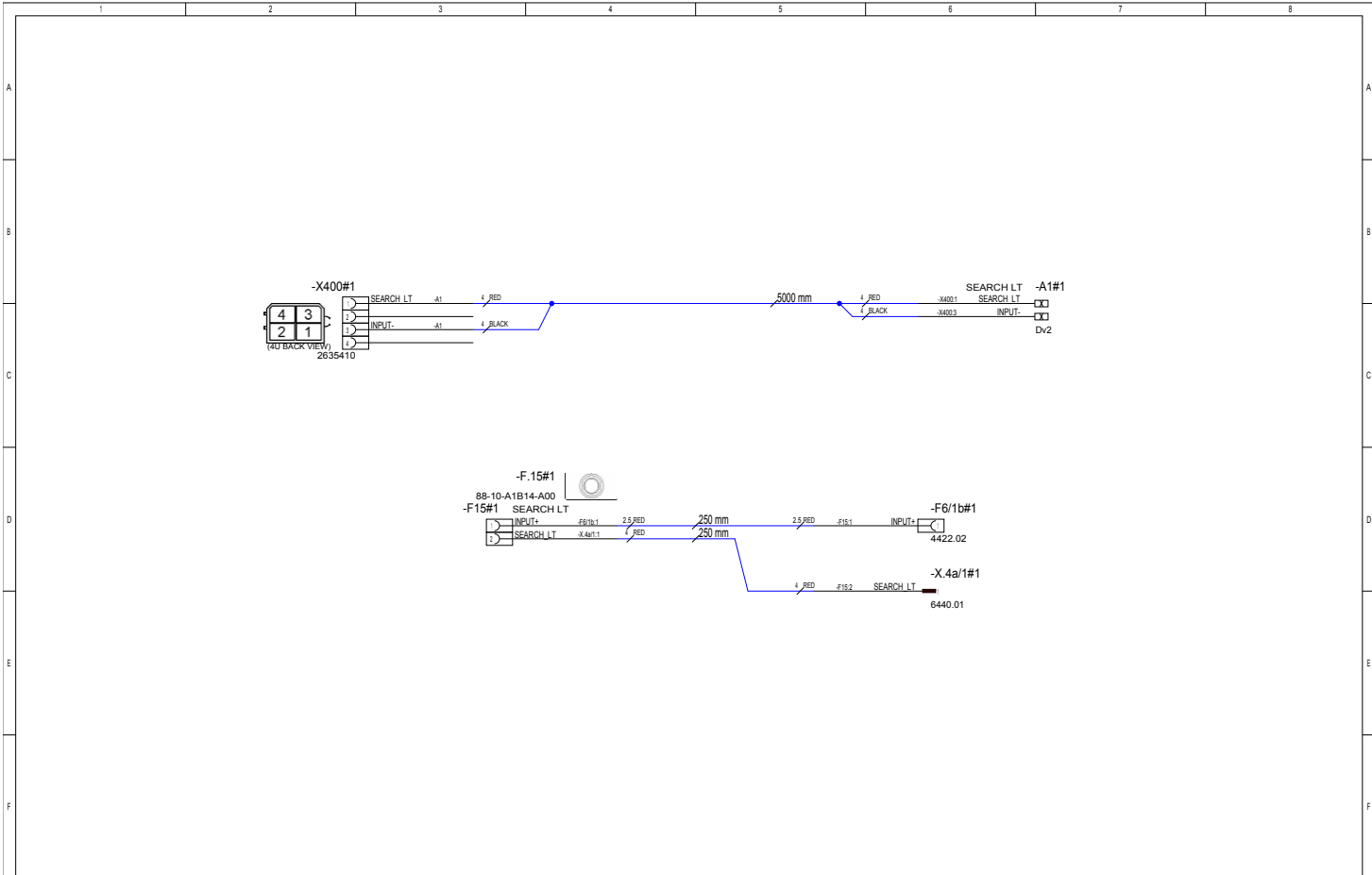
21.2.2014	TuM	A2: BATTERY+ CABLE 50->70mm2 & LENGHT 1000->1200mm; ENG+ CABLE ADDED.	Date	11.10.2013		Axopar	15272	14770	
31.3.2014	TuM	B3:A30, X8, C2b, C2a ADDED; BATTERY_1+ 70->120mm2; X.1.8N->11N; ENG+ 5.5->3.5m; BATTERY_1+ 1.2->1m.	Drawing by	RN		Boat	28	MAIN SWITCH UNIT	HL
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	B	Boat model	Title	Loc	Sheet	



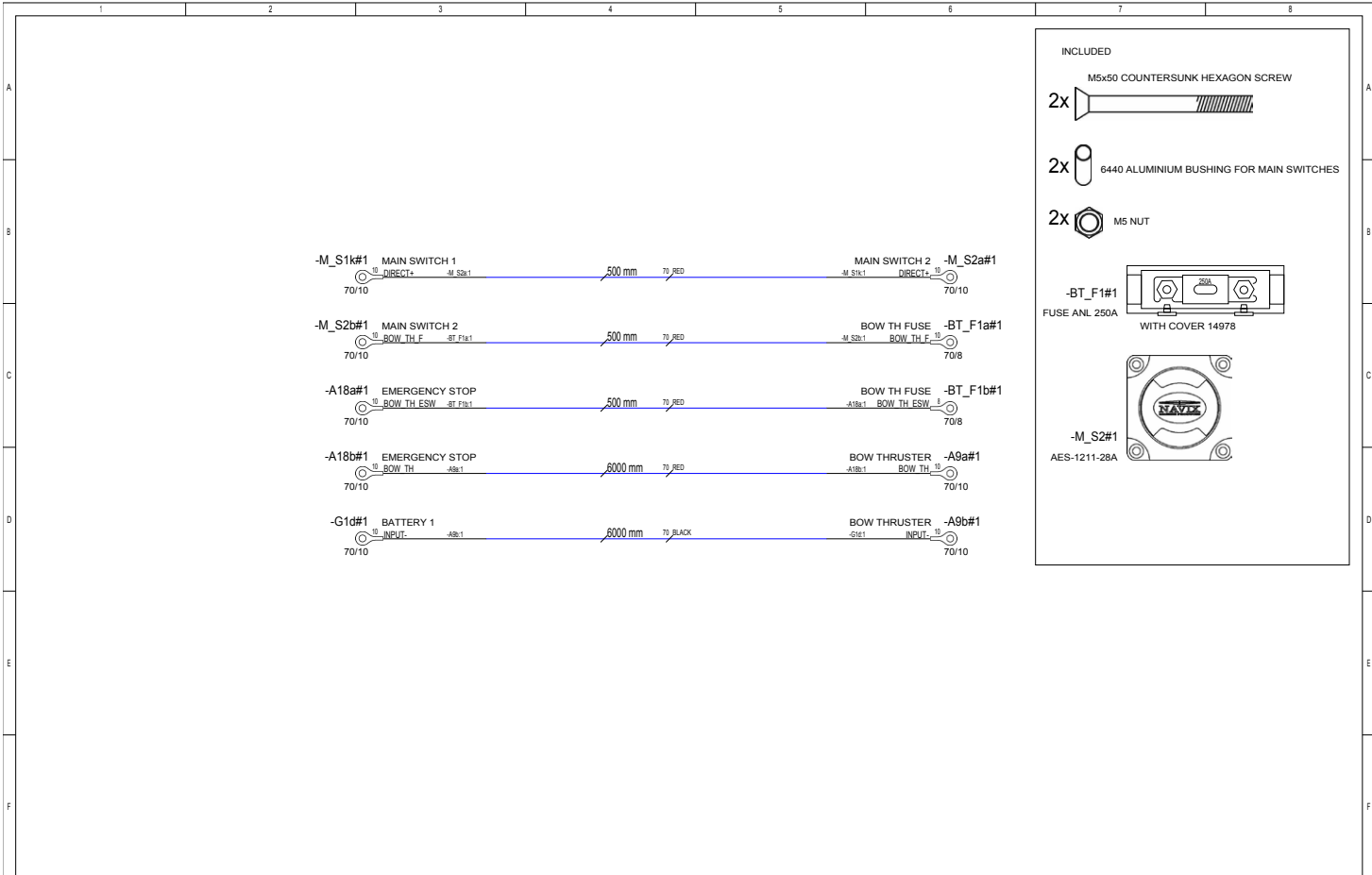
21.2.2014	TuM	A2: BATTERY+ CABLE 50->70mm2 & LENGHT 1000->1200mm; ENG+ CABLE ADDED.	Date	28.3.2014		Axopar	Sub-product code	14770	Project ID	
31.3.2014	TuM	B3.A30, X8, C2b, C2a ADDED: BATTERY_1+ 70->120mm2; X1.1 8N->11N; ENG+ 5->3,5m; BATTERY_1+ 1,2->1m.	Drawing by	RN		Boat	28	Product code		
			Sheet rev.	3			MAIN SWITCH UNIT	HL		17 / 25
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	B		Boat model	Title	Loc		Sheet
1		2	3	4	5	6	7	8		8



31.3.2014		TuM	B2: X50 4U->6U; A27, S11, A28, F16 ADDED; LENGHT MODIFICATIONS		4449-01	Date	7.10.2013		Axopar	Sub-product code 14772	Product code PENTRY/HEATER HARNESS	Project ID HL	19 / 25
Date of modification	Modified by	Description				Drawing by	RN		Boat				



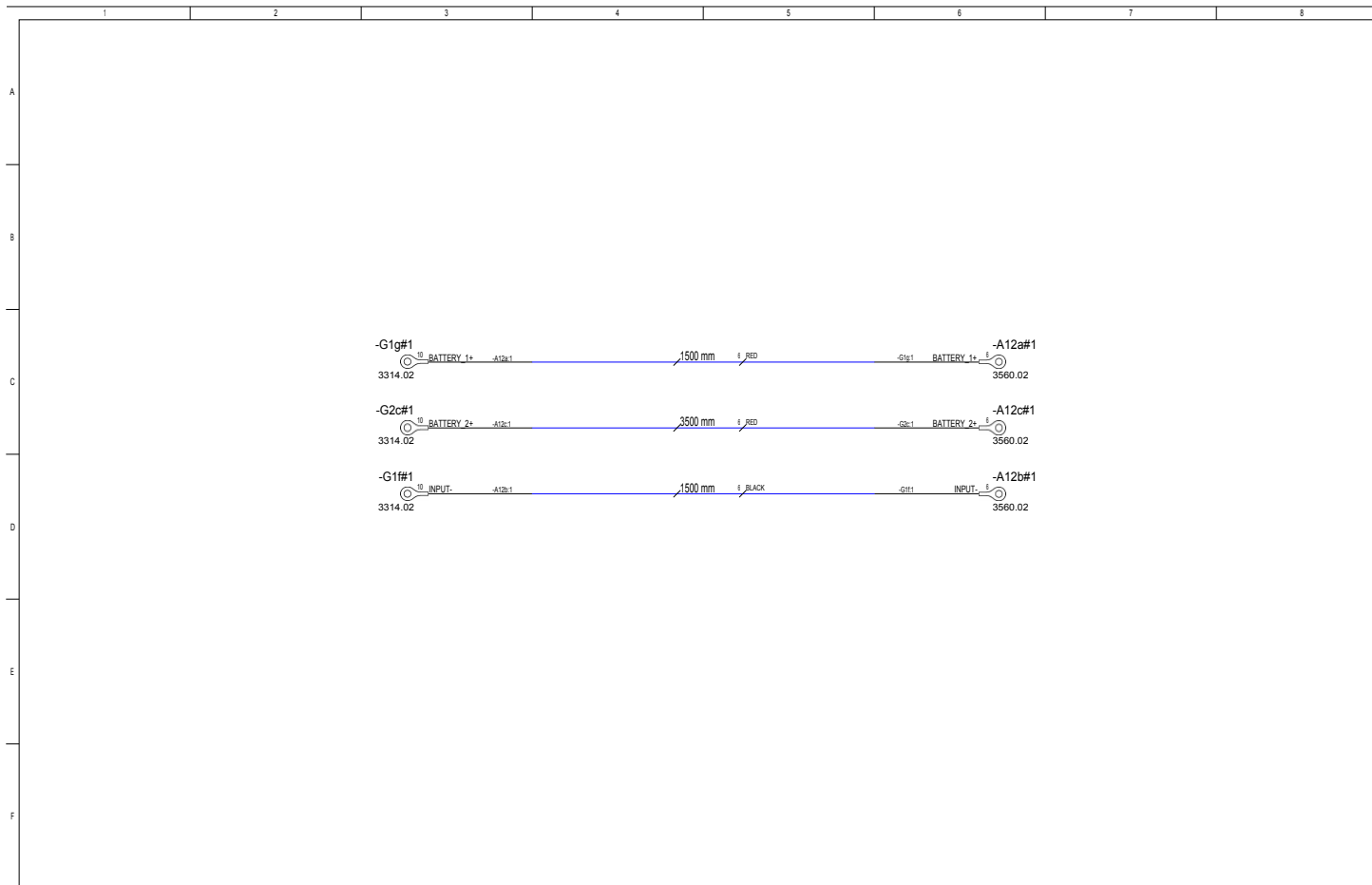
31.3.2014	TuM	B1: NO MODIFICATIONS.	Date	7.10.2013		Axopar	Sub-product code	14773	Project ID
			Drawing by	RN		Boat	OPTIONAL ROOF HARNESS	Product code	
			Sheet rev.	1		28 Cabin	HL		20 / 25
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	B		Boat model	Title	Loc	Sheet




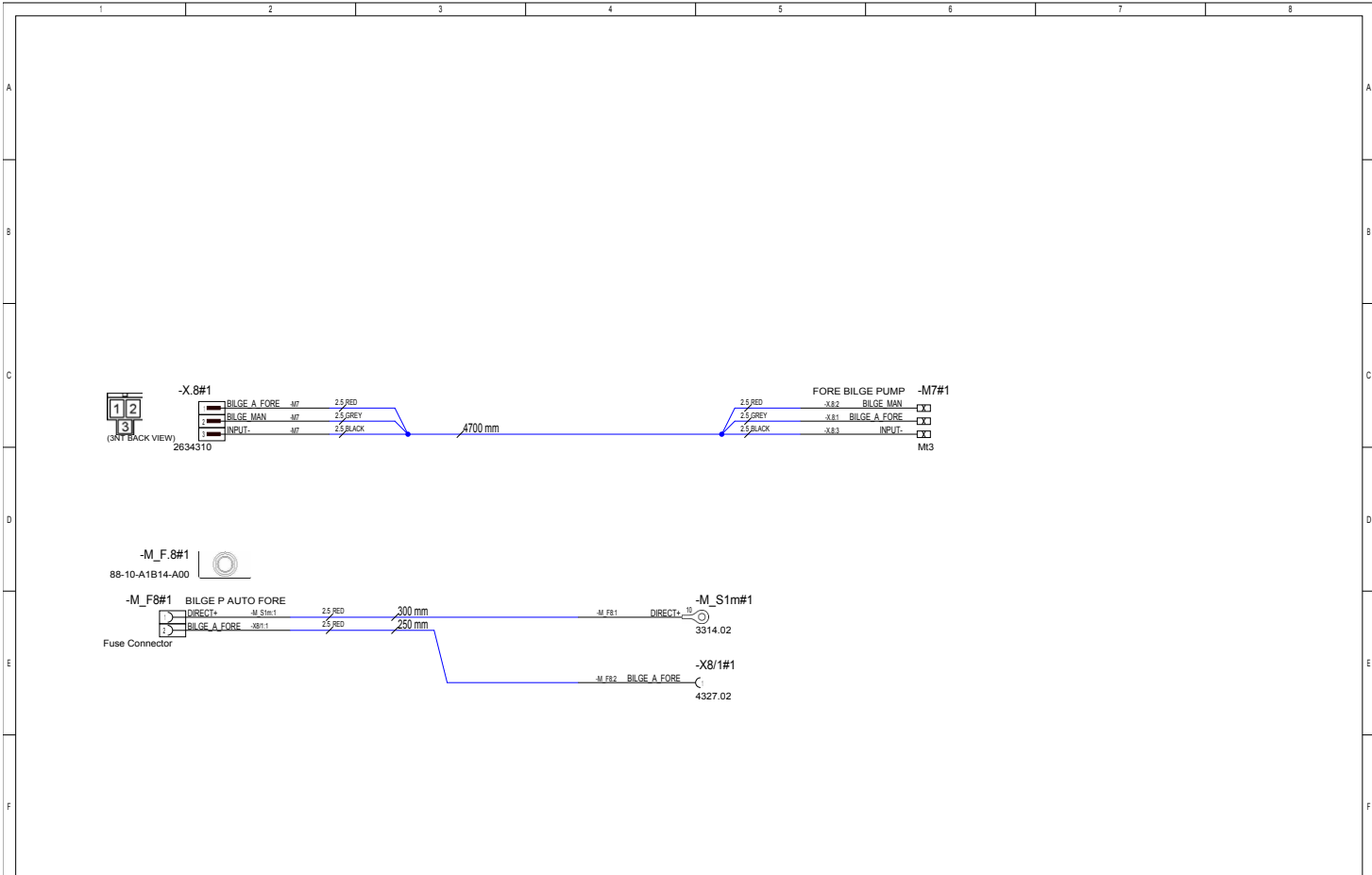
INCLUDED

- 2x M5x50 COUNTERSUNK HEXAGON SCREW
- 2x 6440 ALUMINIUM BUSHING FOR MAIN SWITCHES
- 2x M5 NUT
- BT_F1#1 FUSE ANL 250A WITH COVER 14978
- M_S2#1 AES-1211-28A

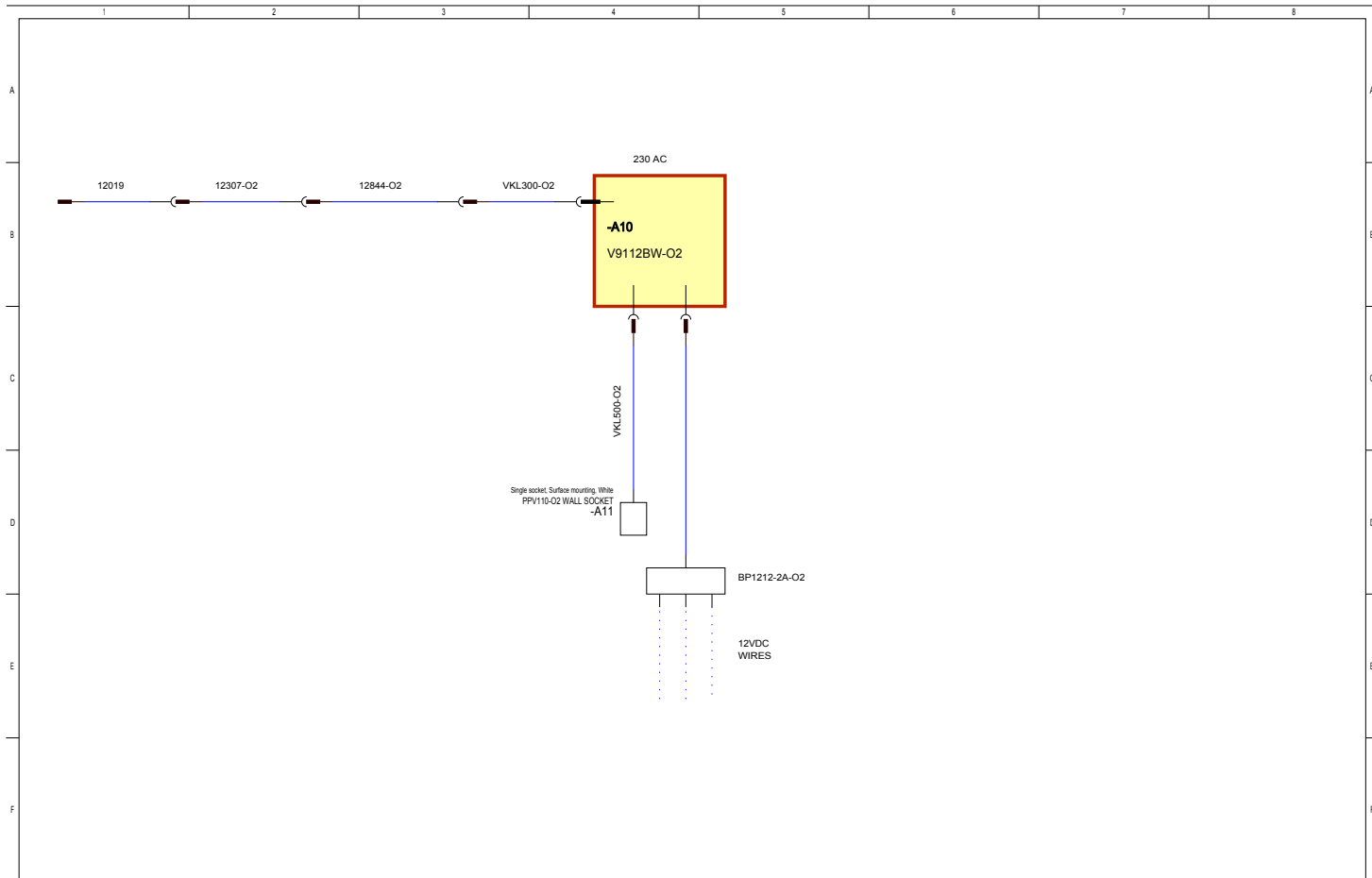
21.2.2014	TuM	A2: BOW_TH CABLE 7000->6500mm2; INPUT- CABLE 6500->6000mm2	Date	11.10.2013		Axopar	Sub-product code	14775	Project ID
31.3.2014	TuM	B3: EMERGENCY STOP ADDED; M_S1k; M_S2a CABLE ADDED; B1; TH 6500-6000; BOW_TH_F 200-500mm.	Drawing by	RN		Boat	28	BOW TH. CABLES	HL
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	B	Created by	Boat model	Title	Loc	Sheet



31.3.2014	TuM	B1: NO MODIFICATIONS.	Date	11.10.2013		Axopar	Sub-product code	14776	Project ID
			Drawing by	RN		Boat	28	Product code	
			Sheet rev.	1	Copyright by		CHARGER CABLES	HL	
Date of modification	Modified by	Description	Project rev.	B		Boat model	Title	Loc	23 / 25 Sheet
1		2	3	4	5	6	7	8	8



28.3.2014	TuM	B1: INTRODUCED DRAWING.	Date	28.3.2014		Axopar	Sub-product code	15785	Project ID
			Drawing by	TuM		Boat	28	FORE BILGE HARNESS	HL
Date of modification	Modified by	Description	Sheet rev.	1	Boat model		Title	Loc	Sheet
1		2	3	4	5	6	7	8	



21.2.2014	TuM	A2: VKL100-O2 ->VKL300-O2; A11 VKL500-O2 ADDED.	Date	11.10.2013		Axopar	Sub-product code		AXO28SP-O2	Project ID
31.3.2014	TuM	B2: NO MODIFICATIONS.	Drawing by	RN		Boat	28	SHORE POWER		HL
Date of modification	Modified by	Description	Sheet rev.	2	Boat model		Title		Loc	8

AXOPAR BOATS OY

www.axopar.fi
www.facebook.com/axopar