

MAKMA MARINE

— **MAXIMISE YOUR LIFE** —

Handboek voor de eigenaar

Admiraalsloep

COPY

Colofon

Tekst, samenstelling en illustraties:

Makma Marine BV

Zoeterwoudseweg 21 D
2321 GM Leiden
Tel.: 071 – 579 10 80

Leiden, maart 2004

INHOUD

1	INLEIDING	3
2	ALGEMENE GEGEVENS	4
3	TECHNISCHE GEGEVENS	5
4	VEILIGHEID	9
5	VAAREIGENSCHAPPEN	10
6	MOTORINSTALLATIE	11
7	ELEKTRISCHE INSTALLATIE	19
8	OVERIGE SYSTEMEN	20
9	UITRUSTING	22
10	ONDERHOUD	25
11	TRANSPORT	28
12	NATUUR EN MILIEU	29
13	VAARTIPS	30
14	GARANTIE- BEPALINGEN	38
	ONDERHOUDSREGISTER	I
	BIJLAGEN	
	<ul style="list-style-type: none">• Leveringsverklaring• Handleiding YANMAR• Garantieboekje YANMAR	

1 INLEIDING

Welkom

Wij feliciteren u met de aankoop van een Makma schip. Met de aanschaf van dit schip heeft u gekozen voor puur vaarplezier van de beste kwaliteit. Elke tocht met de Makma zal u opnieuw haar comfort, veiligheid en betrouwbaarheid laten ervaren. Bovendien zal uw aanwezigheid op het water niet onopgemerkt blijven; haar prachtige lijn en luxueuze uitstraling werd al door velen gewaardeerd en nog steeds breidt de club van enthousiaste eigenaren zich verder uit.

Uw schip is dan ook niet zomaar een product. Met veertig jaar watersport ervaring zit varen ons in het bloed en het bouwen van een Makma krijgt de toewijding van onze hobby. Elke Makma vlet en sloep wordt tot in de puntjes verzorgd, voordat zij onze werf verlaat en zal u gegarandeerd jarenlang vaarplezier geven.

De eigenaarhandleiding

Bij aflevering van ieder pleziervaartuig wordt een eigenaarhandleiding meegeleverd. De koper moet daarvoor een ontvangstbewijs tekenen. Bij doorverkoop van het pleziervaartuig moet de eigenaarhandleiding worden meegeleverd.

Deze handleiding is samengesteld om u te helpen uw Makma Motorvlet veilig en met plezier te gebruiken. Zij bevat bijzonderheden over de constructie, inrichting, hoedanigheden en gebruiksmogelijkheden van uw schip, de meegeleverde of gemonteerde uitrusting, de technische installaties en alle aan boord aanwezige apparaten en instrumenten. Daaruit kan men de kennis en informatie opdoen die nodig zijn om op de juiste manier met uw schip om te gaan en er optimaal van te genieten.

Schenkt u bijzondere aandacht aan tekst gemarkeerd met onderstaande figuur. Deze markeert opmerkingen met betrekking tot de veiligheid van u en anderen.

ALGEMEEN GEVAAR OF RISICO



Is dit uw eerste vaartuig of een type waarmee u nog niet vertrouwd bent? Zorg dan voor uw eigen gemoedsrust en voor de veiligheid van alle opvarenden, dat u eerst voldoende ervaring opdoet met het vaartuig, alvorens het commando op u te nemen.

- ⇒ Berg de eigenaarhandleiding aan boord op in een droge en veilige plaats waar zij onder alle omstandigheden gemakkelijk bereikbaar is, bijvoorbeeld in een waterdichte hoes.

⇒ Laat nieuwe opvarenden kennis nemen van de eigenaarhandleiding.

De eigenaarhandleiding is niet een instructie motorbootvaren, zeemannschap of navigatie; om die vaardigheden onder de knie te krijgen moet men andere literatuur raadplegen en/of een cursus volgen. Uw leverancier, uw watersportvereniging of de nationale watersportorganisatie (het Watersport Verbond of de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club) zullen zeker bereid zijn om u adressen te verschaffen van vaarscholen of competente instructeurs.

2 ALGEMENE GEGEVENS

Naam van het type, ontwerper en ontwerpercategorie

Model:	Motorvlet	Admiraalsloep	Pêcheur
Ontwerper:	Dhr Thijssen	J.F. Mandemaker	J.F. Mandemaker
Ontwerpercategorie:	C	C	C

Bouwer, leverancier

Bouwer en Leverancier : **Makma Marine BV**
Zoeterwoudseweg 21 d
2321 GM LEIDEN

Technisch Constructie Dossier

Dit bevindt zich bij Makma Marine B.V., Leiden.

Oplevering

Datum oplevering/overdracht : _____

3 TECHNISCHE GEGEVENS

Materiaal en constructie

De romp bestaat uit een binnen- en een buitenschaal van “gewapend” polyester. Er is gebruik gemaakt van Lloyd’s gekeurde harsen en het polyester is verwerkt middels de Hand Lay-up methode. De laatste lagen van het polyester worden evenals de gelcoat gespoten.

Dek en interieur zijn optioneel afgewerkt met teakhout, naar keuze al dan niet gelakt.

Voortstuwing

Uw schip is uitgerust met één der volgende Yanmar dieselmotoren:

[pk]	[kW]	Type
9	6,6	1GM10
21	15,3	3YM20
29	21	3YM30
40	29	3JH4E

Afmetingen, inhouden

	Motorvlet	Admiraalsloep	Pecheur
Lengte over alles	7 [m]	6,75 [m]	6,90[m]
Lengte van de romp	5,8 [m]	5,8 [m]	5,80[m]
Lengte waterlijn	4,68 [m]	5,28 [m]	4,70[m]
Breedte over alles	2,65 [m]	2,55 [m]	2,60[m]
Diepgang	0,65 [m]	0,48 [m]	0,48[m]
Kruiplijn	1,08 [m]	1,11 [m]	1,08[m]
Hoogte incl. kiel	1,73 [m]	1,59 [m]	1,39[m]
Gewicht, vaarklaar	1,3 [ton]	1,2 [ton]	1,3[ton]

Belading

Conform ISO 12217, de norm voor stabiliteit en drijfvermogen, is in wateren van de categorie C, voor dit vaartuig de volgende maximale totaalbelasting toegestaan:

	Motorvlet	Admiraalsloep	Pêcheur
Opvarenden à 75 kg	8	7	7
Gewicht opvarenden	600 [kg]	525 [kg]	525[kg]
Vloeistoffen (brandstof)	60 [kg]	60 [kg]	60[kg]
Voorraden & uitrusting	130 [kg]	115 [kg]	120[kg]
Totaal	690 [kg]	700 [kg]	
Ex. brandstof	630 [kg]	640 [kg]	

De brandstoftank heeft standaard een inhoud van 45 liter. Optioneel is uw schip voorzien van een tank met 70 liter inhoud.

Stabiliteit en drijfvermogen

WAARSCHUWING



De vermelde “Ontwerpcategorie C” geldt voor de conditie van het vaartuig zoals het is gekeurd.

Eigenaar en gebruikers moeten zich realiseren dat de stabiliteit van een vaartuig aanzienlijk afneemt door vergroting van het topgewicht. De stabiliteit neemt tevens af door de aanwezigheid van vrij bewegende vloeistof. Men dient ervoor te zorgen dat het eventueel aanwezige water onder in de romp tot een minimum beperkt blijft.

Wanneer er bij ruw weer gevaar voor vollopen ontstaat, moet men een eventuele buiskap opzetten en alle openingen sluiten die toegang geven tot de ruimten benedendeks.

Gebruikers moeten zich realiseren dat de stabiliteit kan worden beïnvloed wanneer men sleept of wordt gesleept. Men moet altijd zorgvuldig te werk gaan.

WAARSCHUWING



⇒ drijfvermogen bij kenteren en/of vollopen : 0 kg.

Gegevens omtrent certificering van het vaartuig

De CE-certificering heeft plaatsgevonden d.d. **20 mei 1998** door

**Lloyd`s Register
Weena-Zuid 170
3012 NC ROTTERDAM**

Het schip is gecertificeerd in categorie C met maximaal 7 opvarenden in geval van de Admiraalsoep, 8 opvarenden voor de Motorvlet, conform ISO 12217.

Categorieën vaarwateren:

A	Oceaan
B	Open zee
C	Kustwateren
D	Beschutte binnenwateren

De voor dit vaartuig vastgestelde categorie betekent dat het geschikt wordt geacht voor gebruik in wateren van categorie C en D bij significante golfhoogten tot 2 [m] en gemiddelde windsnelheden tot 17 [m/s], ofwel windkracht 6 Beaufort.

Behalve van de kwaliteit van het ontwerp en de degelijke constructie van de romp, beslagen en uitrusting, is de geschiktheid voor zwaardere weercondities mede afhankelijk van andere factoren zoals;

- De training, vaardigheid en ervaring van de schipper en bemanning,
- De staat van onderhoud van romp, beslagen en uitrusting,
- De algemene omstandigheden van het vaargebied en de omgeving.

Gebruikte Normeringen

De volgende normeringen zijn tijdens de CE-keuring gehanteerd:

Norm 7840	(Lloyds data sheet No. 5)	Vuurbestendige brandstofslangen
Norm 8666	(Lloyds data sheet No. 11)	Hoofdafmetingen
Norm 9093-1	(Lloyds data sheet No. 16-1)	Buitenboord kranen en huiddoorvoeren Van metaal
Norm 9094-1	(Lloyds data sheet No. 17-1)	Brandpreventie in vaartuigen tot 15 m lengte
Norm 10087	(Lloyds data sheet No.22)	HIN nummer
Norm 10088	(Lloyds data sheet No.23)	Vast ingebouwde brandstofsyste­men en -tanks
Norm 10133	(Lloyds data sheet No.24)	Lage gelijkstroomspanning systemen
Norm 10240	(Lloyds data sheet No.27)	Eigenaarhandboek
Norm 10592	(Lloyds data sheet No.29)	Hydraulische besturingssystemen
Norm 11447	(Lloyds data sheet No.31)	Uitwisselbaarheid van navigatieverlichting
Norm 11591	(Lloyds data sheet No.33)	Zicht vanaf de hoofd stuurstand
Norm 11812	(Lloyds data sheet No.36)	Zelflozende kuip
Norm 12215	(Lloyds data sheet No.37 -3/4/5/6)	Romp constructie -3/4/5/6)
Norm 12217-1	(Lloyds data sheet No.39-1)	Stabiliteit
Norm 14945	(Lloyds data sheet No.47)	Plaatje van bouwer
Norm 14946	(Lloyds data sheet No.48)	Maximum draagvermogen
Norm 15083	(Lloyds data sheet No.49)	Lenspomp­systemen
Norm 15084	(Lloyds data sheet No.50)	Ankeren, afmeren en slepen, aangrijpingspunten
Norm 15085	(Lloyds data sheet No.51)	Relingen, reddingslijnen en handgrepen

4 VEILIGHEID

Blusvoorzieningen

- ⇒ Brandblusser 1 kg CO².
- ⇒ De brandblusser is bij de Motorvlet te vinden in de achterluik, bij de Admiraalsloep in het achteronder. De locatie is gemarkeerd met het volgende symbool;



- ⇒ Onderhoud en controle: Raadpleeg controlesticker op apparaat

Veiligheid- en reddingmiddelen

- ⇒ Conform nationale voorschriften.
- ⇒ Gebruik, onderhoud en controle van zwemvesten zijn erop aangegeven. Op te bergen in het voor- of achteronder.
- ⇒ Landvasten onder de banken.

Snelvarende sloepen

Op schepen welke zijn uitgerust met een motorvermogen wat het schip sneller dan 20 km/h kan laten varen is een aantal regels van toepassing. Om te beginnen bent u als roerganger wettelijk **verplicht** in het bezit te zijn van het Klein Vaarbewijs. Tevens dient u het schip te registreren als snelvarend schip. Dit kunt u doen op het Postkantoor. U dient dan ook het registratienummer op de romp van het schip aan te brengen.

Op de stuurstand van het schip wordt een dodemansknop gemonteerd, welke u d.m.v. een koordje te allen tijde aan uw pols dient te bevestigen. Wanneer de roerganger onverhoopt over boord gaat zorgt het koordje ervoor dat de motor onmiddellijk stopt.

5 VAAREIGENSCHAPPEN

Manoeuvreren

- ⇒ Draairichting van de schroef, van de spiegel naar de punt kijkend: rechtsom.
- ⇒ Draaicirkel over bakboord is globaal één scheepslengte korter dan die over stuurboord. Dit tengevolge van de “wielwerking” van de schroef.
- ⇒ Stopweg op volle snelheid bij volle kracht achteruit: afhankelijk van de vaarsnelheid, circa één scheepslengte vanaf het moment van vol achteruitslaan.
- ⇒ Belasting en trim: zorg voor een gelijkmatige gewichtsverdeling over de gehele lengte en breedte van het schip, zodat die horizontaal in het water blijft liggen, ook tijdens de vaart.
- ⇒ Hekgolf en kielzog: handhaaf een dusdanige snelheid dat boeg- of hekgolf géén overlast veroorzaken voor de medewatersporters of oever recreanten en ook geen schade kunnen veroorzaken aan de walkanten.

Snelheid en actieradius

- ⇒ Het brandstofverbruik is sterk afhankelijk van het motorvermogen en de snelheid. Hoe hoger de scheepssnelheid, des te groter is het brandstofverbruik en des te korter de actieradius, dat wil zeggen de afstand die met een volle tank kan worden afgelegd.
- ⇒ Een motor van 29 [pk] (21 [kW]) verbruikt bij een kruissnelheid van 12 km/u ongeveer 2,5 liter per uur.



YANMAR 56 pk turbo diesel

6 MOTORINSTALLATIE

Dieselmotor en keerkoppeling

In het bijgeleverde YANMAR instructieboek kunt u uitgebreide technische informatie over uw motor vinden. Leest u dat aandachtig door!

Op uw schip is ingebouwd een YANMAR dieselmotor met keerkoppeling. De motor is voorzien van een 12 [V] elektrische startinstallatie en een elektrische (29, 40 & 56 [pk]) of hand stopinrichting. Motoren met een elektrische stopinrichting zijn tevens uitgerust met een hand stopinrichting direct op de motor. Een akoestisch alarm waarschuwt voor hoge watertemperatuur of lage oliedruk.

- ⇒ Olie verversen na circa 100 draaiuren of 1x per vaarseizoen. De eerste beurt van de motor na 50 draaiuren.
- ⇒ Te gebruiken smeerolie voor de motor: 15W40, voor de koppeling: zie het betreffende handboek.

ATTENTIE



Het is belangrijk dat u de eerste circa 50 draaiuren de motor `invaart`. Het werkt ongeveer hetzelfde als bij een nieuwe auto. Dit betekent niet dat tijdens deze periode de motor niet vol belast mag worden. Op open wateren, mits toegestaan, mag men gerust met maximale snelheid varen. Bij een nieuwe motor echter niet gedurende een langere periode: maximaal ongeveer een kwartier. Het is wel van groot belang dat u de motor eerst op temperatuur laat komen alvorens deze te belasten.

Wanneer de motor de eerste 50 uur heeft gedraaid is het raadzaam om een servicebeurt te laten uitvoeren. De motor wordt dan geheel nagezien, de olie en de filters vervangen. U kunt deze servicebeurt laten uitvoeren door een officiële Yanmar dealer. Adressen vindt u in de meegeleverde dealergids.

Motorkast

De motorkast is aan de binnenzijde bekleed zijn met geluidsisolerend materiaal. Door middel van speciaal vormgegeven flenzen sluit de polyester motorkast goed aan op de kuipvloer. De motorkast wordt geventileerd door de lucht die de motor zelf aanzuigt voor de verbranding via openingen in de motorfundatie. Eventueel weggelekte brandstof of smeerolie blijft in de opvangbak onder de motor in de motorkast en kan niet daarbuiten komen.

- ⇒ De motor is te bereiken door de motorkast omhoog te klappen. Bij de motorvlet scharniert de motorkap naar voren, bij de Admiraalsloep en de Pêcheur naar achteren. **Bij de Admiraalsloep en bij de Pêcheur kan de stuurpomp gaan lekken via de overstort. Houdt een doekje paraat!**

WAARSCHUWING



MOTORLUIK NOOIT OPENEN MET DRAAIENDE MOTOR!

Brandstof

De brandstof voor uw motor is diesel. Voorin het schip bevindt zich een kunststof brandstoftank van 45 liter of optioneel 70 liter. Bij de Motorvlet is de brandstoftank bereikbaar voor inspectie via het voorluik; bij de Admiraalsloep via het voorbankluik en bij de Pêcheur via het voor- of achterluikje

- ⇒ Vuldop voor de brandstoftank op het voordek met opschrift 'FUEL of DIESEL'. De vuldop is te openen door het oortje omhoog te klappen en vervolgens de vuldop linksom (normale schroefbeweging) te draaien. Andere systemen kunnen ook voor komen.

ATTENTIE



In geval van een teakhouten dek hebben raden wij aan om, voor het tanken, het dek rondom de vulopening nat te maken met water. Dit voorkomt lelijke vlekken in uw dek. Eventueel ontstane vlekken kunnen verwijderd worden met teakreiniger.

WAARSCHUWING



VOORKOM DAT DE BRANDSTOFTANK WORDT LEEGGEVAREN!

Bij een (bijna) lege brandstoftank kan de brandstoftoevoerleiding lucht gaan aanzuigen, vooral onder ruige omstandigheden. Gaat de brandstof toevoerleiding lucht happen, dan houdt de motor in of stopt. Probeer dus te allen tijde te voorkomen dat de tank wordt leeggevaren! Geadviseerd wordt om altijd een jerrycan met circa 10 liter reserve diesel aan boord te hebben.

Bovendien kan de tank een geringe hoeveelheid water bevatten afkomstig van condens. Het is daarom aan te bevelen om uw brandstoffilter te controleren en/of reinigen tijdens de winteropslag.

Mocht u onverhoopt toch de tank leegvaren, dan de tank vullen en proberen of de motor met **enkele** malen doorstarten wil aanslaan. Slaat de motor niet aan, dan is er teveel lucht in de brandstofleiding gekomen. Overtuig u of de motor zelfontluchtend is, of dat de brandstoftoevoerleiding eerst met het hand opvoerpompje moet worden ontvlucht. Zie hiervoor het instructieboek van de motor.

ATTENTIE



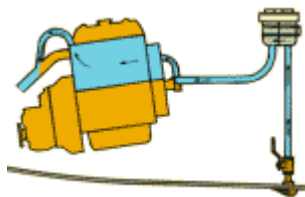
Na reiniging brandstof /waterscheiding filter, filter en leiding ontvluchten!

Koel- en uitlaatsysteem

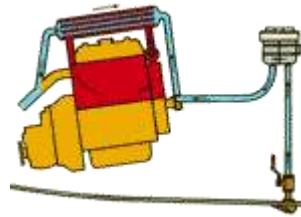
Motoren kunnen op verschillende manieren gekoeld worden. De systemen die bij de Makma motorvlet en Admiraalsoep worden toegepast zijn de directe en indirecte koeling (ook wel interkoeling genoemd).

De YANMAR 9 en 18 pk hebben een directe koeling. Buitenwater wordt door een schoepje in de waterpomp, de impellor, via een wierfilter opgepompt en door een speciaal systeem door het motorblok gevoerd. Het materiaal van dit systeem is hierop berekend zodat er geen schade ontstaat. Ook zijn er anodes in het blok geplaatst, welke bescherming bieden tegen roest.

Interkoeling maakt, evenals motoren met directe koeling, gebruik van het buitenwater. Echter dit buitenwater koelt niet direct de motor maar een koelvloeistof die in een warmtewisselaar aanwezig is. Deze koelvloeistof koelt op haar beurt het motorblok. Dit systeem wordt bij de YANMAR 21, 29, 39 en 56 pk motoren toegepast.



Directe koeling



Indirecte koeling

Het buitenwater moet uiteraard gezuiverd worden van kroos, algen, e.d. Tegen de romp is daarom allereerst een zeef bij de waterinlaat gemonteerd welke het grove vuil tegenhoudt. Fijner vuil wordt opgevangen in het koelwaterfilter ook wel wierpot genoemd.

De wierpot bevindt zich bij de motor of in het achterluik, afhankelijk van het type sloep. Het is belangrijk dat u deze ca. 1 x per maand controleert, zeker als u regelmatig in vuil water vaart. Door de grote deksel eraf te draaien kunt u het bakje met vuil uit de houder nemen, buitenboord schoon spoelen en weer aanbrengen. Controleer of de rubber rand ter afdichting van het deksel weer schoon en op de juiste plaats is aangebracht. De deksel handmatig, goed stevig, aandraaien.



Wierpot

ATTENTIE



Indien de buitenboord kraan afgesloten of de wierpot verstopt is zal er dus geen of geringe hoeveelheid koelwater uit de uitlaat komen. Het controlelampje op uw dashboard zal gaan branden en u hoort het alarmsignaal. Vaar u vrij van oplopend of tegemoet komend verkeer en:

VAAR NIET VERDER MAAR STOP ZO SNEL MOGELIJK!

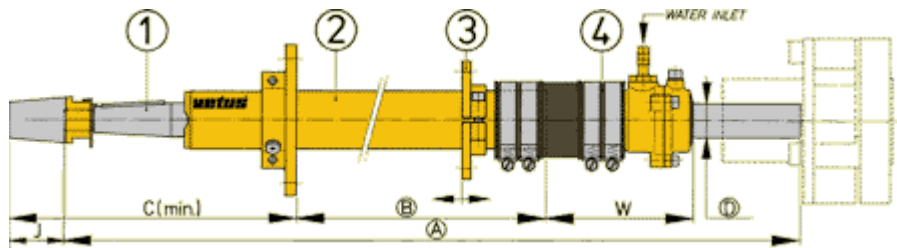
Dit geldt uiteraard ook als een ander controlelampje opgloeit!

WAARSCHUWING



Bij reiniging buitenwaterfilter en bij openen buitenwater- circulatiepomp, eerst controleren of buitenwater- huidafsluiter is gesloten. (Indien filter en pomp zich onder de waterlijn bevinden.) Een buitenwaterfilter dat zich normaliter bóven de waterlijn bevindt, kan bij zware belading van het vaartuig ónder de waterlijn zijn gekomen.

Schroefinstallatie en schroef



1. R.V.S. schroefas, Ø 25 mm, in messing schroefaskoker.
2. Buitenlager, watergesmeerd met rubber mof, en gesoldeerde bronzen koker
3. Montageflens voor koker
4. Zwevend binnenlager, gland met speciale koordpakking, Askoppeling en druklager

ATTENTIE



Het kan altijd voorkomen dat er een kleine hoeveelheid water naar binnen druppelt bij de gland (binnenlager). Wanneer u de gland een slag aandraait zal dit in de meeste gevallen verholpen zijn.

Schroef

De schroef is gemaakt van mangaanbrons en van het merk Vetus. Het kan voorkomen dat een nieuwe schroef iets “zingt”, dit verdwijnt in de regel na een dertigtal vaaruren.

Motorvermogen

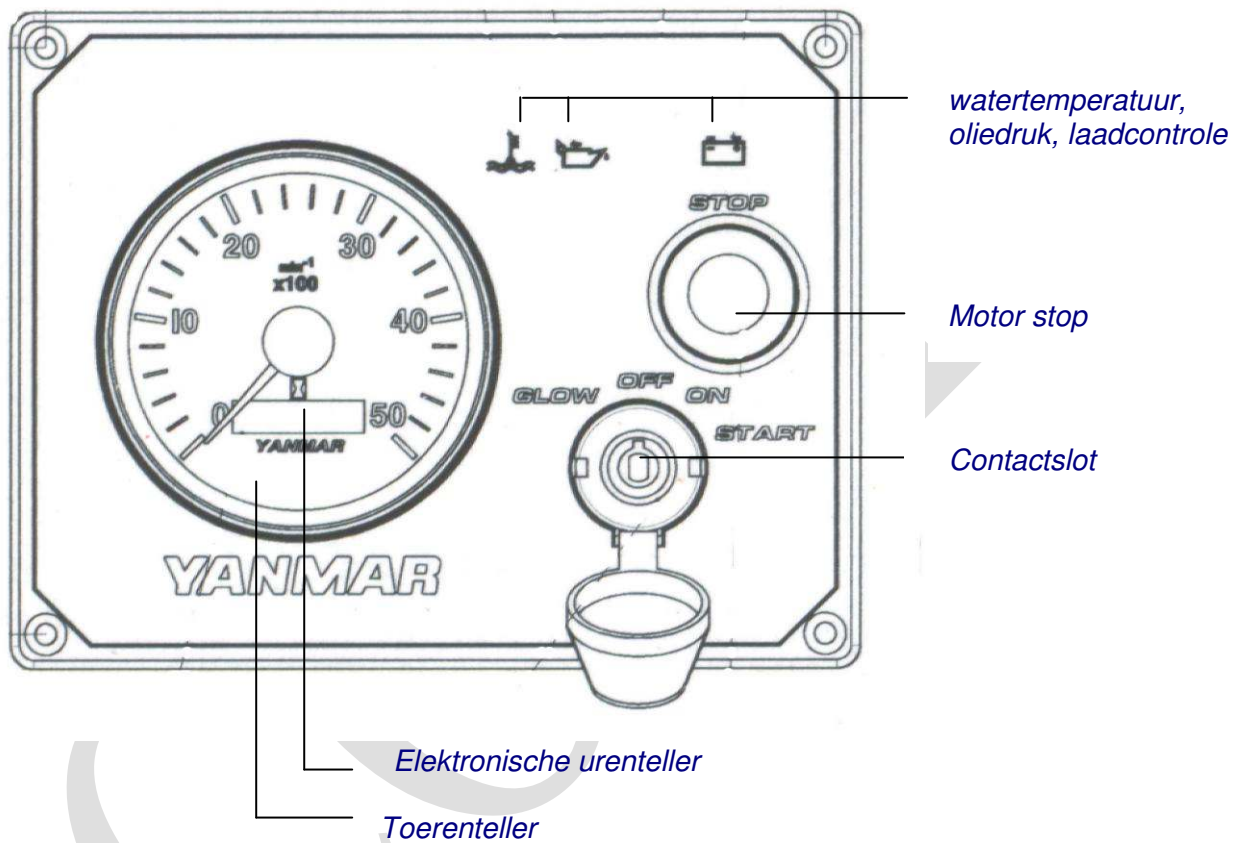
9 pk
 21pk
 29 pk
 40 pk
 56 pk

Type schroefas

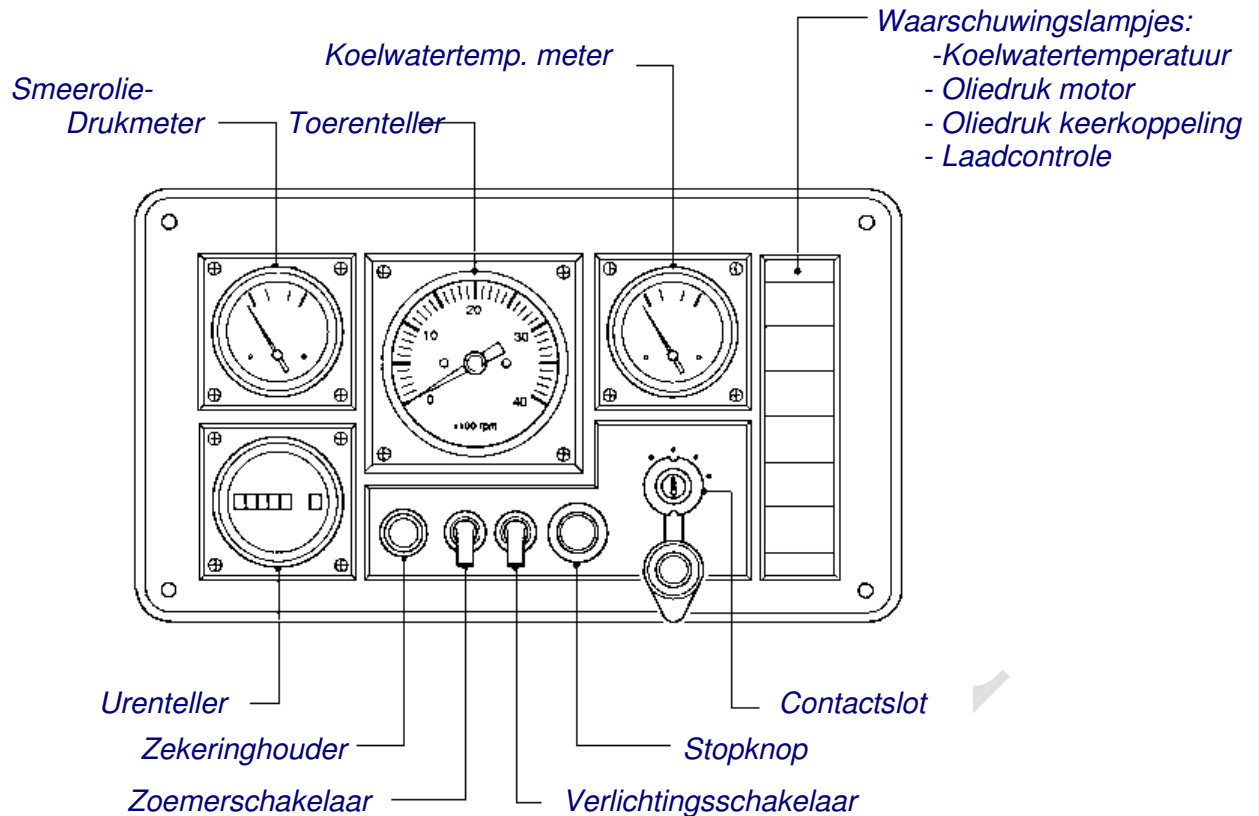
3 blad E13 – 15 x 13 RH
 3 blad E13 – 15 x 13 RH
 3 blad E13 – 15 x 14 RH
 3 blad E13 – 16 x 14 RH

Dashboard

Het dashboard van de YANMAR 3YM30, 29 PK is voorzien van:



Het dashboard van de YANMAR motoren 40 - 57 pk is voorzien van:



Startprocedure

Stap voor stap volgt hier de procedure die u bij het starten van de motor moet volgen: Bij uw YANMAR motor is voorgloeien niet nodig.

- 1 Controleer of de wierpot schoon is, de buitenboord kraan openstaat en er voldoende dieselolie aanwezig is.
- 2 Zet de hoofdschakelaar op `aan`.
- 3 Morse handel in de vrijstand zetten (rode of zwarte knop of ingedrukt houden) en iets gas geven.
- 4 Sleutel in contact. U draait de contactsleutel om en drukt op de startknop. De startknop direct loslaten wanneer de motor aanslaat.
- 5 Laat de motor gedurende enkele minuten stationair warmdraaien.

WAARSCHUWING



GEBRUIK DE STARTMOTOR NOOIT LANGER DAN 15 SEC. ONAFGEBROKEN!

Stoppen van de Motor

Bij uw YANMAR 9 [pk] motor stopt u de motor door de trekknop rechts op de stuurconsole uit te trekken, waarna u de contactsleutel omdraait. Bij een 21, 29, 39 of 56 [pk] YANMAR stopt u de motor door op de stopknop te drukken en vervolgens de contactsleutel naar 'OFF' te draaien. Doe dit pas als de motor geheel is stil gevallen.

WAARSCHUWING



NOOIT HET CONTACT OMDRAAIEN VOORDAT DE MOTOR IS GESTOPT!



Schakelpaneel accessoires

ELEKTRISCHE INSTALLATIE

Accu

De accu bij uw Makma schip is geplaatst in het motorcompartiment of achterin. De capaciteit van de accu is 12 Volt, 55 of 45 Ampère.uur. De accu is onderhoudsvrij en voorzien van een hoofdschakelaar.

12 Volts boordnet

Het schip is optioneel voorzien van een boordnet 12 Volt gelijkstroom, dubbelpolig aangelegd in flexibele kunststof buizen, met ruimte voor eventuele extra kabels. De gebruikte kabels zijn CE-gecertificeerd. De onderlinge verbindingen zijn ondergebracht in een centrale contactdoos in de stuurstand. De installatie is enkelpolig gezekeerd.

Schakelaars en zekeringen

Het schakelpaneel bevindt zich op de stuurconsole. Ook de zekeringen zijn hier te vinden. De hoofdschakelaar bevindt zich onder de achterbank.

WAARSCHUWING



- ⇒ Probeer eerst de storing te verhelpen voordat u een zekering vervangt.
- ⇒ Vervang de zekering nooit met één van een hogere ampèrage.
- ⇒ Vervang de zekering nooit door een stuk metaal etc.

Interieurverlichting en stroompunten

Stopcontacten, instap- en kuipverlichting zijn optioneel

Navigatieverlichting

Gescheiden bakboord en stuurboord navigatielichten op de boeidelen van het schip, heklicht op de spiegel van de Motorvlet. Bij de Admiraalsloep en Pêcheur op het roer. Te bedienen vanaf het schakelpaneel.

7 OVERIGE SYSTEMEN

Roer constructie

Motorvlet: Doorgestoken wit polyester roer in RVS roerkoning met aluminium lever op taatslager in RVS hak.

Admiraalsloep: Aangehangen hout epoxy roer, verdikt met massief teakhouten wangen, opgehangen met een R.V.S. roerhaak in een vingerling met messing voering en steunend op een taatslager in de roestvrijstalen hak.

Pêcheur: Aangehangen hout epoxy roer, verdikt met massief teakhouten wangen, opgehangen met een R.V.S. roerbeslagen en steunend op een taatslager in de roestvrijstalen hak.

Bij deze 3 schepen heeft de roerconstructie geen smering of onderhoud nodig.

Stuurinrichting

De hydraulische stuurinrichting op uw schip is van het merk TeleFlex, type: BayStar. U bedient het roer met het stuurwiel (Allpa [standaard], STAZO [optie]). Een draaibeweging aan het stuur wordt doorgegeven aan een hydraulische pomp. Deze stuurt op zijn beurt het roer via de roercilinder en de roerstang.

In het hydraulische systeem zit olie om bij beweging van het stuurwiel de krachten over te brengen naar het roer. Olie zet uit bij verhoging van temperatuur, hierdoor kan het op warme dagen voorkomen dat een kleine hoeveelheid olie via de koperen vul-/ontluchttingsmoer uit de bovenzijde van de stuurpomp komt. Wanneer de temperatuur weer zakt zal de plaats van de ontsnapte olie ingenomen worden door lucht. Op den duur zal de sturing minder direct zijn, er is wat speling voelbaar. Lucht in de stuurpomp is te herkennen aan een klokkend geluid tijdens het draaien van het stuurwiel. Om dit te voorkomen moet u regelmatig de oliestand controleren en het stuursysteem minstens één keer per seizoen ontluften.

- ⇒ Het stuurwiel maakt 3 omwentelingen van boord naar boord.
- ⇒ Minimaal één keer per seizoen ontluften en bijvullen van hydraulische olie
- ⇒ Hydraulische olie: TeleFlex Hydraulische olie.

Noodhelmstok

In geval van falen van het stuursysteem kunt u gebruik maken van de aanwezige noodhelmstok. Deze is te vinden in het achteronder (bevestigd op de steunen van de roerkoning bij de Vlet)

Lenssysteem

Vlet: De kuip is zelflozend. Binnenkomend buiswater wordt afgevoerd. Het blijft mogelijk dat (buis)water in de bilge terechtkomt. Voor uw veiligheid en behoud van het schip is het van belang dat de hoeveelheid water in de bilge tot een minimum beperkt blijft. Bilgewater kan worden verwijderd met behulp van de handlenspomp.

Optioneel kan een elektrische bilgepomp aangebracht worden op uw schip. De automatische vlotterschakelaar zet de bilge pomp automatisch in werking.

ATTENTIE



Filter van een elektrische bilge pomp regelmatig schoonmaken! Een verstopt filter voorkomt een goede werking van de pomp en kan de pomp zelfs beschadigen.

ATTENTIE



De gebruikstijd van de elektrische bilgepomp wordt beperkt door de accucapaciteit. Het is verstandig om van tijd tot tijd te controleren of de bilgepomp zijn werk nog kan doen.

Navigatie-instrumenten

Er zijn diverse navigatie instrumenten leverbaar op uw Makma Motorvlet of Admiraalsloep. De handleidingen van de eventueel geleverde instrumenten zijn aanwezig op uw schip

Laat eventuele storingen aan uw apparatuur altijd door een bekwaam persoon verhelpen. De sensoren van de apparatuur kunnen in de romp van uw schip gemonteerd zijn. Demontage van deze sensoren kan tot gevolg hebben dat water naar binnen stroomt.

Communicatie apparatuur

Indien er op uw Makma communicatieapparatuur zijn geïnstalleerd, dan zijn de betreffende handleidingen op uw schip aanwezig.

WAARSCHUWING



Laat eventuele storingen aan uw apparatuur altijd door een bekwaam persoon verhelpen. Sensoren en andere huiddoorvoeren kunnen in de romp van uw schip zijn aangebracht. Demontage van deze sensoren kan tot gevolg hebben dat water naar binnen stroomt.

8 UITRUSTING

Algemeen

- ⇒ Rondom: kunstvezel kabelaring met kopleggaan (UV-bestendig).
- ⇒ Achterop: vlaggenstok met nationale vlag
- ⇒ Opgeborgen in de kuipbank:
 - Twee landvasten.
 - Twee fenders (stootwillen) met lijn.
- ⇒ Laat uw stootwillen niet buiten hangen terwijl u vaart (met uitzondering in de sluizen). Alleen huurboten zijn door de verhuurder verplicht ze buiten te laten hangen tijdens het varen. Het staat niet en het hoort niet.

Kussens

Met behulp van de aanwezige rits kunt u de hoes van een kussen halen. De hoezen kunnen gewassen worden met groene zeep. Gebruikt u een zachte borstel.

De kussens zijn aan de onderzijde voorzien van een grove tricotkous. Natte kussens kunnen daardoor omgekeerd makkelijk drogen in de zon.

Buiskap

De kap is gemaakt van het materiaal Markilux. Voor het reinigen zijn er speciale schoonmaakmiddelen op de markt. Echter, schoon water en een zachte borstel is vaak het beste.

De buiskap kunt u neerklappen als volgt:

- ⇒ Maak de tenaxen (knoppen waarmee het doek van de buiskap aan het schip bevestigd is) aan Bak- en Stuurboord los en sla de zijkanten omhoog,
- ⇒ Pak nu de achterste beugel en schuif deze voorzichtig naar voren, de voorste beugel klapt nu automatisch mee, en leg beide beugels op elkaar op het kajuit / voordek.

Het opzetten van de buiskap gaat in omgekeerde volgorde.

Achtertent

Het plaatsen van de achtertent gaat als volgt:

- ⇒ Bevestig de achtertent aan de voortent door gebruik te maken van het bandje, en sluit de ritsen ca. 40 cm naar bakboord en stuurboord,
- ⇒ Bevestig de 2 bandjes op de achtersteven bij de kuiprand,
- ⇒ Maak de tenaxen achter en aan de waterzijde vast, en sluit de rits aan de waterzijde,
- ⇒ Vanaf de wal kunt u de laatste tenaxen en de rits aan de walzijde sluiten.

Ankergeroi

Volgens het Binnenvaart Politie Reglement (BPR) moet de eigenaar ankergeroi aan boord hebben, en bovendien;

- ⇒ Bij het ankeren overdag een zwarte ankerbal tonen;
Bij het ankeren `s nachts een wit, rondschijnend ankerlicht tonen.

Het ankergeroi kan worden opgeborgen in de voorplecht.

Er zijn grote verschillen in gebruiksmogelijkheden van diverse ankergeroi. U dient ankergeroi aan te schaffen naar u persoonlijke voorkeur en wensen. Het maakt geen deel uit van de standaarduitrusting.

Zwemtrap

Om gemakkelijk in en uit het water te komen is optioneel een RVS zwemtrap bevestigd. Bij de Motorvlet zit de zwemtrap tegen de spiegel, al dan niet opklapbaar. Bij de Admiraalsloep kan optioneel een zwemtrap op het roerblad aangebracht worden.

WAARSCHUWING



- ⇒ Ga niet via de zwemtrap het water in terwijl de motor draait!

Trimvlak

Optioneel kan op uw schip een polyester trimvlak worden gemonteerd. Hiermee wordt de waterlijn kunstmatig verlengd en krijgt het schip een hogere rompsnelheid. Hogere vaarsnelheden zijn hierdoor mogelijk en tegelijkertijd wordt de stabiliteit vergroot tijdens het varen.

9 ONDERHOUD

Algemeen onderhoud

Lees gebruiksaanwijzingen en milieuvoorschriften betreffende diverse schoonmaakmiddelen en controleer of de aan boord gebruikte verf en lak daartegen bestand zijn.

Polyester

heeft ten opzichte van andere bouwmaterialen het grote voordeel dat het weinig onderhoud nodig heeft. Enkele malen per seizoen reinigen met water zeep of met een ander reinigingsmiddel is vaak voldoende. Eens per jaar uw schip in de was zetten geeft de glans eraan terug en maakt haar waterafstotend.

Mochten er tijdens de winterberging dofte plekken of hardnekkige aanslag zoals kalkaanslag, verkleuringen en roestplekken ontstaan, kunt U deze het beste oppoetsen met een polijstmiddel, en daarna weer in de was zetten.

Beschadigingen kunnen worden bijgewerkt met 2-componenten DD-lak (bvd Double-Coat van harsfabrikant De IJssel); dat verkrijgbaar is bij de meeste watersportzaken. Iedere kleur heeft zijn eigen RAL-nummer;

- Wit 9010
- Gebroken wit 9001
- Groen 6009
- Bordeaux rood 3004
- Donkerblauw 5004
- Zwart 9005

Biezen en waterlijn

zijn opgebrachte verflagen. Kleine beschadigingen kunnen worden opgeschuurd en bijwerkt met de betreffende kleur. Gebruik hier een 2-componenten polyesterlak voor.

Blank teakhout

kan worden gereinigd met producten die speciaal daarvoor op de markt worden gebracht. Eén à twee maal per jaar schoonmaken met een speciale teakreiniger, zorgt ervoor dat het teakhout weer schoon wordt en de fraaie kleur terug krijgt.

Maak het teakhout **nooit** schoon met een hogedrukreiniger. Deze spuit het zachte hout tussen de nerven weg, hetgeen een hele grove houtstructuur tot gevolg heeft en daardoor sneller weer vervuult.

Gelakt teakhout

kan worden bijgewerkt met blanke 1-components bootlak.

Anti-fouling

op het onderwaterschip voorkomt sterke aangroei en dergelijke. Deze anti-fouling dient, afhankelijk van de aangroei, ongeveer eens per jaar opnieuw te worden aangebracht. Standaard brengen wij "Sikkens chloorrubber 2000" kopervrij anti-fouling aan. Hiermee hebben wij goede ervaring.

Let voor het aanbrengen van deze nieuwe laag wel op dat de oude en de nieuwe laag elkaar verdragen, zodat er geen chemische reacties of hechtingsproblemen ontstaan. Lees altijd goed de gebruiksaanwijzing. Bereidt de nog aanwezige anti-fouling goed voor, door het onderwaterschip schoon te spuiten, te ontvetten met scheepsreiniger, delen die niet beschilderd mogen worden te beschermen (as, schroef, eventuele sensoren), losse verflagen weg te steken, kale plekken met epoxy primer te behandelen.

⇒ Uiteraard kunnen wij al het onderhoud aan uw schip verzorgen.

Reparaties

Neem voor reparaties of bij storingen altijd eerst contact op met de werf.

- ⇒ Bij ondeskundige reparatie vervalt de garantie.
- ⇒ Maak bij reparatie of vervanging gebruik van de juiste materialen en onderdelen.
- ⇒ Laat de reparaties noteren achterin deze handleiding.

Winterklaar maken

De volgende maatregelen voorkomen mogelijke schade aan uw schip door lang stil liggen en vorst. Hoewel elk schip een aantal jaren in het water kan blijven liggen, adviseren wij toch om uw schip elke winter overdekt op te bergen.

Haal voor de winterberging het schip leeg; verwijder de kussens, accu en de losse onderdelen en sla deze vorstvrij en geventileerd op. Zorg dat het schip goed droog is, en dat alle ruimten voldoende kunnen ventileren, leg bijvoorbeeld blokjes tussen de luiken om deze iets open te houden. Zorg dat de motor afgetapt is en de tank schoongemaakt. Vul de kranen met antivries. Zet de polyester in de was om aanslag te voorkomen.

Wilt u de accu in het schip laten, zorg dan dat de accu volledig geladen is. Een volle accu kan aanzienlijk beter tegen vorst. Gedurende de winter enkele malen ontladen en bijladen verlengt de levensduur.

Het verdient aanbeveling om de brandstoftank vol te gooien met diesel. Dit voorkomt condensvorming in de tank.

Voorjaar controle

Voor het begin van het nieuwe seizoen moeten de volgende zaken nagelopen worden. In geval van een droge winterberging, is het makkelijkste om deze controles uit te voeren voor de tewaterlating;

- Impellor van de koelwaterpomp
- oliepeil motor en schroefaslager
- eventuele lekkages rondom de motor
- eventuele lekkages in leidingen
- brandstoftank vol?
- accu controleren en opladen
- eventuele lekkage vanuit schroefas of olie-lager
- niveau hydraulische olie stuur inrichting
- smering van onderdelen roer
- paneel- en navigatieverlichting
- Brandblusser controleren

10 TRANSPORT

Hellingen

Het hellingen van een Makma Motorvlet of Admiraalsloep wordt sterk afgeraden. Door de vormgeving van de schepen is het noodzakelijk dat de trailer onderwater staat. Het vereist ervaring om vervolgens het onderwaterschip goed recht op de trailer te krijgen.

Hijzen

Het schip kan met een kraan en hijsbanden gehesen worden. Laat dit door vakkundig personeel verzorgen. Houdt voor het hijsen rekening met de volgende aandachtspunten:

- ⇒ Zorg er altijd voor dat een evenaar of een hijsraam gebruikt wordt. Als de hijsbanden direct aan de haak bevestigd worden, zal dit een abnormale dwarskracht op de romp uitoefenen.
- ⇒ Hang de voorste band bij het begin van de kiel, en de achterste band tussen het begin van de trimplaat en het begin van de hak, afhankelijk van het evenwicht van de boot.
- ⇒ Controleer of het schip goed vlak in balans hangt voor het uitvoeren van manoeuvres.
- ⇒ Bevestig een lijn aan de voor- en de achterbolder zodat het schip tijdens manoeuvres van de kraan begeleid kan worden.

WAARSCHUWING



LAAT NOOIT IEMAND ONDER HET SCHIP TIJDENS HET HIJSEN!

Opbokken

Indien u het schip op het droge wilt wegzetten dient u een aantal punten in acht te nemen;

- ⇒ Laat het gewicht van het schip steunen op de kielbalk, nooit op de romp.
- ⇒ Het schip wordt gebalanceerd met steunen op de romp.
- ⇒ Laat het schip nooit steunen op de hak.

Vervoer per boottrailer

Het is goed mogelijk om uw Makma schip per trailer te vervoeren. Er zijn echter wel een paar aanwijzingen waar U rekening mee moet gaan houden. Controleer bij het plaatsen op de trailer, of de kiel goed op de middenrollen rust. Kijk ook goed of de flanken van het motorvlet door steunen in evenwicht worden gehouden. Zorg dat het motorvlet stevig vastgesjord is op de trailer. Controleer daarbij ook of alle luiken en de kap goed geborgd zitten. Zorg voor het vervoer altijd dat het schip zo leeg mogelijk is.

Een staande kap zal tijdens het vervoer de kuip schoon en droog houden, maar let er dan op dat uw snelheid voldoende laag blijft, zeker niet boven de 80 km/uur. Door hogere snelheden kan de kap lelijk beschadigen.

Tijdens het vervoer gelden natuurlijk de regels en wetten van het wegverkeer. Houdt U zich hier goed aan. Let er hierbij ook op dat uw auto geschikt is voor het traileren van een zware vracht. Een rijbewijs BE is in de meeste gevallen vereist.

Wij informeren u graag over de juiste trailer voor uw schip, en kunnen u deze ook leveren.

11 NATUUR EN MILIEU

- ⇒ **Motorruimte:**
 - Met doek of ander absorptiemateriaal verwijderde olie of smeervet niet in vuilnisbak gooien, maar afgeven bij depot voor afgewerkte olie e.d.
- ⇒ **Accu's**
 - De accu's zijn geplaatst in een polyethyleen opvangbak; zij mogen uitsluitend worden getransporteerd in een geschikte opvangbak.
 - Accuzuur veroorzaakt gaten in uw kleding!

ATTENTIE



Lege accu's zijn chemisch afval. Niet bij vuilnis deponeren, maar inleveren bij chemisch afval depot. Ook lege accu's transporteren in een opvangbak!

Ook verfresten, terpentine, bepaalde schoonmaakmiddelen dienen met het klein chemisch afval afgevoerd te worden.

ATTENTIE



Schuur- en verfwerkzaamheden

- ⇒ bodem bedekken met kunststof folie of ander verf- en stofdicht materiaal;
- ⇒ Verfbus plaatsen in een lekbak;
- ⇒ Zorgen voor persoonlijke bescherming door middel van een stofkapje, handschoenen etc.
- ⇒ Schuurstof van oude verflagen, hard geworden verfwasten en blikken met een laagje ingedroogde verf zijn 'klein chemisch afval' en mogen niet bij het gewone huisvuil worden weggedaan.

12 VAARTIPS

Vaarbewijs

Voor het varen met een motorsloep is in Nederland alleen een Vaarbewijs vereist als de sloep sneller kan varen dan 20 km/uur of als de boot langer is dan 15 meter. Toch is het nuttig wanneer men zich de kennis van het Vaarbewijs eigen maakt en het Vaarbewijs verwerft. In de verschillende omliggende landen is wel een Vaarbewijs vereist; soms is het Nederlandse Vaarbewijs daar ook geldig. Gedetailleerde inlichtingen hierover kan men verkrijgen bij watersportorganisaties en de ANWB.

Almanak

Bij de ANWB is een 'Almanak voor Watertoerisme (deel II)' verkrijgbaar. Hierin vindt u informatie over vaarwateren, bruggen, sluizen en havens. In deel I vindt u de reglementen, bewegwijzering systemen (betonning en borden) etc.

Bediening

De bediening geschiedt met de handel die tegen de motorkast/ stuurstand is gemonteerd. Met deze handel kan het schip voor en achteruit gemanoeuvreerd worden door hem naar voren c.q. achteruit te bewegen. Bij schakelen van voor- naar achteruit en vice-versa, wacht u 2 seconden in de vrijstand. Zo wordt onnodige schade aan de koppelingsas en –koker voorkomen.

Hoe meer naar voren of achteren des te meer snelheid de sloep respectievelijk naar voren of achteren maakt. Door de handel in z'n neutraal stand te zetten (in verticale stand of evenwijdig aan het rode streepje) draait de schroef niet.

Bij het starten van een koude motor moet gas gegeven worden. Om te voorkomen dat bij dit starten de schroefas gaat meedraaien is er een koppeling ingebouwd die bediend wordt door het rode knopje bevestigd aan de handel.

Als u deze indrukt, dit kan alleen als het handel in neutrale/verticale stand staat, en u geeft gas dan zult u merken dat de sloep niet in beweging komt maar alleen het toerental van de motor toeneemt. Brengt u het handel weer naar de neutraal stand dan komt automatisch de rode knop weer naar buiten.

Beweegt u het handel opnieuw voor- en achteruit dan gaat de sloep voor of achteruit.

Voordat u gaat varen

Let u op de volgende punten elke keer dat u gaat varen:

- koelwater- en kuipafsluiters openen
- controleer of de accuklemmen vastzitten
- hoeveelheid brandstof controleren
- Gebruik de lenspomp om eventueel aanwezig bilgewater weg te pompen
- gashendel in vrijloop (rode knop in) op ongeveer half gas
- diesel motor starten met maximaal 15 seconden startmotorloop
- zo snel de motor aanslaat de startknop loslaten
- toerental boven de 1000 en controleer of de lampjes uitgaan
- enkele minuten stationair warmdraaien van de motor

Tijdens het varen

- let op het oplichten van waarschuwinglampjes en de waarschuwingenzoemer
- controleer de brandstofmeter om de tank niet leeg te varen
- vaar de eerste 15 tot 20 minuten op een rustig toerental
- indien de motor langer dan ongeveer een uur stationair draait, laat de motor dan een minuut op meer dan 2500 toeren draaien

Na het varen

- zet de motor uit met behulp van de stopknop, als de motor volledig gestopt is, draai dan pas het contact uit
- zet elektrische apparaten zoals radio, navigatielichten en koelbox uit
- Pomp bilgewater weg indien aanwezig
- sluit de kap over de kuip goed af
- verzekert U ervan dat het schip goed en veilig afgemeerd ligt

Afmeren van uw schip

Ook al heeft u nog niet zo veel ervaring op het water, u zult merken dat het aanleggen van uw sloep geen grote problemen hoeft op te leveren.

Bij het aanleggen zijn er 3 factoren waar u rekening mee moet houden:

- ⇒ Wiel- of schroefeffect
- ⇒ Wind
- ⇒ Stroom

(Een uitvoerige beschrijving van het volgende vindt u in het boek Klein Vaarbewijs deel I welke o.a. verkrijgbaar is bij A.N.W.B. en K.N.W.V.).

Schroefeffect

Een schroef onder een schip kan links- of rechtsdraaiend zijn, Bij een Makma Motorvlet of Admiraalsloep is dit rechtsonder. Dit heeft gevolgen voor zowel bij het vooruit, maar met name bij het achteruit varen.

De draaiing van de schroef geeft een wieleffect aan het schip; het maakt dat de achterkant van het schip wil wegdraaien in de richting van de draaiing van de schroef. De rechtsdraaiende schroef van uw Makma schip zal bij vooruit varen maken dat de achterkant naar rechts (stuurboord) neigt te draaien, ofwel de neus naar links (bakboord). Een kleine correctie met het roer is voldoende om dit tegen te gaan.

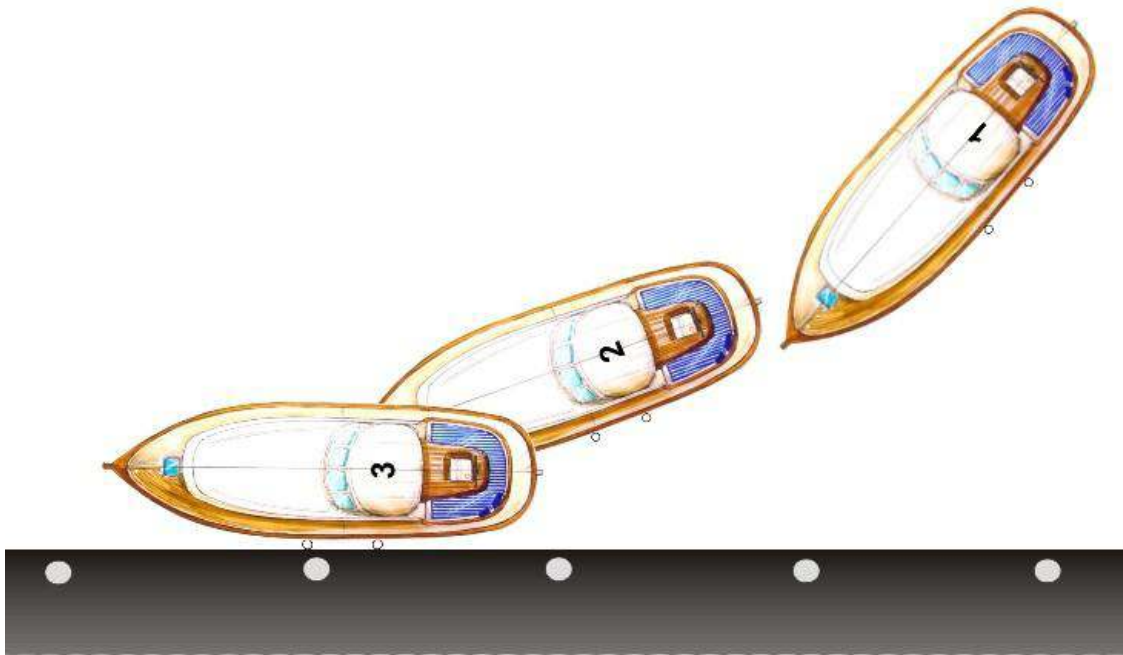
Bij het achteruit varen zal de schroef tegenovergesteld gaan draaien, i.e. linksom. De achterkant zal naar links (bakboord) trekken. Het schroefeffect is aanzienlijk sterker bij het achteruit varen. Bij het aanmeren kunt u hiervan gebruik maken door af te meren aan bakboordzijde. Met een korte dot gas trekt u dan de kont van het schip tegen de wal.

Geen wind of stroming

Bij afwezigheid van wind en stroming legt u als volgt aan:

Hang de stootkussens buitenboord en leg de meerlijnen gereed. Nader de ligplaats met een lage snelheid met de bakboordzijde naar de wal, **positie 1**.

Bij **positie 2** aangekomen haalt u de snelheid uit de sloep door de schroef in zijn achteruit te zetten.

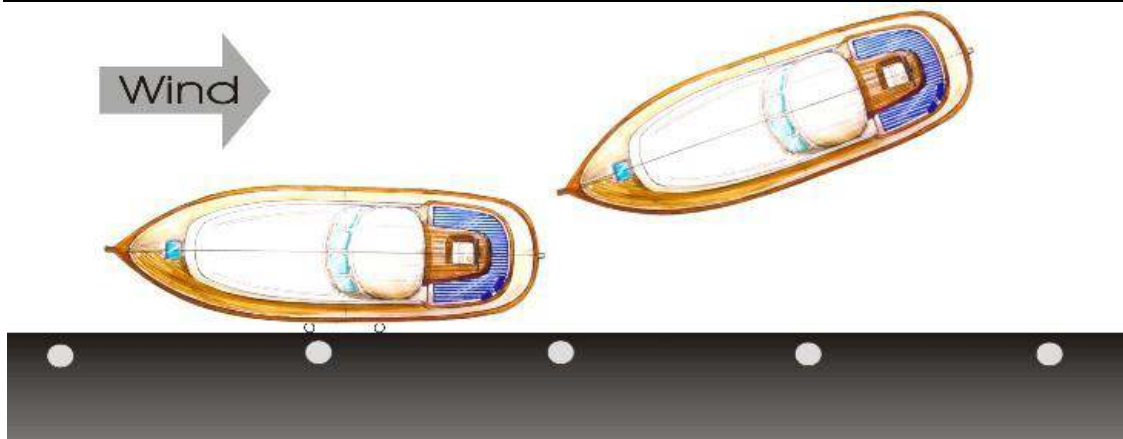


In **positie 3** moet de sloep stilliggen zodat u de schroef kunt stilzetten. Als u met teveel snelheid komt aanvaren wordt u genoodzaakt hier hard achteruitslaan, waardoor het achterschip hardhandig tegen de wal zou kunnen komen.

Wind en/of stroming

U dient bij het aanleggen rekening te houden met de wind. Het beste kunt u aanleggen met de kop op de wind, het aanleggen gaat zo het gemakkelijkst. Bovendien ligt uw schip in de beste positie, de wind heeft er zo de minste vat op en zal er dan ook de minste spanning op uw landvasten komen te staan. Het is van belang dat u de landvast vóór als eerste vastlegt om wegdraaien van de neus te voorkomen.

Uiteraard zal de wind niet altijd even gunstig staan als in onderstaande tekening. Bij meer afluende wind zult u wat meer moeite moeten doen om de achterkant bij te draaien. Bij meer inlandige wind zal het schip tegen de kant gedrukt worden, en verdient het de voorkeur indien mogelijk een andere afmeerplaats te gebruiken.

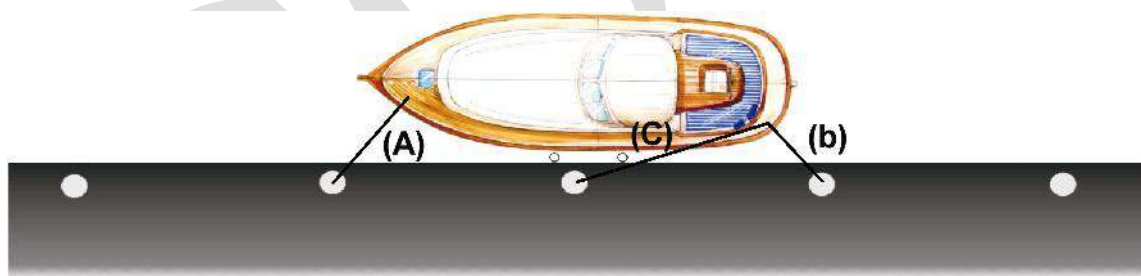


Op de meeste binnenwateren in Nederland is stroom een te verwaarlozen factor. Is er sprake van stroming dan dient u hier terdege rekening mee te houden. Zeker wanneer de stroming van sterkere invloed is op uw schip dan de wind, dan kunt u in bovenstaande tekst 'wind' vervangen door 'stroom'.

Vastleggen

U kunt uw schip het beste vastleggen met een meerlijn van de voorbolder naar een vast punt op de wal (A), en een meerlijn van de achterbolder naar een vast punt op de wal (B).

Een derde meerlijn of het verlengde van B zet u als z.g. spring van de achterbolder naar een vast punt op de wal (C). Op deze manier ligt u schip model afgemeerd.



Slepen en gesleept worden

Heeft U motorpech, dan biedt een sleep uitkomst. Gebruik dan de bolder voorop om de sleeptros te bevestigen.

Mocht U onverhoopt aan de grond raken en niet in staat zijn om op eigen kracht los te komen, gebruik dan de twee bolders op het achterdek om de sleeptros te bevestigen. Laat u terug slepen, in tegengestelde richting als waarin u zich vast heeft gevangen.

Neem met enkele mensen voor in het schip plaats zodat de hak van het schip vrij komt van de bodem.

Wenst u iemand te slepen, dan kunt u één of beide bolders op het achterdek gebruiken.

Het is de verantwoordelijkheid van de schipper om er zorg voor te dragen dat er aanleglijnen en sleeplijnen aan boord zijn die geschikt zijn voor gebruik bij dit schip.

ATTENTIE



- ⇒ Gebruik een lijn van voldoende sterkte, maar nooit lijnen die sterker zijn dan 80% van de theoretische sterkte van de bolder, i.e. 80% van 19 [kN].
- ⇒ Neem tijdens het slepen altijd afstand van gespannen sleeptrossen, deze kunnen knappen door slijtage, ouderdom of overmatige belasting. Een losslaande sleeptros kan nare verwondingen veroorzaken.
- ⇒ Zorg er voor gebruik van het schip voor, dat U bekend bent met het zekeren van lijnen aan bolders en kikkers. Let er bij het zekeren van lijnen op, dat u knopen en steken gebruikt die altijd los te maken zijn, ook als er veel spanning op gestaan heeft.
- ⇒ Slepen met gekruiste lijnen werkt het best, het voorkomt zwalken van het gesleepte schip.
- ⇒ Sleep altijd op lage snelheid.

Checklist voor het varen

- ⇒ Alvorens weg te varen, controleer in elk geval :
 - Of er geen water onderin de boot staat,
 - Of alle meegenomen lading is opgeborgen
 - Motoroliepeil
 - Brandstofpeil

- ⇒ Bij van boord gaan:
 - Stroom uitschakelen
 - Kastjes afsluiten
 - Zonodig het bilgewater wegpompen
 - Contact / startsleutel meenemen

COPY

13 GARANTIE- BEPALINGEN

Op alle leveringen zijn de betreffende HISWA voorwaarden van toepassing, welke zijn op te vragen bij ons secretariaat. In afwijking c.q. aanvulling hierop gelden de volgende bepalingen:

1. Onverminderd de rechten die de koper toekomen op grond van de wet en de overeenkomst waarop dit garantiebewijs betrekking heeft, staat Makma Marine B.V. er jegens de koper voor in, dat het casco van uw Makma gedurende de garantieperiode vrij is van fabricage- en materiaalfouten evenals alle door Makma geproduceerde onderdelen en accessoires. Op onderdelen die door derden zijn geleverd en die door Makma zijn verwerkt gelden de garantievoorwaarden van deze derden.
2. Wanneer gebreken zijn ontstaan door een oorzaak van buitenaf, hetzij opzet, verkeerd gebruik waaronder verwaarlozing, ofwel het gevolg van veranderingen welke door een derde zijn aangebracht vervalt de garantie. Dit geldt ook voor gebreken welke het gevolg zijn van normale slijtage.
3. De garantie behelst kosteloos herstel van gebreken welke vallen binnen de garantiebepalingen van het desbetreffende product. Het herstel vindt normaliter plaats op onze werf te Leiden of een door Makma Marine B.V. toegewezen derde partij, onder voorwaarde dat:
 - De garantiwerkzaamheden vooraf zijn goedgekeurd door Makma Marine B.V.
4. Uitgezonderd van de in artikel 1 genoemde garantiebepalingen:
 - Onderdelen en accessoires welke niet geleverd zijn door Makma Marine B.V.
 - Lekkage van de buiskap.
 - Gevolgschade.
 - Schoonheidsfouten.
 - Behandeling van houtwerk w.o. lakken, olie, o.i.d.
 - Transportkosten van ligplaats naar de Werf
5. De garantie vervalt onvoorwaardelijk wanneer:
 - Het schip wordt gebruikt voor commerciële activiteiten, hetzij verhuur of andere commerciële vervoersdiensten.
 - Het schip wordt gebruikt anders dan voor pleziervaart.
 - Het schip van eigenaar veranderd is.

Alle meerkosten gemaakt nodig voor het kunnen uitvoeren van de garantie zijn voor rekening van de klant. Hier zijn met name te noemen: kosten ten behoeve van takelwerkzaamheden en vervoerskosten.

Makma Marine B.V. behoudt zich het recht voor om kosten voor reparaties, gemaakt door derden, binnen de garantietermijn niet te vergoeden wanneer deze reparaties, al dan niet in opdracht van de eigenaar, worden uitgevoerd zonder uitdrukkelijke toestemming van Makma Marine B.V.

ONDERHOUDSREGISTER

Onderhoud / reparatie:

Datum:

Uitgevoerd door:

Onderhoud / reparatie:

Datum:

Uitgevoerd door:

Onderhoud / reparatie:

Datum:

Uitgevoerd door:

Onderhoud / reparatie:

Datum:

Uitgevoerd door:

Onderhoud / reparatie:

Datum:

Uitgevoerd door:

Onderhoud / reparatie:

Datum:

Uitgevoerd door:

Onderhoud / reparatie:

Datum:

Uitgevoerd door:

Onderhoud / reparatie:

Datum:

Uitgevoerd door:

Onderhoud / reparatie:

Datum:

Uitgevoerd door:

Onderhoud / reparatie:

Datum:

Uitgevoerd door:

Onderhoud / reparatie:

Datum:

Uitgevoerd door:

Onderhoud / reparatie:

Datum:

Uitgevoerd door:

COPY