

Übersetzung des schwedischen Handbuches zur c55 mit ergänzenden Tipps

Inhaltsübersicht

- Übergabedokument
- Rumpfnnummer HIN
- Einleitung
- Abkürzungen
- Herstellung
- Änderungen
- Sicherheitsvorkehrungen
- Anker
- Sicherheitsanweisungen
- Trailertransport
- Fahren mit Außenbordmotor
- Beleuchtung
- Pflege
- Reparatur / Farbcode
- Winterlager
- Technische Daten
- Messangaben für Wasserlinie
- Produktinformation
- **Aufrigg- und Trimmanleitung mit Tipps**
- Übereinstimmungsversicherung

Einleitung

Diese Anleitung wurde zusammengestellt, um Ihnen maximale Sicherheit und maximalen Spaß bei der Bedienung Ihres Bootes zu ermöglichen. Sie enthält Angaben über das Boot sowie dessen Handhabung und Pflege. Lesen Sie dieses Buch bitte sorgfältig durch und machen Sie sich vor Ingebrauchnahme Ihres Bootes mit dessen Anwendung und Ausrüstung vertraut.

Diese Anleitung enthält auch allgemeine Informationen, die für Bootseigner interessant sein können.

Folgende Abkürzungen werden verwendet:

(D) = Gefahr

(W) = Warnung

(C) = Vorsicht

kW = Kilowatt 0,75 kW = 1 PS

Herstellung

Die C 55 wird von der Cremo Produktions AB, Varberg, Schweden hergestellt, die ebenfalls die Produktlinie Crescent anfertigt und im Bootsbereich bereits 45 Jahre tätig ist. Wir können daher auf eine große Erfahrung auf diesem Gebiet zurückgreifen. Alle unsere Materialien werden vorher umfassend getestet, um damit ein qualitativ hochwertiges Produkt mit einem breiten Anwendungsbereich und hohem Wiederverkaufswert zu schaffen.

Es gibt zwei Methoden, GFK-Boote herzustellen: das Spritzverfahren und das Handauflegeverfahren. Beim Spritzverfahren ist es schwierig, eine gleichmäßige Materialstärke zu erhalten. Dieses Verfahren wird in der Regel aus ökonomischen Gründen angewandt; es ist günstiger und schneller. Cremo stellt seine Boote nach dem Handauflegeverfahren her, da wir der Ansicht sind, dass nach diesem Verfahren gebaute Boote stärker sind und ein gleichmäßiges Laminat erhalten.

An besonders belasteten Stellen des Bootes wird zusätzliches kräftiges Glasfaser-Gewebe einlaminiert.

Der Bootsbau erfolgt in einer Negativform. Dazu wird eine Lage Gelcoat in die Form gespritzt und mehrere Matten GFK, die jeweils mit Polyester gesättigt werden, nach und nach hineingelegt. Danach werden Boden, Bänke und weitere Einrichtungsdetail einlaminiert und mit Topcoat übermalt.

Nach der Durchhärtung des Materials drückt man das Boot aus der Form mit Hilfe von Druckluft oder Wasser. Dazu befindet sich ein Loch in der Negativform. Dieser Vorgang kann zu Markierungen im Gelcoat führen, was jedoch keinen Qualitätsmangel darstellt.

Änderungen (D)

Fragen Sie Ihren Händler / Hersteller, bevor Sie eigenhändig Änderungen oder Einbaumaßnahmen an Ihrem Boot durchführen. Sie könnten ansonsten Ihren Garantieanspruch verlieren und – schlimmer noch – Ihre eigene Sicherheit aufs Spiel setzen.

Sicherheitsvorkehrungen (W)

Überzeugen Sie sich vor der Ingebrauchnahme, ob Sie folgende Gegenstände, die nicht zwingend zum Lieferumfang der c55, sondern zu Ihrer persönlichen Ausrüstung zählen, an Bord haben:

- Schwimmwesten
- Ösfass
- Schleppleine
- Aktuelle Gebrauchsanweisungen
- Kompass und Seekarten
- Notsignale
- Anker mit Ankerleine
- Paddel

Achtung! Anker sollten nie als permanente Liegemöglichkeit genutzt werden!

(Zum dauerhaften Liegen an einer Boje ist wesentlich schweres Grundgeschirr nötig als auf der c55 mitgeführt normalerweise werden sollte.) Ankertaue sollten mindestens einen Durchmesser von 8 cm haben!

Sicherheitsanweisung (W)

Während der Fahrt sollte aufrechtes Stehen vermieden werden. Tragen Sie stets eine Schwimmweste.

Trailer-Transport (C)

- Entfernen Sie vor dem Slippen die Lichtleiste.
- Fahren Sie mit dem Trailer nicht so tief ins Wasser, dass die Bremstrommeln eintauchen, anderenfalls drohen Rostschäden.
- Zur Vermeidung von Unfällen während des Slipvorgangs sollten sich Trailerwinde, -gurt und -haken sowie Bugbeschlag stets in gutem Zustand befinden.
- Beim Hochkurbeln des Bootes sollte darauf geachtet werden, dass die anliegenden Rollen dem Rumpf angepasst werden und der größte Druck auf den Kielrollen lastet.
- Der Kiel sollte über der Achse des Trailers liegen und nach dem Slipvorgang einige Zentimeter auf die Achse abgelassen werden.
- Während des Transportes sollten keine losen Gegenstände im Boot verwahrt werden.
- Vergessen Sie nicht, das Boot fest zu zurren.
- Sichern Sie Luken und andere Ausrüstungsgegenstände des Bootes.

Fahren mit Außenbordmotor

(Der Außenbordmotor gehört nicht zur Standardausrüstung des Bootes.) Es können max. 2 KW-Motoren verwendet werden. Fahren Sie ohne unnötig Wasser im Schiff, da dieses überflüssiges Gewicht darstellt. Leeren Sie das Boot stets vor dem Ablegen bzw. öffnen Sie die Selbstlenzer. Der Motor wird an dem dafür vorgesehenen Platz am Heckspiegel montiert. Lesen Sie die Gebrauchsanweisung des Motors. Um ein Boot sicher manövrieren zu können, sollte man die Regeln über Fahren unter Motor kennen.

(W) Verwenden Sie stets den Sicherheitskontakt bzw. Notstop. Der Kontakt hat eine Leine, die am Handgelenk oder Gürtel befestigt werden sollte. Sollten Sie über Bord gehen, würde der Motor sofort ausgehen.

Beleuchtung

(Nicht Standardausrüstung.) Gemäß den internationalen Seefahrtsregeln müssen alle Freizeitboote mit der dafür vorgeschriebenen Beleuchtung ausgerüstet sein. Erkundigen Sie sich, was auf Ihrem Revier vorgeschrieben ist. Normalerweise reicht für die C55 ein weißes Rundumlicht.

Pflege

GFK-Boote benötigen vor allem Pflege im Unterwasserbereich, um Bewuchs zu vermeiden. Der Markt bietet hierzu viele unterschiedliche Produkte an. Der effektivste Schutz wird mit einem zwei-Komponenten-Epoxid-Primer und Antifoulinganstrich erreicht.

Im Bereich oberhalb der Wasserlinie sollte man das Boot mit Süßwasser reinigen. Dies kann im Frühjahr wiederholt werden, falls das Boot im Laufe des Winters verschmutzt wurde.

Bei älteren Booten sollte man evt. zusätzlich „polish“ verwenden, welches zugleich reinigt und poliert. Ist das Boot stärker verdeckt oder etwas matt, empfiehlt sich unter vorsichtiger Anwendung „rubbing“. Nach dem Reinigen des Bootes sollte es gewachst werden. Insgesamt sollte darauf geachtet werden, dass das Gelcoat nicht beschädigt wird.

(Tipp: Hervorragend geeignet sind die professionellen Lackiererei-Produkte von Rot-Weiß, die Sie im gut sortierten Autozubehör bekommen: Polierpaste für die Glanzpolitur und bei Kratzern: Schleifpaste. Dann kann das Boot mit einem Wachs aus dem Bootszubehör versiegelt werden.)

Reparatur

Sollten am Boot Risse oder ähnliche Schäden entstanden sein, sind Reparaturen trotz allem relativ einfach durchzuführen.

Kleine Risse in der Außenhaut könnten mit „rubbing“ oder 800er und 1500er Naß-Schleifpapier entfernt werden, danach auf Hochglanz polieren und schließlich wachsen.

Große Risse sollten zumindest gefüllt werden. Dazu kann man Gelcoat oder Epoxid-Spachtel mit feiner oder grober Konsistenz o.ä. verwenden. Bei Unsicherheiten hinsichtlich des Reparaturvorganges empfiehlt sich die Nachfrage bei einer Reparaturwerkstatt.

Fabrikat und Farbcode Ihres Bootes

(siehe schwedische Originalanleitung). Wenn es ein weißer Rumpf ist: Gelcoat Reichold 8008. Hellgraues Deck: Gelcoat und Topcoat Reichold 8003. Andere Farben: Siehe schwedisches Handbuch.

Gebrochenes Laminat muss mit GFK-Matten und Polyester repariert werden. Dazu benötigt man umfassende Kenntnisse und die richtigen Arbeitsbedingungen (min. 18 °C +).

Winterlager

Um Frostschäden am Boot zu vermeiden, sollte alles Wasser entfernt werden. Alle Luken sollten geöffnet bleiben, um eine gute Ventilation zu gewährleisten. Soweit es geht, sollten alle losen Gegenstände vom Boot entfernt und trocken gelagert werden. Sollten Sie eine Persenning verwenden, achten Sie darauf, dass sie nicht direkt am Rumpf aufliegt, um Gelcoat-Schäden zu verhindern. Die Persenning sollte nie ganz geschlossen werden.

Die rostfreien Beschläge des Bootes sollten poliert und mit einer dünnen Ölschicht versehen werden. Geben Sie den Motor zur Winterkontrolle an einen Fachmann sowie die übrige Ausrüstung zum vorgesehenen Service.

Mast und Baum sollten liegend und ohne Spannung verwahrt werden.

Die Segel sollten getrocknet und aufgerollt gelagert werden.

Produktinformation

Die C 55 ist ein selbstlenzendes Boot. Man erreicht dadurch, dass überkommendes Wasser oder Regen von allein abfließen. In regelmäßigen Abständen sollte kontrolliert werden, dass kein Wasser in die Staufächer in den Seiten gelangt, da diese nur spritzwassergeschützt und nicht selbstlenzend sind. Voraussetzung für das Selbstlenzen ist, dass das Boot vorne nicht zu tief liegt und dass das Boot insgesamt nicht so schwer beladen ist, dass der Boden unterhalb der Wasseroberfläche liegt. In regelmäßigen Abständen sollte kontrolliert werden, dass kein Fremdkörper den Abfluss blockiert.

(C) Als Auftrieb hat das Boot eingebaute Lufttanks. Die Drainage von evt. Kondenswasser erfolgt durch drei verschließbare Abflusslöcher im Heckspiegel. Der Raum unterhalb des Bodens ist durch Verbindungswege mit den Lufttanks verbunden. Die Inspektionsluke im vorderen Teil des Bootes führt zu den Lufttanks und muss deshalb stets geschlossen bleiben,

wenn das Boot im Wasser liegt. Diese Luke und die Abflusslöcher im Heck sollten im Winterlager geöffnet bleiben, um eine gute Durchlüftung zu gewährleisten. Die Lufttanks dürfen unter keinen Umständen perforiert werden! Bei der Montage von Extra-Ausstattung muss dies am hinterem Teil des Kielkastens oder an den Seiten der Staufächer durchgeführt werden.

Aufrigg- und Trimmanleitung

Mast

1. Die Salinge sind mit den mitgelieferten Bolzen und Splinten am Mast zu befestigen. Sie sollten mindestens 15 Grad nach hinten gewinkelt montiert werden. Die Länge kann leicht vergrößert werden, man sollte das Maximum jedoch nicht ausnutzen.
2. Das stehende Rigg besteht aus folgenden Wanten/Stagen: Oberwanten, Unterwanten, Vorstag. Deren Länge ist abgestimmt auf das Boot und darf nach den Klassenregeln nicht über den Verstellbereich der Wantenspanner hinaus verändert werden.
3. Das Vorstag wird mit einer Gabel an einem senkrechten Auge am Mast mit Bolzen und Splint befestigt.
4. Auf der gleichen Höhe befinden sich am Mast die Befestigungen in die Oberwanten eingehängt werden. Man führt die Oberwanten dann durch die Endbeschläge der Salinge und montiert am unteren Ende die Wantenspanner. Am Ende der Saling ist eine Klemmeschraube mit der das Oberwant dort fixiert wird. Nach oben hin muss es dabei so gespannt werden, dass die Salinge minimal anfängt zu biegen. Spannt man nachher unten den Wantenspanner wird sie wieder gerade.
5. Die Unterwanten werden unterhalb der Salingsbeschläge eingehängt und ebenfalls am anderen Ende mit zwei Wantenspanner versehen.
6. Fürs erste Mastsetzen sind die Wantenspanner soweit aufzudrehen, dass gerade noch etwas Gewinde innerhalb des Spanners zu sehen ist.
7. Vergessen Sie ggf. nicht den Windanzeiger.
8. Von allen Fallen werden vor dem Mastsetzen jeweils beide Enden an den Spinnakerbeschlag am Mast festgelascht.

Trailern, Zuwasserlassen und Maststellen

1. Nach Möglichkeit sollte zum Slippen nur ein speziell angepasster Trailer (Extraausstattung) verwendet werden. Achten Sie darauf, dass der Kiel auf dem Trailer immer bis auf die Achse abgelassen wird aber zum Slippen soweit hochgekurbelt wird, dass man einen leichten Widerstand merkt. **HÖHER DARF DER KIEL JEDOCH NICHT GEKURBELT WERDEN!**
2. Achten Sie auch darauf, dass die Schraubverschlüsse am Spiegel sicher zugeschraubt sind, bevor das Boot ins Wasser kommt.
3. Nehmen Sie die Lichtenanlage ab, fahren Sie rückwärts an eine Sliprampe, so dass Achsen und Bremsen gerade nicht ins Wasser eintauchen. Schlagen Sie ein Tau am Bug und bei starkem Seitenwind auch eines am Heck (nach Luv) an. Dann kurbeln Sie das Boot einfach in ausreichend tiefes Wasser ab.
4. Sobald das Boot schwimmt, nimmt man den Haken der Trailerwinde vom Boot ab und vergessen Sie nicht, die Lichtenanlage wieder zu montieren/verstauen.
5. **(C) Bringen Sie das Boot an eine ausreichend tiefe Stelle, um den Kiel abzulassen.** Achten Sie darauf, dass das Boot immer weder stark auf Bug oder Heck, noch zu irgendeiner Seite vertrimmt ist, damit der Kiel leicht und ohne zu schaben im Kasten hoch und herunter gleitet. Zum Schluss schieben Sie den Klappnasenbolzen durch die Bohrung im schwarzen Plastik und dem Kiel, zumindest wenn viel Wind ist.
6. Zum Mastsetzen montieren Sie die Oberwanten auf jeder Seite mit Hilfe der Wantenspanner. Die Oberwanten gehören hinter die Unterwanten. Bereiten Sie die übrigen Wanten und Fallen so vor, dass sie auf der richtigen Seite der Salinge durchlaufen. Lösen Sie das Fockfall am Ring der Spinnakerbefestigung und schlagen Sie es am Vorstag-Pütting an. Es wird Ihnen beim Mastsetzen zur Entlastung dienen. Achten Sie darauf, dass am anderen Ende, wie bei allen Enden von Fallen ein Knoten ist, der verhindert, dass das Fall in den Mast rutscht.
7. Kontrollieren Sie, dass beide Bolzen in dem Mastbeschlag auf dem Kielkasten (Mastspur) sitzen. Der vordere sollte im dritten oder vierten Loch von vorn stecken. Darauf setzen sie die Aussparung, die in der Mitte des Beschlags unten am Mast (Mastfuß) zu sehen ist. Der Mast steht also auf einem der Bolzen.

8. Man sollte zu zweit sein, wenn man den Mast das erste Mal setzt. Einer stemmt den Mastfuß in die vorderste Ecke des Cockpitbodens und richtet den Mast auf (Lappen o.ä. zum Schutz dazwischenlegen!). Der andere passt auf, dass sich nichts verhakt, oder die Wantenspanner verdrehen. Ist er erst einmal annähernd in der Senkrechten, so ist der Mast leicht auch von einer erwachsenen Person zu hantieren. Man geht dann nach hinten und hebt den senkrechten Mast in die Spur.
9. Steht der Mast in der Spur, drückt man ihn oben nach vorn bis Spannung auf die Wanten kommt und greift nach dem Fockfall an der Stelle, wo es aus dem Mast austritt. Dies belegt man auf der Klampe (die später für das Großfall dient) links am Mast. Hiermit oder mit der Hilfe einer zweiten Person, die am Vorstag zieht, sichert man den Mast gegen das Umfallen und hat dann Zeit, auch den Wantenspanner für das Vorstag am Pütting zu befestigen.
10. Es hat sich gezeigt, dass es ein guter Trimm ist, das Vorstag zunächst maximal lang zu lassen, dann die Oberwanten so weit anzudrehen, wie es ohne Werkzeug geht. Dann setzt man die Unterwanten gerade so fest an, dass nur die Lose aus dem Draht geholt ist, er also gerade hängt und keine Knicks mehr zeigt, aber keine Spannung hat. Sie sind also wesentlich loser als die Oberwanten. Zum Schluss setzt man das Vorstag durch, so weit man es ohne Werkzeug kann. Erfahrene Segler können mit einem Werkzeug auch noch mehr Spannung geben, dabei ist jedoch der Mast zu kontrollieren: Irgendwann wird der Stauchdruck so hoch, dass er s-förmig biegt. Bei diesem Trimm hat man bei leichtem Wind noch bauchige kraftvolle Segel und man kann trotzdem den Mast bei mehr Wind leicht biegen und so die Segel wirkungsvoll flach trimmen. Je mehr Wind weht, desto strammer gehört der Kicker, das Unterliek sowie Cunningham und Fockfall. Auch sollte man bei mehr Wind die Fockholepunkte weiter nach hinten stellen als bei wenig Wind.
11. Danach kann man die Fallen klarieren, Vorstag und Spinnakerfall im Vorstagpütting belegen und die anderen Enden in ihre Klemmen auf dem Kielkasten legen. Das Großfall ist die dünnste Leine und gehört auf die Klampe links am Mast.
12. Danach wird der Baum am Lümmelbeschlag befestigt und das Großfall an der Baumnock befestigt, so dass man den Baum zur bequemen und übersichtlichen Montage von Baumniederholer und Großschot anheben kann. Für die Baumniederholertalje finden sich Augen an Mastfuß und Baum, die an die richtigen Stellen verschoben werden und für die Großschot sind Blöcke am Baum und Schotpodest vorgesehen.
13. Die Fockschot verläuft jeweils von der Holepunktschiene (die Feder unter dem Block leicht hochschieben, um die Schot durch das Auge darunter knoten zu können) durch einen Block an der Fock zurück durch den Holepunkt auf einen Umlenckblock und dann auf die Klemme am Kielkasten.

Segelsetzen

1. Die Fock wird mit einem Schäkel am Vorstagspütting befestigt und dann mit den Stagreitern am Vorstag befestigt. Achten Sie darauf, dass Sie die Stagreiter richtig gedreht aufsetzen. Das Fockfall wird dann am Top befestigt.
2. Das Großfall schlägt man nun an das Top des Großsegels an und legt den Baum auf dem Cockpitboden ab. Das vordere Auge des Großsegels befestigt man jetzt am Baum indem man den an dem kleinen Tau hängenden Splint von links nach rechts (von oben gesehen) durch die Bohrungen im Baumendbeschlag und das Großsegelauge schiebt. Der Splint soll nicht aufgebogen werden.
3. Dann zieht man das Großsegel hoch, wobei man das Liektau etwas in die Nut einfädeln muss. Achten Sie darauf, dass das Boot genau mit dem Bug im Wind liegt. (Tip: Sprühen Sie Teflon- oder Silikongleitmittel vor dem Mastsetzen in die Nut. Das erleichtert das Setzen insbesondere bei neuen Segeln ungemein!)
4. Dann fädelt man den Cunninghamstrecker durch die Kausch, die etwa 20cm über der Halskausch sitzt.
5. Nun kann man den Rutscher für das Unterliek hinten am Baum in die Nut des Baums einfädeln und den Unterliekstrecker mit einem Achtknoten am ende durch die hintere Kausch wieder zurück zur Baumnock führen und dort in der Scharte an der Seite des Endbeschlages einklemmen oder am Endbeschlag festknoten.
6. Die Fock kann nun gesetzt werden, und das Fall ist stramm durchzusetzen. (Tipp: Normalerweise sollte jeder in der Lage sein, das Fockfall hart genug durchzusetzen. Es geht besonders leicht, wenn man es um den Kielbolzen legt und zwischen Kielbolzen und Klemme quer zum Tau zieht - so als wenn es die Sehne eines Bogens sei. Wenn dies Ihnen zu unbequem sein sollte, können Sie eine Fockcunningham preiswert von jedem Segelmacher nachrüsten lassen. Wir liefern gerne eine (sehr einfache) Anbauanleitung.

7. Die Fallen können solange sie nicht gebraucht werden, in der Tuchtasche an der Seite des Kielkastens verstaut werden.
8. Der Kicker wird je nach Wind angesetzt: Je mehr Wind, desto strammer (s.o.).
9. Das Ruder in die Beschläge hängen und darauf achten, dass die Sicherung gut einrastet.

Kiel

1. **(C) Die Kielhebevorrichtung darf nicht zweckentfremdet werden; sie ist nur dazu da, den Kiel in seinem Kasten zu heben und zu senken. Jede andere Verwendung kann zu Sach- oder Personenschäden führen.**
2. Während des Segelns kann man gelegentlich ein dumpfes Geräusch vom Kiel hören. Dies ist konstruktionsbedingt und muss so sein, da der Kielkasten nicht zu eng sein darf um das leichte Heben und Senken zu ermöglichen.

Segel

1. Die Segel sollten immer trocken weggepackt werden
2. Sie sollten stets vom Kopf aus senkrecht zum Achterliek / parallel zu den Latten gerollt werden.

Nachträgliche Montagen

1. **(C) Die c55 hat zwei große verbundene Luftkammern im Doppelboden, sowie weiteren großen Luftraum im Versteifungsrahmen. Diese Kammern dürfen keinesfalls angebohrt oder anders verletzt werden.**
2. **Für weitere Montagen eignen sich jedoch die Flächen hinter denen sich die vom Cockpit zugänglichen Stauräume befinden sowie die Abdeckung der Kielwisch.**

Spinnakerausrüstung (Option)

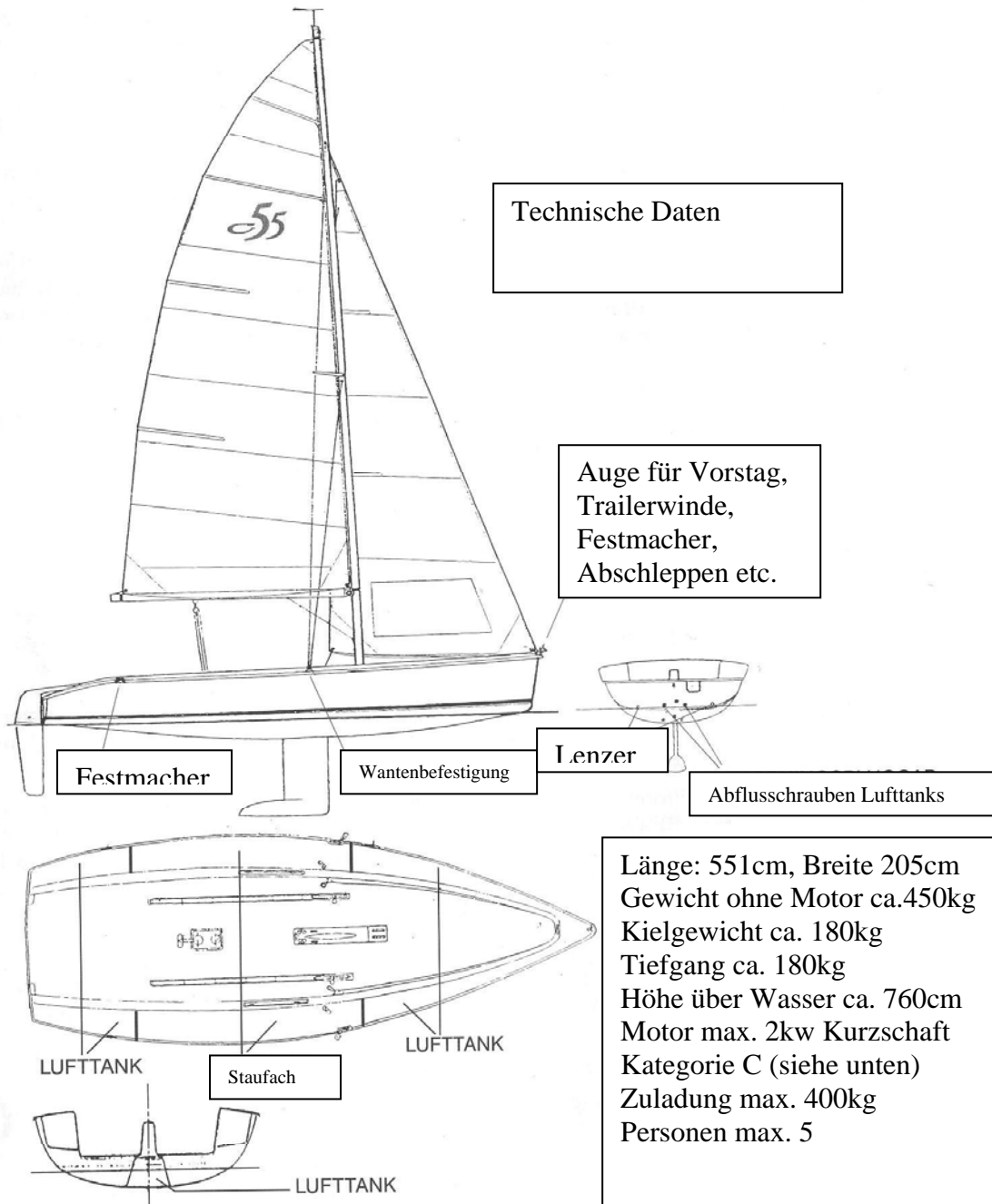
1. Der Topnant wird beim Setzen in den Beschlag am Spibaum eingehakt.
2. Die luvwärtige Spinnakerschot muss mit den Barberhaulern heruntergezogen werden, damit der Spibaum nicht nach oben steigt.
3. Ein Spibaumniederholer zu setzen wird nur bei Starkwind empfohlen. Er ist entbehrlich, wenn am Mast ein zweiter Ring 35cm über dem unteren verwendet wird.

Reffen

Soweit das Großsegel als Extra eine Reffreihe erhalten hat, wird wie folgt gerefft:

1. Cunningham ausfädeln.
2. Großschot stark fieren.
3. Großfall ca. 80cm fieren
4. Cunningham durch das Reffauge, dann vorn um den Mast, wieder durch das Reffauge (also überkreuz) und dann zurück zur Kammklemme führen und stramm dicht holen.
5. Großfall wieder stramm durchsetzen
6. Unterliekstrecker weit fieren, Achtknoten des Unterliekstretchers hinter der Klemmnase hervorziehen, durch die Reffkausch führen und möglichst eng unterhalb der Reffkausch um den Baum knoten. Unterliekstrecker wieder stramm dicht holen.
7. Der nun lose Teil des Segels kann ohne weitere Sicherung seitlich am Baum hängen. Er entwickelt keine störende Kraft mehr.

Anmerkung: Bei richtigem Trimm ist Reffen nicht nötig, da ein gut getrimmtes Großsegel so flach eingestellt werden kann, dass es leichter beherrschbar ist als ein gerefftes Groß, bei dem die Vorliekskurve gezwungenermaßen ja nicht mehr optimal zur Mastbiegung passt. Sinn macht das Reffen jedoch, wenn das Segel gealtert ist und sich nicht mehr optimal trimmen lässt. Als Alternative zum Reffen bietet sich zudem an, nur mit Großsegel zu fahren.



Technische Daten

Auge für Vorstag,
 Trailerwinde,
 Festmacher,
 Abschleppen etc.

Lenzer

Festmacher

Wantenbefestigung

Abflussschrauben Lufttanks

Länge: 551cm, Breite 205cm
 Gewicht ohne Motor ca.450kg
 Kielgewicht ca. 180kg
 Tiefgang ca. 180kg
 Höhe über Wasser ca. 760cm
 Motor max. 2kw Kurzschaft
 Kategorie C (siehe unten)
 Zuladung max. 400kg
 Personen max. 5

Kategorie C = Binnengewässer und küstennahe Fahrt.

Das Boot ist also geeignet entlang der Küste in großen Buchten, Flussmündungen, Seen und Flüssen eingesetzt zu werden, wo es für windstärken bis 6 Beaufort und eine Wellenhöhe bis zu 2m (gemessen Wellental bis -kamm). Montieren Sie nur einen CE-zertifizierten Motor.

Konformitätserklärung Sportbootdirektive 94/25/EG und 2003/44/EC

Hersteller: Cremo Produktions AB, Adresse: Box 188, 43224 Varberg, Land (code): Schweden (SE)

Angewendetes Modul: B+D

Zertifizierungsgesellschaft: Det Norske Veritas Identifikationanr.: 0575

Adresse: N-1322 Hörvik

EG-Typzertifikat Nr. RCD-B-164

Land (code): Norwegen (NO)

2006/03/16

Beschreibung des Sportbootes:

Rumpf-Identifikationsnummer (RIN): SE-CRE-HH330E707

Marke/Typ des Sportboots: c55

Rumpffart: Einrumpfboot

Designkategorie: C

Konstruktionsmaterial: Glasfaserverstärktes Polyester

Bootstyp: Segelboot

Eindeckung: Offen

Länge und Breite des Rumpfes: 5,74/2,05 (inkl. Ruder)

Maximal Motorleistung: 2kw

Tiefgang: 0,36-1,1m

Wir, Cremo Produktions AB, versichern bei eigener Haftung, dass das oben genannte Sportboot alle anwendbaren wesentlichen Sicherheitsanforderungen, die unten aufgeführt sind, erfüllt und mit dem oben angegebenen EG-Typzertifikat übereinstimmt.

Für Cremo Produktions AB:

Name: gez. Leif Johannson, Direktor

Anmerkung: Die c55 kann mit Außenbordmotor ausgerüstet werden, der jedoch ohne Cremos Mitwirkung ausgewählt und montiert wird. Der Motor mit Steuerung, Kabeln, Tank, Batterie und Zubehör gehört nicht zum Lieferumfang und wird daher nicht von dieser Konformitätserklärung erfasst.

Wesentliche Sicherheitsanforderungen (zu Beilage 1 der Direktive)	Standard bzw. Normgebendes Dokument, das angewendet wird
2 Allgemeine Anforderungen	DNV's Tent Rules* 1997 Pt4 CH1-140
2.1 Rumpf identifikationsnummer	EN ISO 10087: 1996
2.2 Herstellerschild	DNV's Tent Rules 1997 Pt4 CH1-170
2.3 Schutz gegen Überbordfallen	DNV's Tent Rules 1997 Pt4 CH1-710
2.4 Sicht vom Haupt-Steuerplatz	EN ISO 11591: 2000
2.5 Eignerhandbuch	EN ISO 10240: 1995
3.1 Struktur	DNV's Tent Rules 1997 Pt3 CH3
3.2 Stabilität und Freibord	ISO/DIS 12217-3: 2000
3.3 Reserveauftrieb und Auftriebsmittel	ISO/DIS 12217-3: 2000
3.4 Öffnungen im Rumpf, Deck und Aufbau	DNV's Tent Rules 1997 Pt4 CH1-230
3.5 Eindringendes Wasser	DNV's Tent Rules 1997 Pt4 CH1-240
3.6 Vom Hersteller empfohlenen max. Beladung	DNV's Tent Rules 1997 Pt4 CH1-250
3.9 Ankern, Festmachen, und Bugsieren	DNV's Tent Rules 1997 Pt4 CH1-740
4. Manöveriereigenschaften	DNV's Tent Rules 1997 Pt4 CH1-550
5.1 Motor und Motorraum	DNV's Tent Rules 1997 Pt4 CH1-440
5.4 Steuersystem	DNV's Tent Rules 1997 Pt4 CH1-520

*Tentative Regeln von "Det Norske Veritas" für die Zertifizierung und Klassifizierung von Booten