

Tłumaczenie instrukcji oryginalnej

John Gardener

INSTRUKCJA OBSŁUGI

Silnik zaburtowy spalinowy łodzi BC520

Typ: G81045, Model: TMBC520



Wyprodukowano dla
F.H. GEKO
Kietlin, ul. Spacerowa 3
97-500 Radomsko

www.geko.pl

Przed pierwszym użyciem prosimy dokładnie zapoznać się z niniejszą instrukcją obsługi. Zapoznanie się z wszelkimi instrukcjami, niezbędnymi do bezpiecznego użytkowania i obsługi oraz zrozumienie wszelkiego ryzyka, jakie może wystąpić podczas eksploatacji urządzenia należy do obowiązków ich użytkownika.



John Gardener

JĘZYK POLSKI

UWAGA!!!

Ze względu na ciągłe doskonalenie produktów zamieszczone w instrukcji zdjęcia oraz rysunki mają charakter poglądowy i mogą różnić się od zakupionego towaru.

Różnice te nie mogą być podstawą do reklamacji.

DANE TECHNICZNE

Max moc: 5.8 KM

Pojemność silnika: 51.7cc

Prędkość biegu jałowego: 3200-3300r/min

Typ silnika: 2 suw

Sposób startu: pociągnięcie linki rozrusznika

Rozruch: ręczny

Mieszanka : olej + benzyna 1:25

Przełożenie: 2.08

Przeniesienie napędu:

sprzęgło odśrodkowe

Biegi: do przodu/ neutralny/do tyłu

Zmierzony poziom ciśnienia akustycznego: 91,4 dB(A)

Zmierzony poziom mocy akustycznej: 111,4 dB(A)

Gwarantowany poziom mocy akustycznej: 118 dB(A)

ZASADY BEZPIECZEŃSTWA

Użytkownik

Użytkownik (kierujący) odpowiada za właściwą i bezpieczną obsługę łodzi oraz za bezpieczeństwo pasażerów i innych osób. Zaleca się, by każdy użytkownik dokładnie przeczytał i przyswoił sobie całą niniejszą instrukcję obsługi zanim zacznie obsługiwać silnik zewnętrzny. Przynajmniej jeszcze jedna osoba na pokładzie musi znać podstawy uruchamiania i obsługi silnika i łodzi na wypadek, gdy kierujący nie będzie w stanie poprowadzić łodzi.

Należy zastosować wszystkie możliwe środki ostrożności, aby zredukować ryzyko wypadku będącego skaleczenia podczas użytkowania silnika oraz łodzi. Oto najważniejsze zasady bezpieczeństwa:

- Przed pierwszym uruchomieniem silnika należy uważnie przeczytać instrukcję, w celu zapoznania się z cechami silnika i wymogami bezpieczeństwa podczas jego używania.
- Przed każdym uruchomieniem należy sprawdzić łódź – poszczególne kroki zawarte są w sekcji : KONTROLA PRZED WYPLYNIECIEM.
- Nie należy używać łodzi pod wpływem alkoholu oraz narkotyków.
- Początkowo należy łódź prowadzić z umiarkowaną prędkością. Unikać maksymalnej prędkości do czasu nabycia pewności i umiejętności w sterowaniu.
- Upewnij się, że wszyscy pasażerowie mają na sobie kamizelki ratunkowe.
- Upewnij się, że ładunek na łodzi jest rozłożony równomiernie, a żadna ze stron nie jest przeciążona.
- Należy dokonywać regularnych przeglądów.
- Nie wolno modyfikować silników. Jakakolwiek modyfikacja konstrukcji spowodować może nieprawidłową pracę silnika, co grozi niebezpieczeństwem podczas jego użytkowania.
- Należy zapoznać się i przestrzegać lokalnych przepisów nawigacyjnych i bezpieczeństwa.
- Łódź powinna być wyposażona w niezbędny sprzęt, taki jak: kamizelki ratunkowe, gaśnicę przeciwpożarową, kotwicę, wiosła, urządzenia sygnalizacyjne, pompę zęzową, hol, apteczkę, podstawowe narzędzia, flarę, dodatkowe paliwo, olej, itp.
- Należy poinstruować wszystkich pasażerów o procedurach związanych z bezpieczeństwem, upewniając się, że wszyscy są przygotowani w razie nieoczekiwanych trudności podczas podróży.
- Podczas wchodzenia będą schodzenia z łodzi nie wolno stawać na pokrywie silnika ani innej jego części.
- Przed podróżą należy sprawdzić prognozę pogody w celu uniknięcia kłopotów związanych ze złymi warunkami atmosferycznymi.
- Szczególną uwagę zwracaj podczas wymiany jakiegokolwiek części silnika lub wyboru i montażu dodatkowego wyposażenia. Stosowanie nieoryginalnych bądź złej jakości części może spowodować uszkodzenie silnika i doprowadzić do niebezpieczeństwa. Zastosowanie części nieoryginalnych spowoduje natychmiastową utratę gwarancji.

PRZED URUCHOMIENIEM SILNIKA

Należy uważnie przeczytać tę instrukcję. Należy nauczyć się jak właściwie obsługiwać silnik. W przypadku pytań należy skontaktować się z dealerem. Stosowanie się do zasad bezpieczeństwa i instrukcji obsługi, a także postępowanie zgodnie ze zdrowym rozsądkiem zmniejszy ryzyko obrażeń ciała i uszkodzenia produktu. Należy zwrócić szczególną uwagę na specjalne instrukcje bezpieczeństwa znajdujące się w niniejszym dokumencie oraz etykiety bezpieczeństwa umieszczone na silniku zaburtowym.

MAKSYMALNA MOC ŁODZI

Przekroczenie maksymalnych wartości mocy dla łodzi może prowadzić do poważnych obrażeń lub śmierci. Zastosowanie silnika o zbyt dużej mocy może wpłynąć na sterowność łodzi i jej zachowanie na powierzchni lub doprowadzić do uszkodzenia pawęży. Nie instalować silnika przekraczającego maksymalne wartości mocy dla łodzi. Nie wolno przekraczać mocy maksymalnej ani nadmiernie przeładowywać łodzi. Na większości łodzi zgodnie z wymogami umieszczona jest tabliczka z informacją o maksymalnej dopuszczalnej mocy i ładunku, określonym przez producenta na podstawie wskazówek władz federalnych. W razie wątpliwości należy skontaktować się z dealerem lub producentem łodzi.

OCHRONA LUDZI ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W WODZIE

PRZY ZWYKŁEJ PRĘDKOŚCI

Osobie stojącej lub unoszącej się na wodzie bardzo trudno jest szybko uciec przed łodzią płynącą wprost na nią, nawet jeśli łódź porusza się z małą prędkością. Płynąc przez obszar wodny, gdzie mogą znajdować się ludzie, należy zawsze zwolnić i zachować szczególną ostrożność. Zawsze, gdy łódź się porusza (dryfuje), a bieg silnika zewnętrznego jest jałowy, woda oddziałuje na śrubę napędową, powodując jej obracanie się. W takiej sytuacji obroty śruby napędowej mogą spowodować poważne obrażenia.

W NIERUCHOMEJ ŁODZI

Obracająca się śruba napędowa, poruszająca się łódź lub jakiegokolwiek twarde urządzenie przymocowane do łodzi może spowodować poważne obrażenia lub śmierć osób znajdujących się w wodzie. Jeśli ktokolwiek znajduje się w wodzie blisko łodzi, zawsze należy niezwłocznie wyłączyć silnik. Przed zezwoleniem ludziom na pływanie lub przebywanie w wodzie w pobliżu łodzi, należy przełączyć silnik zewnętrzny na bieg jałowy i wyłączyć go.

EMISJA SPALIN

UWAGA! GROŹBA ZATRUCIA TLENKIEM WĘGLA

Spaliny wydzielane przez wszystkie silniki wewnętrznego spalania zawierają tlenek węgla. Dotyczy to silników zaburtowych, rufowych oraz wewnętrznych, jak również generatorów do zasilania wyposażenia łodzi. Tlenek węgla jest gazem śmiertelnie trującym, bezwonny, bezbarwny i bez smaku. Do wczesnych symptomów zatrucia tlenkiem węgla, których nie należy mylić z chorobą morską, zatruciem lub upojeniem alkoholowym, należy ból głowy, zawroty głowy, senność i nudności.

URUCHAMIANIE SILNIKA

UWAGA! Nigdy nie montuj silnika o mocy większej niż dopuszczalna dla twojej łodzi. Dopuszczalna moc silnika powinna być podana na Tabliczce Znamionowej łodzi.

Poprawna wysokość pawęży jest istotna dla uzyskania wysokiej wydajności. Montaż silnika na zbyt wysokiej pawęży powoduje spadek mocy i przegrzewanie się silnika. Natomiast, gdy silnik jest zamontowany zbyt nisko, powoduje to zwiększenie oporu, co powoduje zmniejszenie prędkości. Upewnij się, że kiedy silnik jest całkowicie zanurzony płyta antykawitacyjna znajduje się na wysokości 0-25mm poniżej dna łodzi. Silnik należy umieścić dokładnie po środku pawęży i przykręcić go mocno za pomocą śrub i wspornika zaciskowego. Upewnij się, że silnik jest umieszczony idealnie pośrodku, w przeciwnym wypadku łódź będzie „ściągać” na jedną stronę. Włącz silnik naciskając

przycisk "ON", aby włączyć zimny silnik, ustaw dźwignię ssania w pozycji zamkniętej. Naciśnij pompę paliwa. Pociągnij za rączkę startera, silnik odpali kilkukrotnie, po czym przeciągnij dźwignię ssania w pozycję "OFF" - ssanie zostanie wyłączone a silnik jest gotowy do użycia.

KONSERWACJA

OBOWIĄZKI WŁAŚCICIELA

Właściciel/użytkownik ma obowiązek przeprowadzania rutynowych konserwacji silnika w celu utrzymania poziomów emisji zanieczyszczeń silnika odpowiadających zalecanym normom. Właściciel/użytkownik nie może modyfikować silnika w jakikolwiek sposób, który zmieniłby moc silnika lub spowodowałby, że poziomy emisji zanieczyszczeń przekroczyłyby ustalone wcześniej fabrycznie wartości.

Harmonogram przeglądów i konserwacji

PRZED KAŻDYM URUCHOMIENIEM

- Ocenić wzrokowo czy w układzie paliwowym nie ma uszkodzeń lub przecieków.
- Sprawdzić, czy silnik zewnętrzny jest dobrze przymocowany do pawęży.
- Sprawdzić łączące i luźne elementy układu kierowniczego.
- Sprawdzić, czy skrzydła śruby napędowej nie są uszkodzone.

PO KAŻDYM UŻYTKOWANIU

- Opłukać układ chłodzenia silnika zewnętrznego po pływaniu łodzią w wodzie słonej lub zanieczyszczonej. Zob. Płukanie systemu chłodzenia.
- Wypłukać całą sól przy pomocy wody słodkiej po pływaniu łodzią w wodzie słonej.

CO 100 GODZIN UŻYTKOWANIA LUB RAZ DO ROKU, W ZALEŻNOŚCI OD TEGO, KTÓRE NASTĄPI WCZEŚNIEJ

- Nanieść smar na wszystkie miejsca smarowania. Silnik smarować częściej, jeśli jest on eksploatowany w wodzie słonej. Zob. Miejsca smarowania.
- Świece zapłonowe należy wymienić po upływie 100 godzin lub pierwszego roku. Następnie sprawdzać świece po każdym 100 godzinach lub po roku eksploatacji. W razie potrzeby wymienić świece.
- Należy osuszyć i nanieść smar na skrzynkę biegów. Zob. Nakładanie smaru na skrzynkę biegów.
- Należy sprawdzić anody kontroli korozji. Sprawdzać je częściej, jeśli silnik jest eksploatowany w wodzie słonej. Zob. Anody kontroli korozji.
- Należy nałożyć smar na listwę traserską na wale napędzającym.1.
- Należy wymienić wirnik pompy wodnej.1.
- Należy sprawdzić szczelność dokręcenia śrub, nakrętek i innych elementów mocujących.

PRZED OKRESAMI PRZECHOWYWANIA

- Należy postępować zgodnie z procedurą przechowywania. Zob. Przechowywanie rozdział. Zdejmowanie i instalacja górnej pokrywy

ROZWIĄZYWANIE PROBLEMÓW

Nie można uruchomić silnika

MOŻLIWE PRZYCZYNY

- Niewłaściwa procedura uruchamiania. Patrz Obsługa .
- Stara lub zanieczyszczona benzyna.
- Silnik zalany. Patrz Obsługa .
- Paliwo nie dopływa do silnika.
 - a. Zbiornik paliwa jest pusty.
 - b. Odpowietrznik zbiornika paliwa nie jest otwarty lub jest zatkany.
 - c. Zawór odcinający paliwo zamknięty
 - d. Zablockowany filtr zbiornika paliwa.
- Usterka elementu układu zapłonowego.
- Uszkodzona lub zanieczyszczona świeca zapłonowa. Patrz Konserwacja .
- Wlot do gaźnika zablockowany zanieczyszczoną benzyną.

Silnik pracuje nierówno

MOŻLIWE PRZYCZYNY

- Uszkodzona lub zanieczyszczona świeca zapłonowa. Patrz Konserwacja .
- Paliwo nie dopływa do silnika.
 - a. Odpowietrznik zbiornika paliwa nie jest otwarty lub jest zatkany.
 - b. Zablockowany filtr zbiornika paliwa.
- Usterka elementu układu zapłonowego.

Utrata wydajności

MOŻLIWE PRZYCZYNY

- Śruba napędowa uszkodzona lub o niewłaściwej wielkości.
- Przeciążona łódź lub ładunek nieprawidłowo rozłożony.
- Nadmiar wody w zęzie.
- Spód łodzi jest brudny lub uszkodzony.

PRZECHOWYWANIE

Przygotowanie do przechowywania

Podczas przygotowywania silnika zaburtowego do przechowywania należy zwrócić szczególną uwagę na zabezpieczenie przed rdzą, korozją i rozsądem przez łód. Poniższe procedury przechowywania silnika zaburtowego do przechowywania poza sezonem lub przez dłuższy czas (co najmniej dwa miesiące).

UKŁAD PALIOWY

WAŻNE: Benzyna zawierająca alkohol (etanol lub metanol) może spowodować tworzenie się kwasu podczas przechowywania oraz może powodować uszkodzenia układu paliwowego. Jeśli stosowana benzyna zawiera alkohol, zalecane jest wypompowanie możliwie jak największej jej ilości ze zbiornika i układu paliwowego silnika. Należy napełnić zbiornik paliwa oraz układ paliwowy odpowiednio przygotowanym paliwem (dodatek stabilizatora zapobiegne wydzielaniu się pokostu i gumi z benzyny). Postępować zgodnie z poniższymi instrukcjami.

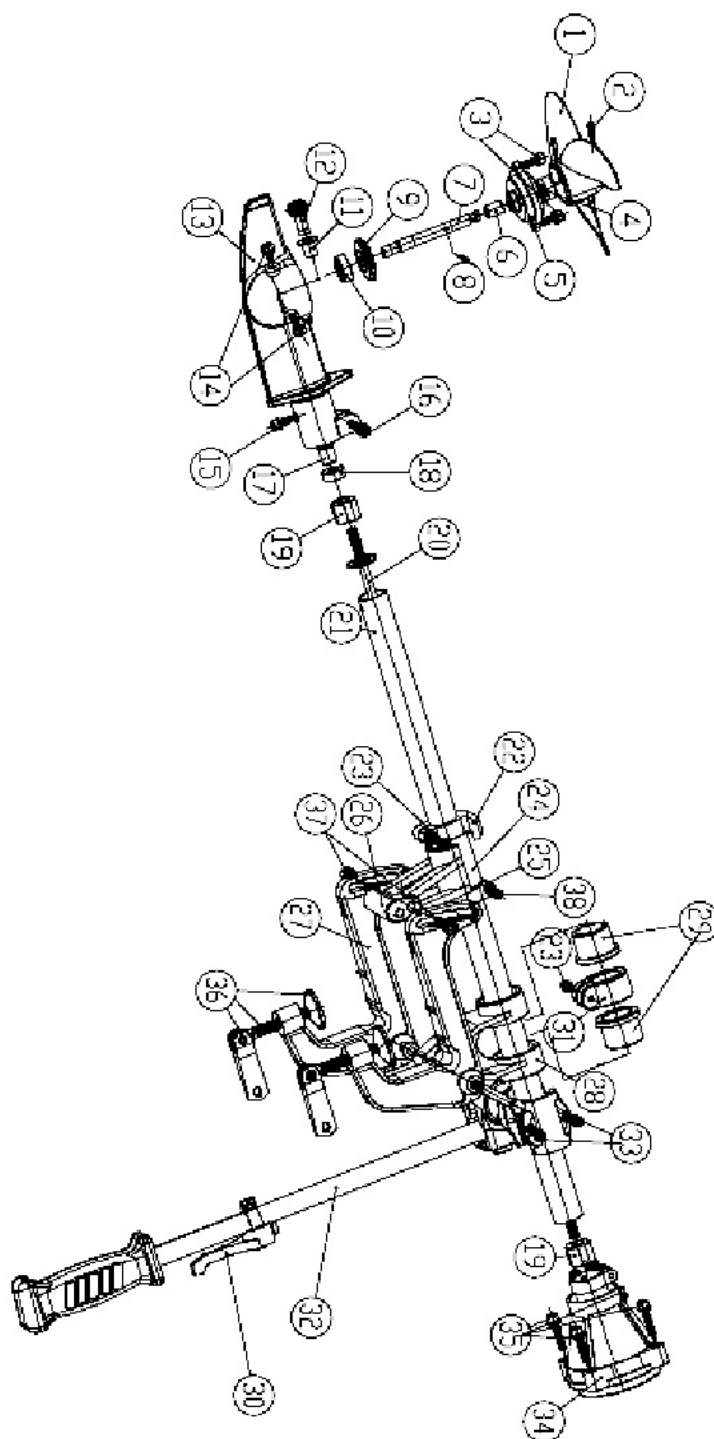
- Wlać do zbiornika wymaganą ilość stabilizatora (zgodnie z instrukcjami na zbiorniku). Wlać z

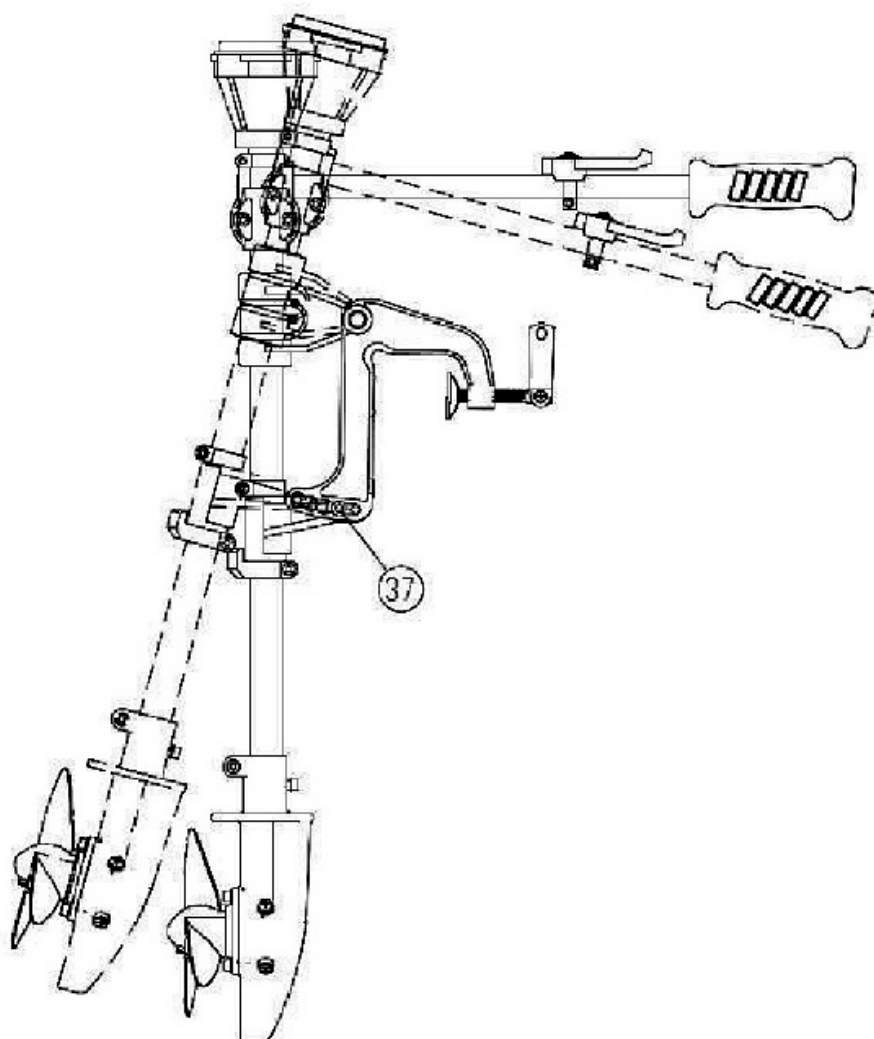
powrotem do zbiornika i wstrząsnąć, aby dobrze wymieszać stabilizator z paliwem.

- Umieścić silnik zaburtowy w wodzie. Uruchomić silnik i odczekać pięć minut, aż przygotowane paliwo dotrze do gaźnika.

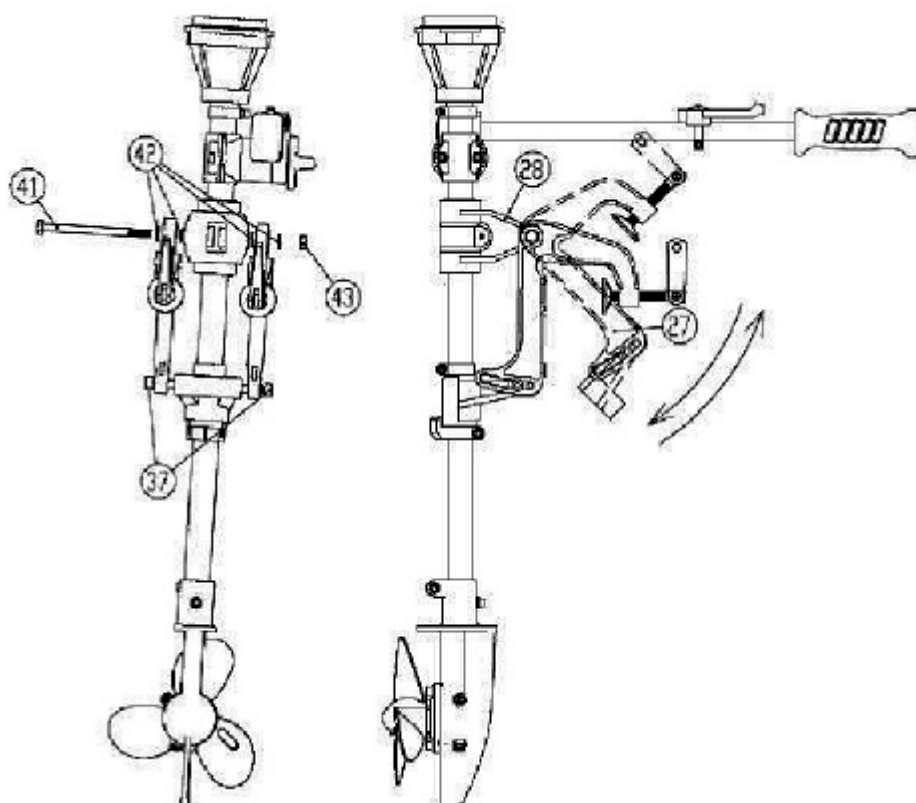
Ochrona zewnętrznych elementów silnika

- Nałożyć smar na wszystkie elementy silnika wymienione w Konserwacja - harmonogram przeglądów i konserwacji.
- Należy pokrywać zaprawką wszelkie uszkodzenia powłoki. W celu uzyskania zaprawki należy skontaktować się z dealerem.
- Spryskać wszystkie zewnętrzne powierzchnie metalowe (z wyjątkiem anod kontroli korozji) antykorozyjnym środkiem ochronnym.

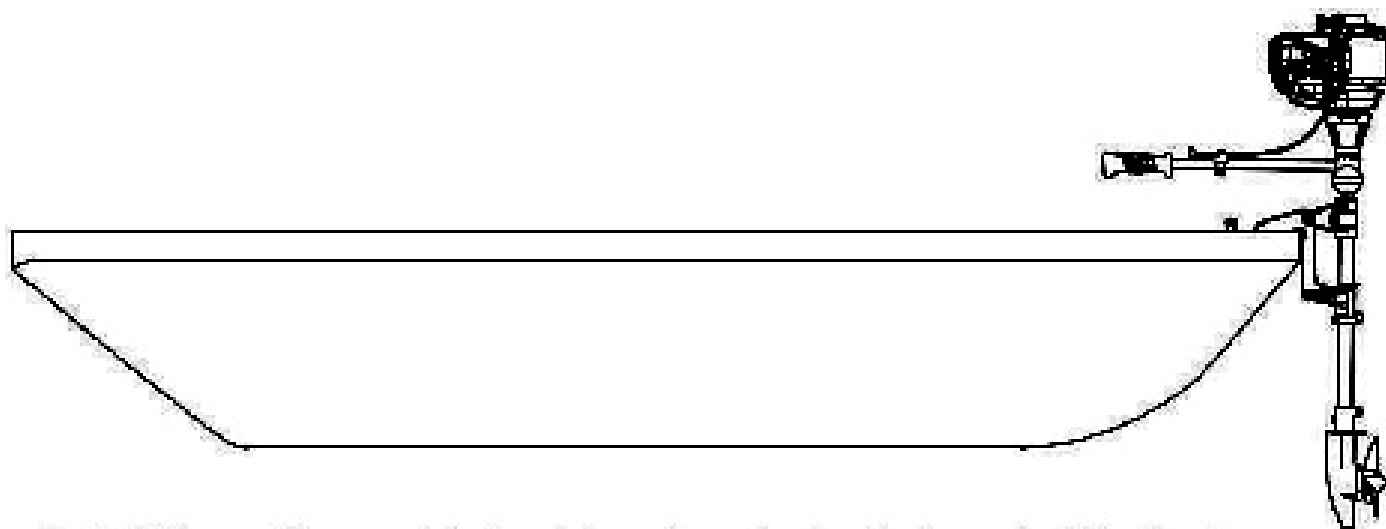




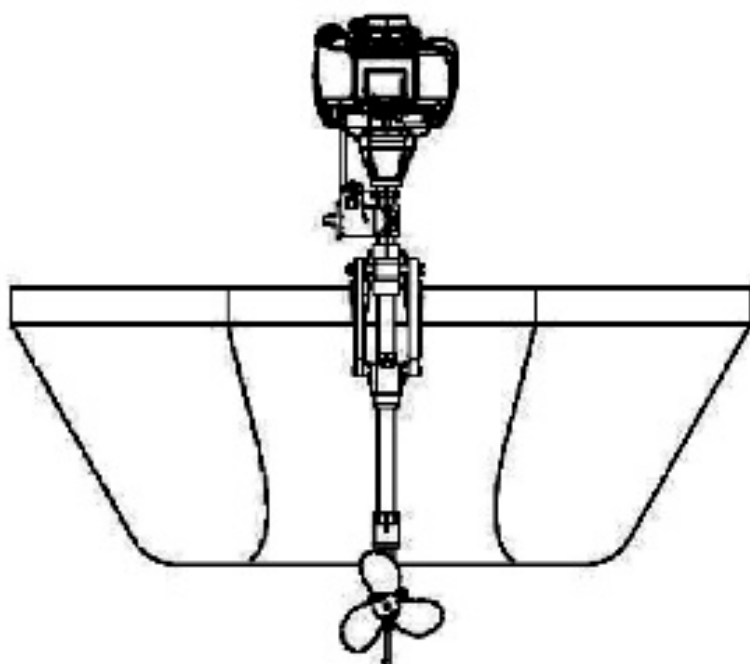
Poluzuj śrubę 37 z powyższego zdjęcia aby ustawić kąt.



Zamontuj część 27 jak pokazano na zdjęciu powyżej. Przed montażem, poluzuj część 37, zamontuj części 27 i 38 za pomocą części 41. Zamontuj 4 części 42 tak jak pokazano na zdjęciu powyżej, a następnie zamontuj części 42 i 37. Upewnij się, że część 37 porusza się po przymocowaniu części 37 i 42.



Zamontuj silnik do łodzi a następnie mocno przykręć.



Kąt zbyt mały



Kąt prawidłowy



Kąt zbyt duży

URUCHAMIANIE

1. Obniż silnik do pozycji startowej i sprawdź: poziom paliwa i oleju, montaż silnika, śmigło.
2. Poluzuj śrubę przy wirniku.
3. Przykręć przewód paliwowy do zbiornika paliwa i silnika.
4. Sciśnij pompkę paliwową.
5. Upewnij się, że silnik jest w pozycji neutralnej.
6. Przymocuj płytkę blokującą do awaryjnego wyłącznika i przymocuj linkę do nadgarstka.
7. Pociągnij dźwignię ssania gdy uruchamiasz zimny silnik.
8. Uruchom silnik pociągając za uchwyt rozrusznika.
9. Ponownie wciśnij dźwignię ssania.
10. Sprawdź pompkę paliwa i upewnij się, że membrana nie jest uszkodzona.
11. Sprawdź gaźnik aby upewnić się, że śruba spustowa jest zamknięta.

Jeżeli silnik zaczyna pracować lecz natychmiast przestaje,

1. Sprawdź czy ssanie dźwignia ssania jest wciśnięte,
2. Sprawdź wszystkie kroki od 1 do 11.

Jeśli silnik się uruchomi, ale zatrzyma się po włączeniu biegu,

1. Sprawdź czy śmigło nie jest zablokowane.
2. Sprawdź świecę zapłonową i wyczyść jeśli to konieczne.

Jeżeli silnik się nie włącza - skontaktuj się ze specjalistą.

SILNIK SIĘ PRZEGRZEWA

1. Sprawdź pompkę wody i czy termostat działa poprawnie, sprawdzając, czy strumień wody jest na normalnym poziomie.
2. Sprawdź/ wyczyść pobór wody.
3. Sprawdź poziom oleju, jeśli zamontowany jest oddzielny zbiornik. Jeśli problem się powtarza - skontaktuj się ze specjalistą.

CZYNNOŚCI SERWISOWE DO WYKONANIA W PRZYPADKU ZANURZENIA SILNIKA W WODZIE

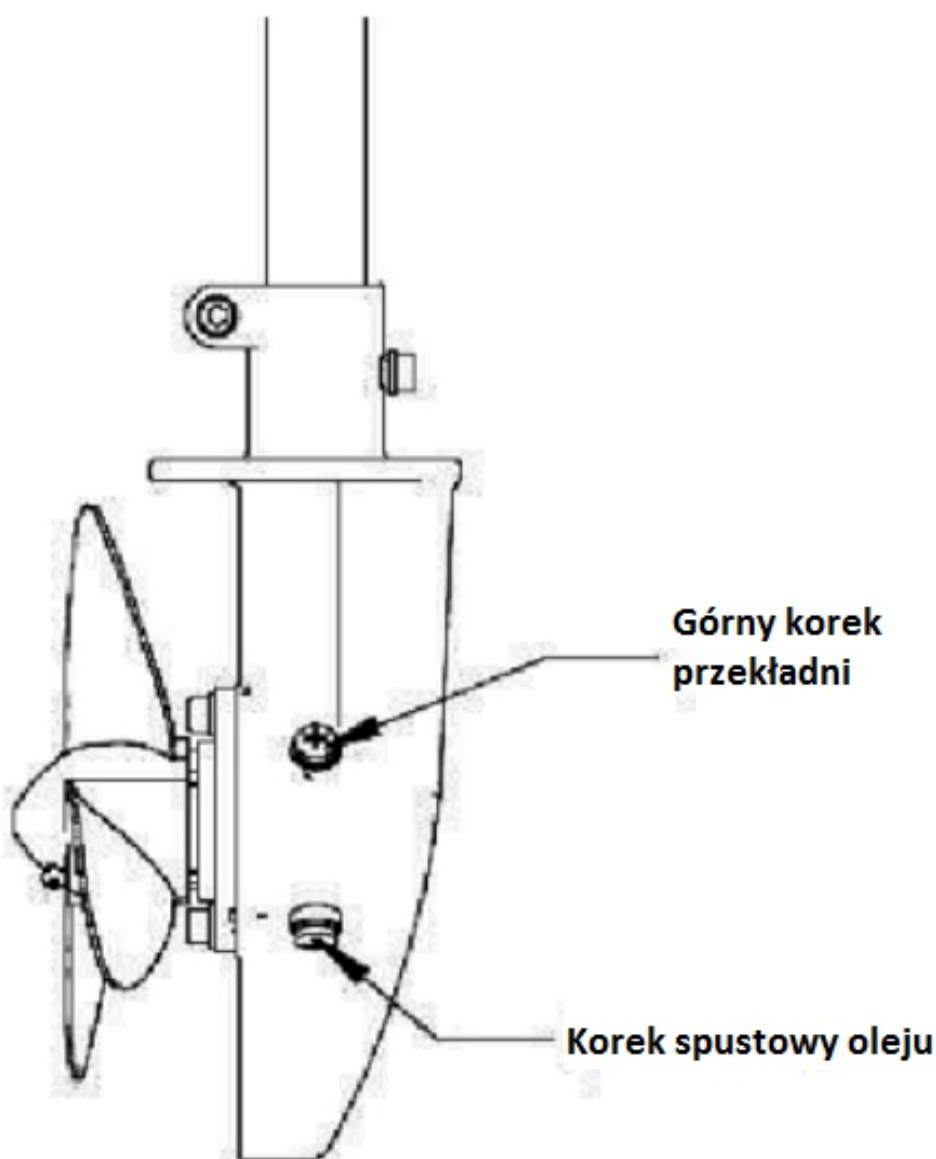
1. Zdejmij pokrywę silnika i przemyj głowicę wodą.
2. Odłącz kable świecy zapłonowej i wyjmij ją.
3. Odłącz przewody paliwowe od silnika. Osusz i wyczyść przewody oraz zbiornik.
4. Umieść silnik w pozycji horyzontalnej (otworami świecy zapłonowej w dół) i wylej całą wodę powoli obracając kołem zamachowym.
5. Osusz gaźnik. W tym celu należy umieścić silnik w pozycji dołem do góry, zdemontować gaźnik, a następnie wyczyścić go oraz osuszyć.
6. Jeśli istnieje podejrzenie zanieczyszczenia silnika piaskiem, nie należy go odpalać. Upewnij się, że zostanie on dokładnie wyczyszczony przed kolejnym użyciem.
7. Następnie należy zmontować wszystkie części i uruchomić silnik. Powinien on pracować w czystej wodzie przez 30min.
8. Jeśli silnik nie uruchamia się, należy zdemontować świece zapłonowe i sprawdzić ich stan.

KORYGOWANIE KĄTA POŁOŻENIA WIRNIKA

Zmieniając kąt napędu silnika zaburtowego, dziób łodzi może się podnosić lub opadać. Wydajność i stabilność łodzi zależy w dużym stopniu od prawidłowego ustawienia kąta napędu silnika zaburtowego. Prawidłowy kąt zależy od warunków morskich i wielkości i wagi ładunku. Należy również zwracać uwagę na odpowiednie zabezpieczenie silnika i ładunku zgodnie z panującymi warunkami. Kąt napędu jest regulowany ręcznie poprzez przesunięcie drążka regulacyjnego do różnych otworów we wsporniku.

WYMIANA OLEJU PRZEKŁADNI

Olej przekładni powinien być wymieniany co 100 godzin pracy silnika lub co 3 miesiące. Najpierw należy opróżnić zbiornik oleju przekładni. W tym celu należy odkręcić górny korek przekładni oraz korek spustowy oleju, uprzednio umiejscawiając silnik w taki sposób, aby korek spustowy oleju znajdował się bezpośrednio nad zbiornikiem, do którego będzie spływał olej. Kiedy zbiornik zostanie opróżniony, należy zakręcić korek spustowy i uzupełnić zbiornik odpowiednim olejem do przekładni do momentu, aż nadmiar oleju nie zacznie wypływać górnym korkiem. To oznacza, że zbiornik jest pełen.



UZUPEŁNIANIE PALIWA

Uwaga! Benzyna jest skrajnie łatwopalna. Należy obchodzić się z nią ze szczególną ostrożnością.

1. Palenie wyrobów tytoniowych lub zbliżanie się z jakimkolwiek innym źródłem ognia w pobliżu benzyny jest ekstremalnie niebezpieczne.
2. Przed rozpoczęciem uzupełniania zbiornika paliwa należy wyłączyć silnik i poczekać aż ostygnie.
3. Używaj tylko benzyny bezołowiowej.
4. Uzupełniając benzynę, zachowaj szczególną ostrożność, aby jej nie rozlać. Jeśli jednak zostanie ona rozlana, niezwłocznie wytrzyj ją za pomocą suchej szmatki.
5. Napełniając zbiornik paliwa, utrzymuj bezpieczną odległość od osób postronnych oraz jakichkolwiek źródeł ciepła.
6. Należy uważać, aby nie przepełnić zbiornika. Wzrastające ciśnienie w zbiorniku podczas pracy silnika powoduje, że konieczne jest pozostawienie w zbiorniku wolnego miejsca.



DEKLARACJA ZGODNOŚCI WE

Dwie ostatnie cyfry roku naniesienia oznaczenia CE - 21

GEKO Sp. z o.o. Sp. k. Kietlin, ul. Spacerowa 3, 97-500 Radomsko
deklaruje z pełną odpowiedzialnością, że:

Silnik zaburtowy spalinowy łodzi BC520

Typ: **G81045**

Model: **TMBC520**

spełnia wymagania dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady:

2006/42/WE z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie maszyn,

2000/14/WE z dnia 8 maja 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do emisji hałasu do środowiska przez urządzenia używane na zewnątrz pomieszczeń,

2014/30/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do kompatybilności elektromagnetycznej (wersja przekształcona) Tekst mający znaczenie dla EOG

2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniające i uchylające dyrektywę 97/68/WE (Tekst mający znaczenie dla EOG)

spełnia wymagania następujących norm zharmonizowanych: EN ISO 11806-1:2011, EN ISO 14982:2009,

jest zgodny z CE certyfikatem typu WE nr **E8A 074317 0046 REV 00** z dnia 31.07.2019, oraz nr **M8A 074317 0031 rev 01 z dnia 07.12. 2018**, WE nr **Z1A 074317 0030 Rev 01** z dnia 07.12.2018, oraz **70.403.10.565.01-03** z dnia 23.11.2018 wydanych przez TÜV SÜD Product Service GmbH Zertifizierstellen Ridlerstraße 65, 80339 MÜNCHEN, Country : Germany, Phone : +49 (89) 50084261, Fax : +49 (89) 50084230, Email : ps.zert@tuev-sued.de, Website : <http://www.tuev-sued.de/ps>

Numer identyfikacyjny jednostki notyfikowanej: 0123

Homologacja nr e24*2016/1628*2018/989SHA1/P*0149*00 z dnia 23.11.2018 wydana przez National Standards Authority of Ireland (NSAI), 1 Swift Square, Northwood, Santry, Dublin 9, Country : Ireland
Phone : +353.1.807.38.00, Fax : +353.1.807.39.25, Email : info@nsai.ie, Website : www.nsai.ie
Numer identyfikacyjny jednostki notyfikowanej: 0050

2000/14/EC: zastosowana procedura oceny zgodności według załącznika III

Zmierzony poziom mocy akustycznej L_{WA} wynosi: 111,4 dB(A)

Gwarantowany poziom mocy akustycznej L_{WA} wynosi: 118 dB(A)

Niniejsza Deklaracja Zgodności WE traci swoją ważność, jeżeli produkt zostanie zmieniony lub przebudowany bez zgody producenta.

Za przygotowanie i przechowywanie dokumentacji technicznej odpowiada:

Larysa Kowalczyk, Kietlin, ul. Spacerowa 3, 97-500 Radomsko.

Kietlin, 02.06.2021r.
Miejsce i data wystawienia

Larysa Kowalczyk

Nazwisko, imię i stanowisko osoby upoważnionej

John Gardener

ENGLISH

WARNING!!!

**The ongoing development of the products may mean that the content of the user guide can change without notice.
These differences cannot be the basis for complaint.**

TECHNICAL DATA

Max power: 5.8 KM

Engine capacity: 51.8cc

Idle speed: 3200-3300r/min

Engine type: 2-stroke

Start type: pulling starter cord

Start-up: manual

Mix : oil + fuel 1:25

Displacement: 2.08

Drive transmission: centrifugal clutch

Gears: forwards/ neutral/rear

A- weighted sound pressure level Lpa: 83,9 dB(A)

A-weighted sound power level Lwa: 103,9 dB(A)

Guaranteed sound power level: 106,4 dB(A)

GENERAL SAFETY

Do not use inside house. Keep away from flammable materials. No smoking when filling, do not spill.

PRE-OPERATION CHECK

Oil level

Caution: be sure to check the engine on a level surface with the engine stopped.

4-stroke motor oil : SAE 10W-30 (0.08L) API SE, SF, SG.

Fill the oil to the edge of the oil filler neck, add the engine oil slowly to avoid overflowings as the engine oil tank capacity is small. Check the fuel level from the outside of the fuel tank. If the fuel level is low, fill the fuel to the upper level. Never use an oil/gasoline mixture or dirty gasoline. Check for dirt in the air cleaner element, if the element is dirty, clean it. Check for loose bolts and nuts, tighten them, if necessary.

START THE ENGINE

Turn the engine, switch to the "on" (on the equipment side). To start a cold engine move the choke level to the close position, press priming pump several times until a fuel flow in the fuel return is visually noticed. Pull the starter grip lightly until resistance is felt, then pull briskly, returned the starter grip gently. Turn the choke lever to the open position, as the engine warm up, stop the engine. Move the throttle lever to the slowest position (on the equipment side), Turn the engine switch to the "off" position (on the equipment side), set the throttle lever at the desired position (on the equipment side).

MAINTENANCE

Maintenance schedule

1. Check, 2. Clean, 3. Replace if necessary, 4. Change, 5 Check-readjust

This item should be serviced by professional people.

Oil change: Remove the oil filter cap, drain the oil by tilting the engine, fill the oil to the edge of the oil filler neck, install the oil filler cap.

Spark plug

Loosen 5mm hex bolt, then remove the top cover - do not pull the starter grip. and start the engine when the top cover removed, remove spark plug cap, clean the deposit, measure the clearance, fuel filter service, remove the spark plug, drain the fuel by tilting the engine. Pull out the fuel filter and clean it gently.

Fuel tank cleaning

Remove the fuel filter cap. Drain the fuel by tilting engine, pull out the fuel filter and remove water and dirt stored in the fuel tank.

Cooling fan

Check the cooling fan of its dirt through the fin cover.

Fuel tube

Check the fuel tube and fuel return tube of its deterioration.

STORAGE

Drain the fuel from the fuel tank, press the priming pump several times and drain the fuel from the fuel tank again. Remove the oil filler cap and drain the oil. Fill the oil to the edge of the filler neck. Store the engine in the clean area.

TROUBLESHOOTING

Engine not start

Check fuel from the outside of the fuel tank. Check a fuel flow in the fuel return tube by pressing the priming pump several time.

Remove the spark plug

If the engine still does not start, take the engine to your nearest service store.

GENERAL INFORMATION

Introduction

The outbound motors module of SPOE1.5 has been designed and is intended for the skippers of small boats (carrying capacity less than 4 people), powered by outboard motors and operating in near waters.

COURSE INFORMATION

1. Module name

Outboard motors SPOE1.5

2. Course duration

Two days (at the discretion of the course provider)

3. Assessment

Candidates doing the Outboard Motor module will be assessed as they are completing the competencies.

4. Recognition of Prior Learning (RPL)

If students have been assessed previously for some of the learning outcomes or believe that they are already competent in certain areas, they can apply to the trainer/assessor to have these particular skills recognized.

5. Resources

The resources required by anyone attending the outboard module are minimal. An in-depth study of this learner's guide and attendance at all sessions of the training should be sufficient for a candidate to successfully complete the module. Candidates should check with the training institution offering the course with regard to clothing requirements for the practical components.

OUTBOARD MOTOR

Operating the out motor:

Our outboard motors are pure gasoline - driven, 4-stroke.

1. Manual start recoil handle.

2. Choke knob.

3. Overheat warning lamp adjustment.
4. Rod for adjusting trim angle.
5. Throttle control & steering handle.
6. Rope attachment.
7. Emergency-stop (kill) switch, lock place and lanyard.
8. Shallow-water lever for raising motor.
9. Tilt lock for preventing accidental.
10. Cooling water inlet.
11. Propeller.
12. Zinc anode used for steering.

Portable fuel tanks for outboard motors are fitted with a manual priming bulb. It is squeezed a few times to draw fuel when first starting the engine or to continue to provide fuel to the engine in case of fuel pump failure. Care must be taken to ensure that the bulb is not over-squeezed as this may cause leaks in the fuel system or flood the engine with too much fuel, making it difficult to start. The bulb should be squeezed only until it becomes firm. The tank is also fitted with a breather screw, which must be loosened to vent the tank when operating the engine. Ensure the breather screw is fully closed when transporting the tank to prevent spillage.

INTERNAL LUBRICATION SYSTEM

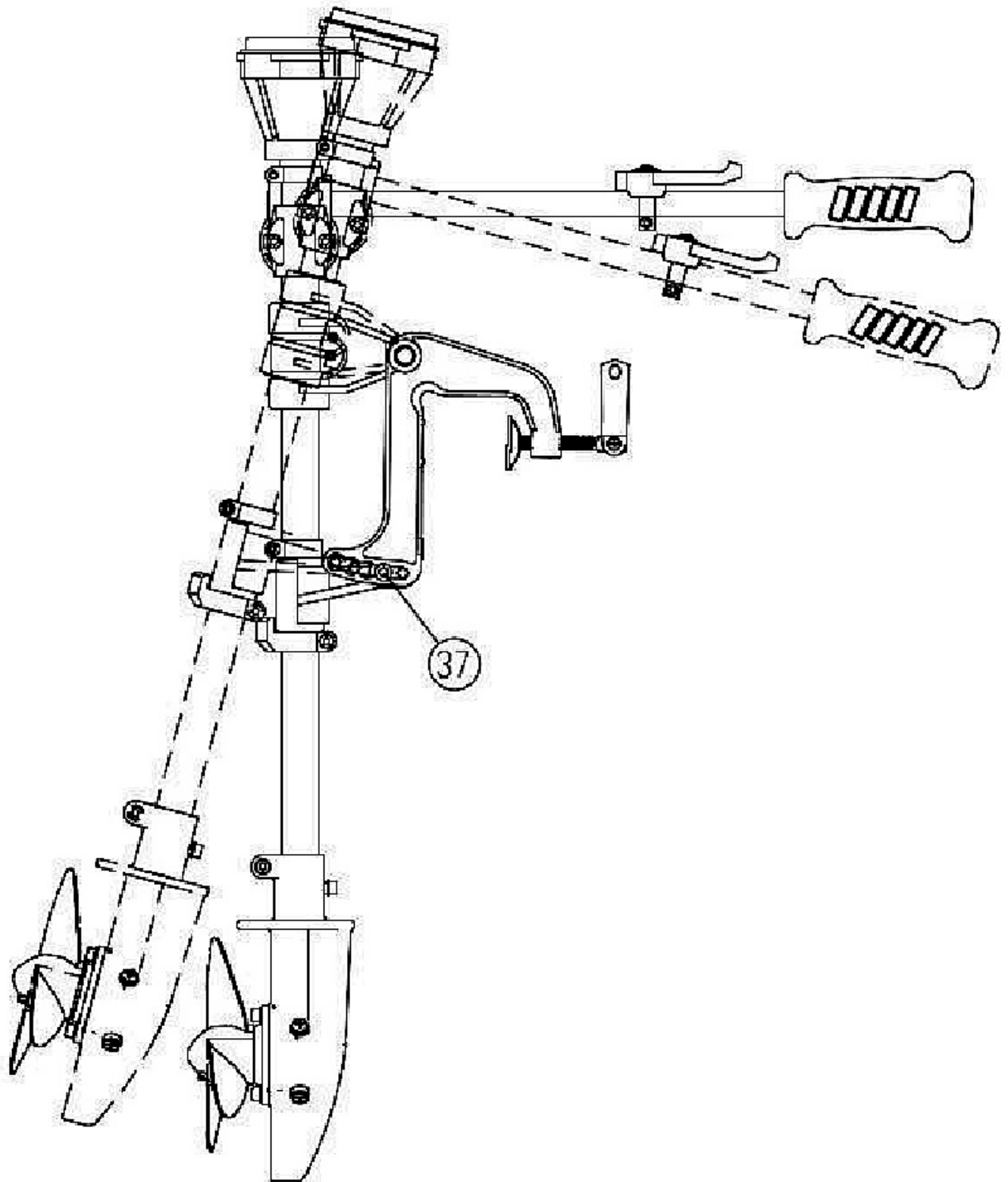
The gasoline engines are lubricated by oil circulation from the sump (crankcase). Insufficient oil will cause the engine to overheat and eventually seize. Excessive oil will foul the spark plugs, cause smoky exhaust and heavy carbon deposits. Both will cause engine failure.

MOUNTING AN OUTBOARD MOTOR

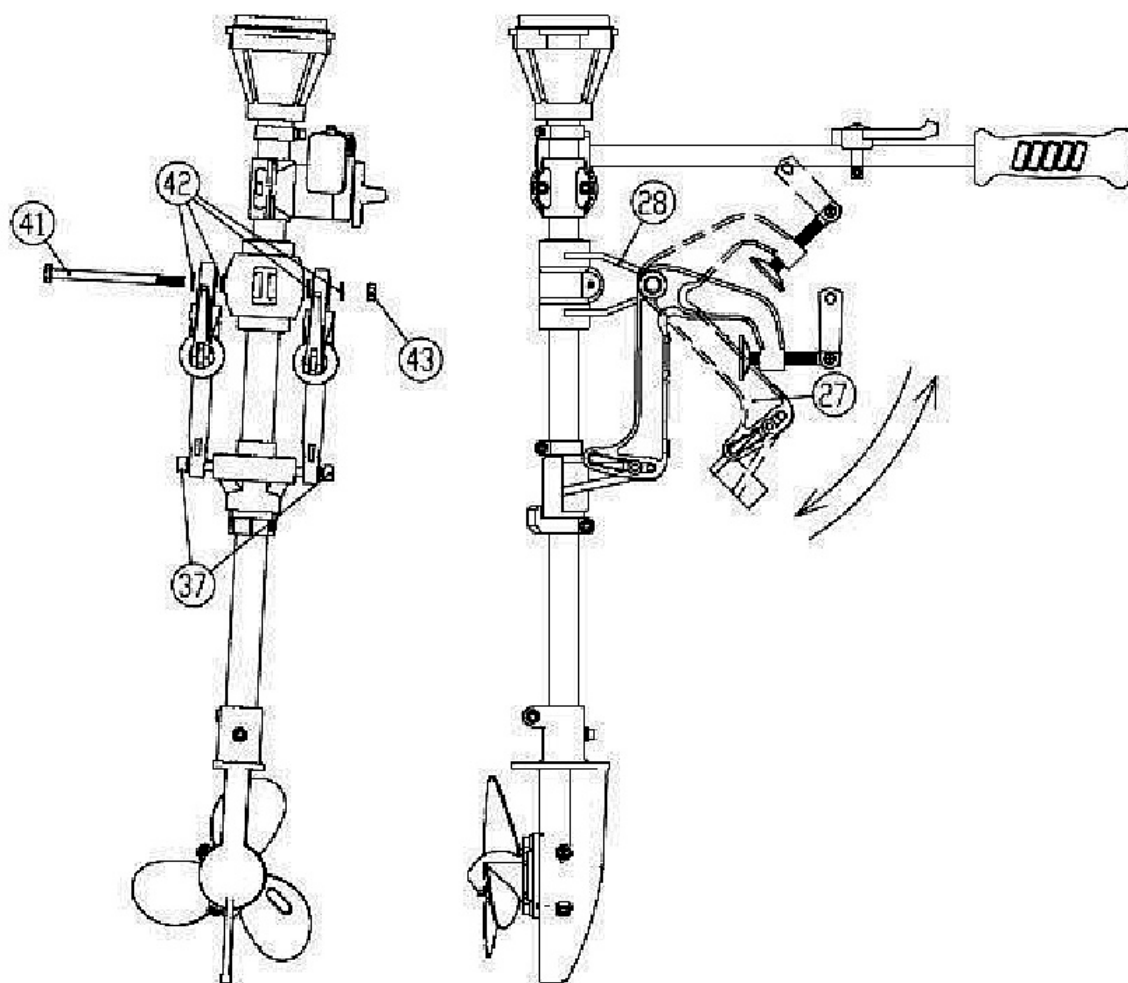
The method of securing an outboard motor to the vessel. Use the hand-tightened screw thread clamps. These clamp the transom of the vessel between the engine mounting bracket and the screw thread plates. Their tightness should be checked each time the engine is used. A safety rope or chain should also be used to secure the motor to the vessel and prevent the motor from dropping from the boat if the clamps get loose during vessel operation. On larger outboard motors, the mounting bracket is usually bolted through the transom plate. This is a more secure method, but regular checks must be made for looseness.

TRIM ANGLE

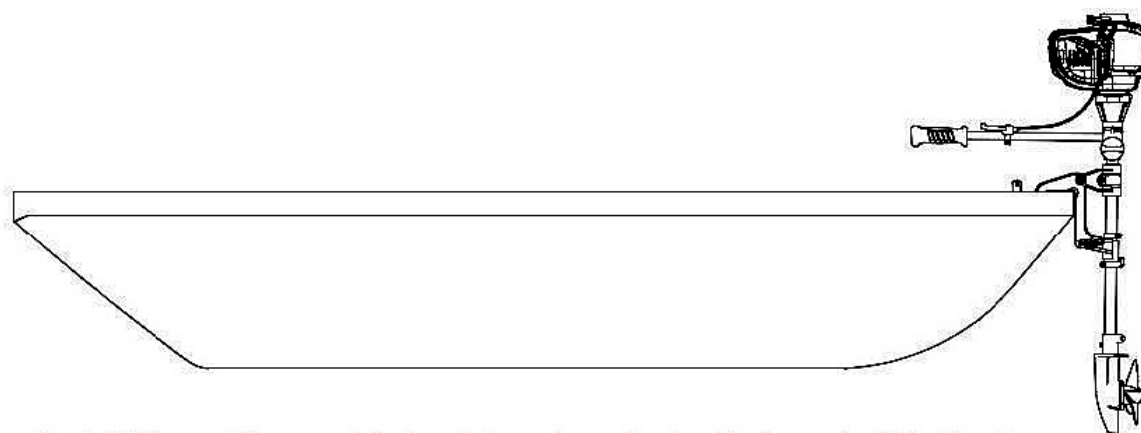
By changing the outboard motor's drive angle, the vessel's bow can be made to rise or fall. The performance and stability of a vessel depends a great deal on correctly trimming the outboard. The correct trim angle depends on the vessel's trim under different sea and loading conditions. Care must therefore be taken to ensure the outboard is trimmed correctly under different sea and loading conditions. On smaller outboards, the trim angle is adjusted manually by moving an adjusting rod to different holes in the mounting bracket. The bigger outboards usually have a trim switch fitted on the remote control level.



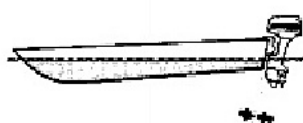
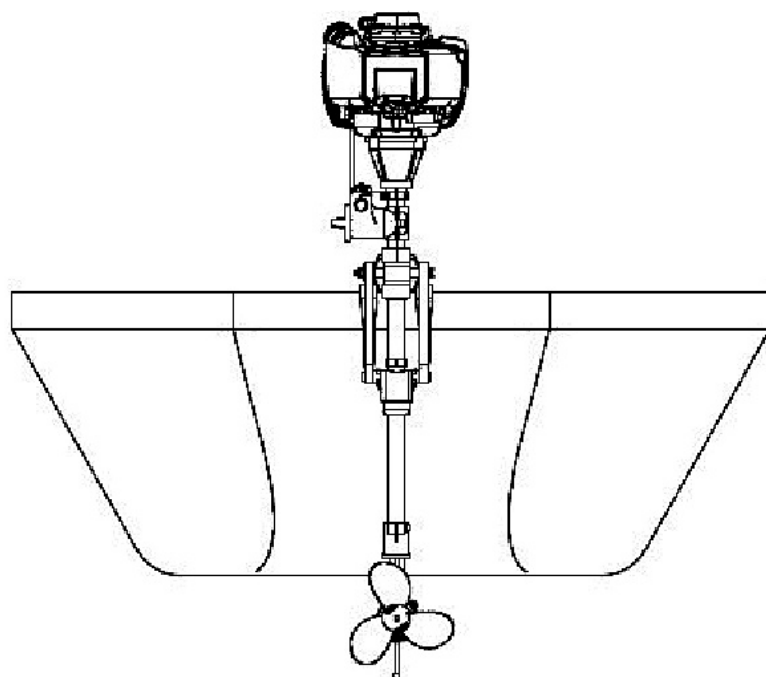
Loose 2 screw 37 in the above picture could adjust the angle of the outboard motor.



Install the part 27 as the above picture shows. Before assembly, loose the part 37, fix the part 27 and 38 by tool 41, assembly the 4pcs part 42 as the above picture shows, and then fasten part 42 and part 37. Make sure the part 37 can move appropriately after part 37 and 42 been fastened.



Install the well-assembled out-board engine to the board of the boat. Fix it tight .



INSUFFICIENT ANGLE
(Bow digs)



CORRECT ANGLE
(Top performance)



EXCESSIVE ANGLE
(Transom drags)

STARTING PROCEDURE

1. Lower engine to running position and check the following
 - Fuel level
 - Oil level (if separate lube oil tank)
 - Engine mount secure
 - Propeller clear
2. Loosen air-vent screw on fuel tank cap by 2 or 3 turns (if fitted)
3. Firmly connect fuel hose to both fuel tank and engine
4. Squeeze primer bulb until it becomes firm

5. Make sure engine is in neutral, and throttle grip on handle in START position
6. Clip lock plate onto emergency-stop switch and tie lanyard to your wrist
7. Pull out choke if starting cold engine
8. Start motor by pulling starter handle (manual start)
9. Push choke back in
10. Check for “tell tale” water stream and allow engine to warm up before moving off
11. Check fuel pump to ensure membrane is not torn out
12. Check carburetor to ensure that draining screw is not opened

If engine starts but stops almost immediately:

1. Check choke has been pushed back in
2. Checks 1 to 12 above

If engine starts but stops when gear is engaged:

1. Check propeller is not blocked
2. Inspect spark plugs and clean if necessary

If engine still fails to start seek mechanical advice

ENGINE OVERHEATS

1. Check water pump and thermostat operating correctly by checking if “tell tale” water stream is at normal rate
2. Inspect/clear water intakes
3. Check oil level if separate lube oil tank is fitted

If problem cannot be rectified seek mechanical advice

Servicing after submersion

- 1. Remove engine cover and rinse power head with fresh water**
- 2. Disconnect spark plug leads and remove spark plugs**
- 3. Disconnect fuel lines from engine. Drain and clean all fuel lines and fuel tank**
- 4. Place engine in horizontal position (spark plug openings down) and work all water out by slowly rotating flywheel about 20 times or until there is no sign of water**
- 5. Drain carburetor: place engine in upright position and remove carburetor for disassembly and draining**
- 6. Disassemble, clean and flush the starter, electrical connectors and all electrical equipment with fresh water. Then treat them with a water displacing electrical spray and thoroughly dry them before assembly**
- 7. Inject outboard lubricant into spark plug holes**
- 8. If engine shows evidence that sand may have entered it (sand under the engine cover or a slight grinding or scraping when the flywheel is rotated) do not attempt to start the engine. It must be disassembled and cleaned.**
- 9. Reassemble the parts. Start the engine and run for 30 minutes in fresh water.**
- 10. If engine fails to start, remove spark plugs again and see if water is present on electrodes, if so, blow out water and reinstall or replace with new plugs.**

Repeat starting procedure

OUTBOARD MOTOR

MAINTENANCE

FUEL SYSTEM

The fuel system should be regularly inspected for leaks, cracks or malfunction.

FUEL SYSTEM INSPECTION

1. Carburetor leakage . Fuel hose cracks or other damage
2. Fuel pump malfunction or leakage . Fuel filter leakage
3. Fuel tank leakage . Fuel connector leakage
4. Fuel hose joint leakage . Primer bulb leakage or damage
5. Fuel hose cracks or other damage
6. Fuel filter leakage
7. Fuel connector leakage
8. Primer bulb leakage or damage

Cleaning the portable fuel tank and its filter

At least once every six months, empty the fuel tank, pour a small quantity of detergent, and clean the tank thoroughly by shaking it. Flush the inside with fresh water and drain it completely. Repeat the flushing and draining procedures several times until all the detergent has been removed from inside the tank.

Thoroughly clean the tank filter (located at the end of the suction pipe) with detergent and air dry

Cleaning the engine fuel filter

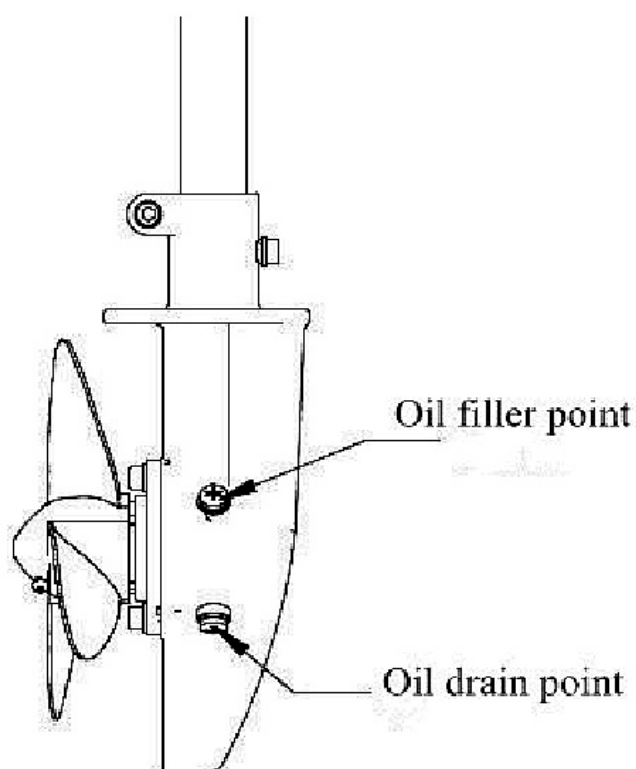
The engine fuel filter should be cleaned every 20 hours of operation or every month.

In some countries, the fuel quality is poor so cleaning of the filter should be carried out more frequently.

Stop the engine before removing the filter. Keep away from sparks, cigarettes, flames or other sources of ignition.

Remove the fuel hoses and clean the filter with detergent. Air dry the filter then put it back in place making sure the filter case is tightly screwed.

GEAR-BOX OIL CHANGE



Gear-box oil should be changed every 100 hours of operation or three months, whatever comes first.

Drain the gear-box into a container by opening the oil-drain plug (2) then the oil-level plug (1). With the outboard motor in the upright position, inject the recommended gear-box oil into the oil-drain plug hole (2) until it starts to flow out of the oil-level plug hole (1). Insert and tighten both the drain plugs.

EXTERNAL LUBRICATION

Every three months, a recommended (marine) grease should be injected through the specified points (grease nipples) on the outboard motor. This procedure will ensure all moving parts operate smoothly.

COOLING SYSTEM

The outboard motor cooling system is the part of the engine most likely to cause problems due to salt, sand and dirt entering the system. Water pumps should be inspected and the pump impeller changed every 50 hours of operation or once three month, whatever comes first.

It is important to keep an eye on the tell tale water stream as a drop in flow is likely to indicate a problem with the cooling system. It could be a blockage around water intakes (plastic bags in the water are a common cause), sand in the system, water pump failure, damaged pump impeller and so on. It may also simply be a blockage of the outflow (sand) from the tell tale although the engine cooling system is operating Correctly.

Flushing the cooling system with fresh water

You can help prevent some of the problems caused by salt buildup in and around the motor by washing the body and flushing the cooling system with fresh water after use. To clean the cooling water passages, mount the motor in a tank partly filled with fresh water (water level above the anti-cavitation plate). Put the motor into neutral, start and run at low speed for a few minutes. This procedure should be carried out at least once every month. If possible, run the engine in fresh water on completion of each trip.

SPARK PLUGS

Cleaning or replacing spark plugs

The spark plugs of an outboard motor can become oily and coated in a black deposit in a short time. When this happens the motor will run roughly or may even fail to start.

Spark plugs should therefore be removed and inspected after 20 hours of operation or once a month. If spark plugs are dirty they should be cleaned or replaced with new ones as recommended for that type of motor.

Checking for spark

If an outboard turns over but does not start, the spark plug should be checked for spark to find the problem. To do this, you should first make sure that there is good ventilation and no fuel vapour present. Remove the spark plug from the engine and reconnect it to its lead. Hold its body against the engine block (to earth it) and turn the engine over. Spark should be seen across the gap. Keep the spark plug away from the plug hole to safeguard against the risk of ignition.

If spark present: Plugs are dry - check fuel supply, lines, filters

Plugs are dirty - clean or replace plugs

Plugs are wet - engine flooded, let stand for a while and try again

If no spark: Loose or wet wiring. Check all wiring connections for tightness, should be clean and dry. Spray dirty, wet wiring with water-repellent spray. If engine still does not start, seek mechanical advice.

Take care when replacing spark plugs not to over tighten as this may damage the plug or make it difficult to unscrew.

PROPELLERS

Propellers are easily damaged by hazards in the water, hitting the bottom and corrosion. Even slight damage can cause a reduction in speed. Propellers on outboard motors are fitted with a shear pin, which is designed to break, if the propeller hits a solid object. The pin is easily replaced.

If a propeller blade is bent or badly chipped, it is best to fit a new propeller as it will not work very well. Make sure you only fit a propeller, which is recommended by the outboard manufacturer.

Every three months, the propeller should be pulled off and the propeller shaft greased.

PERIODIC INSPECTION AND SERVICE

The following table is given as a guideline for periodic maintenance procedures.

These inspections and services are recommended for outboard motors used on an average of 20 hours per month. Depending on operating conditions, the intervals between maintenance procedures may need to be changed.

SERVICES \ INTERVALS	1 MONTH	3 MONTHS	6 MONTHS	1 YEAR	2 YEARS
RUN ENGINE IN FRESH WATER	X				
FUEL FILTER: CHECK & CLEAN	X				
SPARK PLUGS: CHECK CONDITION & CHANGE IF NECESSARY	X				
PROPELLER: PULL OFF & CLEAN PROPELLER SHAFT		X			
ZINC ANODE: PULL OFF & SCRUBB		X			
ENGINE HEAD: FLUSH w/ FRESH WATER, CLEAN, SPRAY CRC, GREASE		X			
ENGINE LUBRICATION: GREASE THE SPECIFIED POINTS		X			
FUEL TANK: CLEAN w/ DETERGENT & FRESH WATER			X		
CRANKCASE: DRAIN & REFILL w/ OIL			X		
IMPELLER: REPLACE IMPELLER & GREASE CRANKSHAFT				X	

The tips to follow:

1. Please read the instruction manual carefully before use and keep it handy.
2. Don't hang heavy things on the outboard motor, the boat could overturn.
3. Don't modify your motor engine for unsafe or improper use.
4. Don't operate the outboard motor after drinking alcohol or drug that may influence your judgment.
5. Wear life jacket when on board.
6. The gasoline is highly flammable and explosive, and should be handled with great care. After refueling the engine, make sure there is no gasoline spilled before start the engine.
7. The exhaust of the outboard motor consists of carbon monoxide, it is a colorless, odorless gas, breath in it may cause brain injuries or even death. The symptoms include nausea, dizzy, drowsiness. Make sure to use the outboard motor at well-ventilated area and avoid block the vent.
8. Please check the outboard motor carefully before each operation. And check the fuel line regularly, check the screws, nuts, grease and the combination of the outboard motor.
9. Make sure your hands or any other part of your body don't touch the running propeller or the parts that will become hot after engine running..
10. Know the laws and regulation concerning the water-surface activities or the outboard motor of the country and don't use it when prohibited.
11. Examine the weather condition before use, don't use it at bad weather conditions.
12. Tell the others where you go.
13. Operate the outboard carefully when using it, make sure run the boat within the safe speed limit and watch the barriers on the water surface carefully.
14. When use the outboard motor in the water, please make sure to keep at least 20 meters distance from the swimmers, the water flow caused by the motor and the propeller blade may cause danger to the swimmers.
15. Clean the parts that in the water after use, or they may rust and don't let water get into the engine of the outboard motor, or the engine will be damaged.
16. Store your outboard motor at dry and clear environment. Clean it and empty the fuel tank before store it.
17. Once you have problem on your outboard motor, please contact your local dealer for repair and after-sales service.

Instructions on refueling.

The gasoline is highly flammable and explosive:

1. Don't smoke, when refueling, keep away from fire, flame and ignitions of other sources.
2. Shut off the engine of your outboard engine before refueling.
3. Use unlead gasoline only.
4. Don't spill the gasoline. Use clean cloth wipe off the spilled gasoline.
5. When start the engine, keep at least 3 meters distance from the refueling point.



EC DECLARATION OF CONFORMITY

The last two digits of the year when the CE marking was affixed - 21

GEKO Sp. z o.o. Sp. k. Kietlin, ul. Spacerowa 3, 97-500 Radomsko

declares with full responsibility that:

Outboard engine for boat BC520

meets the requirements of the directives of the European Parliament and of the Council:

2006/42 / EC of May 17, 2006 on machinery,

2000/14 / EC of 8 May 2000 on the approximation of the laws of the Member States relating to the emission of noise into the environment by equipment used outdoors,

2014/30 / EU of 26 February 2014 on the harmonization of the laws of the Member States relating to electromagnetic compatibility (recast) Text with EEA relevance

2016/1628 of 14 September 2016 on requirements for gaseous and particulate pollutant emission limits and type-approval for internal combustion engines for non-road mobile machinery, amending Regulations (EU) No 1024/2012 and (EU) No 167/2013 and amending and repealing Directive 97/68 / EC (Text with EEA relevance)

meets the requirements of the following harmonized standards: ISO 11806-1:2011,
EN ISO 14982:2009,

conforms to the CE type certificate no. E8A 074317 0046 REV 00 of 31.07.2019, and no. M8A 074317 0031 rev 01 of 07.12. 2018, EC no. Z1A 074317 0030 Rev 01 of 07.12.2018 and 70.403.10.565.01-03 of 23.11.2018 issued by TÜV SÜD Product Service GmbH Zertifizierstellen Ridlerstraße 65, 80339 MÜNCHEN, Country: Germany, Phone: +49 (89) 50084261, Fax: +49 (89) 50084230, Email: ps.zert@tuev-sued.de, Website: <http://www.tuev-sued.de/ps>
Identification number of the notified body: 0123

Approval no. E24 * 2016/1628 * 2018 / 989SHA1 / P * 0149 * 00 of 23.11.2018 issued by the National Standards Authority of Ireland (NSAI), 1 Swift Square, Northwood, Santry, Dublin 9, Country: Ireland
Phone: +353.1.807.38.00, Fax: +353.1.807.39.25, Email: info@nsai.ie, Website: www.nsai.ie
Identification number of the notified body: 0050

2000/14 / EC: Conformity assessment procedure applied according to Annex III

The measured sound power level LWA is: 111.4 dB (A)

The guaranteed sound power level LWA is: 118 dB (A)

This EC Declaration of Conformity loses its validity if the product is changed or rebuilt without the consent of the manufacturer.

Responsible for the preparation and storage of technical documentation:

Larysa Kowalczyk, Kietlin, ul. Spacerowa 3, 97-500 Radomsko.

Kietlin, April 28, 2021
Place and date of issue

Larysa Kowalczyk
Surname, first name and position of the authorized person

Karta Gwarancyjna

1	Nazwa urządzenia i numer artykułu.	
2	Data zakupu.	
3	Dokładny opis zgłaszanej wady, usterki.	 W przypadku niewystarczającej ilości miejsca prosimy kontynuować na odwrocie niniejszej Karty Zgłoszeniowej.
4	Nazwa i adres punktu dystrybucji, w którym został zakupiony produkt.	
5	Pieczęć sprzedawcy Data i podpis.	
6	Dane osobowe do kontaktu, numer telefonu.	

Zgodnie z warunkami udzielonej gwarancji:

- Reklamowany produkt winien być dostarczony do serwisu firmy F.H. GEKO w oryginalnym opakowaniu wraz z prawidłowo wypełnioną Kartą Gwarancyjną oraz dowodem zakupu (ewentualnie jego kopią) z datą sprzedaży jak w Karcie Gwarancyjnej.
- Gwarancji udziela się na okres 12 miesięcy od daty zakupu urządzenia przez użytkownika.
- Aby uzyskać gwarancję na okres do 24 m-cy należy spełnić następujące warunki:
 - po okresie 12 miesięcznej gwarancji produkt należy dostarczyć z dowodem zakupu i kartą gwarancyjną do serwisu „GEKO” w celu dokonania przeglądu okresowego
 - Koszt przeglądu wynosi 50zł netto (61,50zł brutto) oraz ewentualnie koszty materiałów eksploatacyjnych
 - Koszty transportu narzędzia w obie strony ponosi użytkownik urządzenia
- Urządzenia bez formularza reklamacyjnego, będą traktowane jako urządzenia do naprawy odpłatnej.**
- Zakres gwarancji obejmuje wyłącznie wady jakościowe wynikające z winy producenta.
- Gwarancja nie obejmuje:
 - uszkodzeń wynikających z niewłaściwego użytkowania, konserwacji i przechowywania,
 - uszkodzeń mechanicznych, fizycznych, chemicznych, spowodowanych siłami zewnętrznymi,
 - normalnego zużycia podczas eksploatacji,
 - napraw polegających na regulacji,
 - uszkodzeń wynikających z użytkowania niezgodnego z przeznaczeniem i zaleceniami Instrukcji Obsługi,
 - uszkodzeń wynikających z przecięcia urządzenia, prowadzącego do uszkodzenia silnika lub elementów przekładni mechanicznej.
 - uszkodzeń będących następstwem: montażu niewłaściwych części lub osprzętu, stosowania niewłaściwych smarów, olejów
 - użytkowania urządzenia dla majsterkowiczów do celów profesjonalnych,
Zabrania się dokonywania modyfikacji w konstrukcji a także dokonywania napraw przez osoby nieupoważnione
- Termin naprawy może ulec przedłużeniu o czas niezbędny na dostarczenie i odbiór sprzętu przez serwis, a także o czas dostawy części zamiennych w przypadku gdy gwarant zamawia je u producenta.
- Gwarancji nie podlegają części ulegające naturalnemu zużyciu w czasie eksploatacji: bezpieczniki termiczne, szczotki elektrografitowe, paski klinowe, uchwyty narzędziowe, akumulatory, końcówki robocze elektronarzędzi(piły tarczowe, wiertła, frezy, itp.
- Gwarant nie ponosi odpowiedzialności za utracone korzyści użytkownika.
- W przypadku gdy nadesłane do naprawy urządzenie jest sprawne lub nadesłane bez formularza albo z formularzem reklamacyjnym nie zawierającym opisu objawów uszkodzenia, za czynności związane z przetestowaniem tego urządzenia pobierana będzie zryczałtowana opłata w kwocie 5% wartości netto testowanego urządzenia, jednakże nie mniej niż 10zł. Nadto wysyłka takiego urządzenia, zostanie zrealizowana na koszt odbiorcy.**
- Wszystkie czynności serwisowe nie mieszczące się w ramach gwarancji podlegają wycenie i opłacie.
- W przypadku uznania zgłoszonej reklamacji, Gwarant według swojego wyboru: dokona naprawy reklamowanego towaru (o ile jest to możliwe) lub zwróci kupującemu cenę nabycia towaru pomniejszoną o kwotę odpowiadającą procentowemu stopniowi zużycia reklamowanego towaru.
- Opłaty dodatkowe:
 - dostarczony do serwisu produkt musi odpowiadać podstawowym warunkom higienicznym (pozbawiony zabrudzeń), w przeciwnym razie czynności podjęte przez serwis w celu usunięcia tego stanu rzeczy objęte będą dodatkową opłatą.
 - po otrzymaniu sprzętu Serwis dokonuje wstępnej diagnozy rozumianej jako usługa serwisowa płatna, polegającej na sprawdzeniu stanu sprzętu, przetestowaniu, oszacowaniu uszkodzeń, wyceny części zamiennych, i kosztów naprawy w przypadku uszkodzenia sprzętu. Jeśli podczas wstępnej diagnozy Serwis stwierdzi, że:
 - sprzęt jest sprawny – Serwis dokonuje zwrotu sprzętu klientowi w siedzibie firmy lub za pośrednictwem kuriera na koszt Klienta, obciążając go jednocześnie kosztami diagnozy wstępnej.
 - ustwórka powstała z winy Klienta – Serwis poinformuje Klienta o stwierdzonych uszkodzeniach sprzętu oraz o przewidywanych kosztach naprawy. W przypadku rezygnacji z naprawy po wstępnej diagnozie zwrot sprzętu następuje na warunkach jw. W przypadku uzyskania zgody Klienta na wykonanie usługi serwisowej – zwrot sprzętu dokonany jest na zasadach jw., doliczając uzgodnione wcześniej koszty usługi serwisowej
 - ustwórka powstała na skutek wady fabrycznej – koszty dokonania diagnozy wstępnej ponosi Gwarant. Po dokonaniu naprawy sprzęt zostanie zwrócony Klientowi.
- Koszt opłaty dodatkowej lub diagnozy wstępnej na dzień 01.01.2015 wynosi 35 złotych netto

.....
Data przyjęcia do serwisu

.....
czytelny podpis zgłaszającego
Zapoznałem/am się i akceptuję warunki gwarancji