## Моторная лодка «Салют-525»



Паспорт. Руководство по эксплуатации. 51.00.00.ПС

## Содержание

1.	Осно	овные сведения	1
2.	Техн	ические данные	1
3.	Устр	ойство и эксплуатация лодки	1
	3.1.	Конструкция корпуса	1
	3.2.	Общее расположение	2
	3.3.	Энергетическая установка	5
	3.4.	Электрооборудование лодки	7
4.	Рекс	мендации по установке мотора	10
5.	Tpe6	бования безопасности	10
6.	. Действия судоводителя и пассажиров в экстремальных ситуациях1		
7.	Комг	лектность	12
8.	Гара	нтии изготовителя	12





#### 1. Основные сведения.

- 1.1. Моторная лодка «Салют-525» (далее по тексту «Лодка») предназначена для туристических путешествий и прогулок, отдыха на воде, рыбалки, охоты, перевозки грузов хозяйственно-бытового назначения. Лодка может использоваться для патрулирования водных акваторий представителями различных инспекций, в хозяйственных целях, для доставки людей, небольших партий грузов на суда и другие объекты, в качестве рабочего, разъездного катера.
- 1.2. Лодка должна эксплуатироваться в районах с умеренным и холодным климатом при температуре воздуха от -5C до +40C на реках, озёрах и водохранилищах при высоте волны до 1 м.

#### 2. Технические данные

Длина габаритная (длина лодки), мм	5400-5550
Длина наибольшая (длина корпуса), мм	5250
Ширина габаритная (ширина лодки), мм	1950
Ширина наибольшая (ширина корпуса), мм	1880
Высота борта, мм	850
Высота транца, мм	510
Масса лодки в стандартной комплектации, кг, кг	480
Грузоподъемность, кг	500
Пассажировместимость, чел.	5
Мощность ПЛМ, л.с.	60-115
Скорость хода в глиссирующем режиме	35-80 км/ч

2.1. Технические характеристики, остойчивость и непотопляемость лодки соответствуют ГОСТ 19105.

### 3. Устройство и эксплуатация лодки

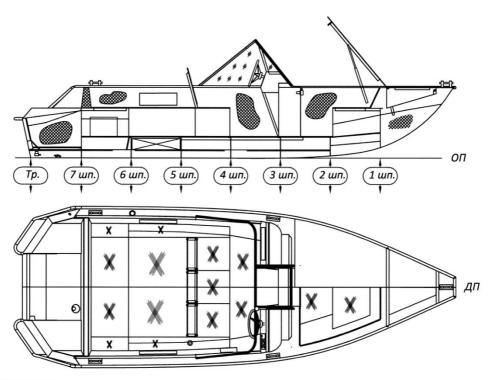
#### 3.1. Конструкция корпуса.

- 3.1.1. Корпус лодки имеет плоскокилеватые обводы (килеватость-15° на транце, 21° на миделе), транцевую корму, наклонный форштевень, 2 пары продольных реданов и скуловые брызгоотбойники.
- 3.1.2. Корпус лодки изготовлен из алюминиевого-магниевого сплава. Палуба-крышка багажника и крышка якорного ящика изготавливаются из листа «Квинтет» или «Дуэт» АМГ2Н. Для внутренней зашивки может быть применен листовой АМГ, АБС-пластик и другие пластмассовые и композитные материалы.
- 3.1.3. Соединения корпусных конструкций выполнены с помощью ручной электродуговой сварки неплавящимся электродом в среде инертных газов (аргона).
  - 3.1.4. Конструкция корпуса набрана по смешанной системе набора.
  - 3.1.5. Параметры основных корпусных конструкций:
  - обшивка днища и транца лист толщ. 4мм
  - обшивка борта толщ. 3мм

- палуба, поперечные переборки, флоры, килевая балка, бортовые шпангоуты толщ. Змм.
- днищевые ребра жесткости угол 40\*40\*3
- привальный брус труба Ø32 \* 3
- 3.1.6. Детали бортовой обшивки для придания большей жесткости выполняются зигованными.
- 3.1.7. Бортовые, кормовые и днищевые блоки плавучести заполнены плиточным пенопластом ПСБ-С общим объемом 700 куб.дм. Блоки плавучести размещены в пространстве между внутренней бортовой зашивкой и бортами лодки в районе миделя, в носовой и кормовой частях лодки и обеспечивают непотопляемость и аварийную остойчивость лодки в соответствии с ГОСТ 19105.
- 3.1.8. За кормовой переборкой расположен самоотливной подмоторный рецесс, в который выведены через сальники трос рулевого устройства, троса и кабели управления ПМ.
- 3.1.9. Палуба по периметру обрамлена трубчатым привальным брусом. Транец защищен кормовыми кринолинами, соединенными с привальным брусом кормовыми ручками. На корме может быть установлен трап для подъема людей из воды.
- 3.1.10. На корме лодки в нижней части транца установлен сливной шпигат со сливной пробкой из капролона. Шпигат предназначен для слива остатков воды при подъеме лодки на берег. Закручивая шпигатную пробку, применяйте гаечный ключ, но не прилагайте чрезмерных усилий во избежание поломки. Для предотвращения коррозии корпуса и обеспечения герметичности запрещается применять шпигатные пробки из других материалов.
- 3.1.11. На палубе лодки установлены пять кнехтов для швартовки и привязывания якоря. На форштевне установлен буксирный обух. **ВНИМАНИЕ!** Кнехты не предназначены для буксировки и подъема лодки!
- 3.1.12. Корпус лодки изготовлен из сплава АМг5М, коррозионно-стойкого к морской воде, поэтому лодка поставляется неокрашенной. Покупатель может самостоятельно произвести окраску корпуса лодки с применением специализированных грунтов и эмалей, рассчитанных на окраску поверхностей из алюминиево-магниевых сплавов, находящихся под водой.

#### 3.2. Общее расположение

- 3.2.1. Общее расположение лодки показано на чертеже (рис.1) и на фото, размещенных на обложках.
- 3.2.2. Архитектурный тип лодка с подвесным мотором, кормовым кокпитом, запалубленной носовой частью-багажником, ветровым стеклом-козырьком с открывающейся средней частью («форточкой»).
- 3.2.3. В носовой части лодки расположен самоотливной якорный ящик. Крышка ящика фиксируется специальной пружинной защелкой и снабжена цепочкой, ограничивающей степень открывания крышки.
- 3.2.4. Часть носового отсека от 1-го шпангоута до консолей закрывается палубой-крышкой багажника. Крышка открывается вперед, осью вращения служат опорные отрезки труб, установленные на палубе по краю якорного ящика. Крышка фиксируется по оси вращения подпружиненными замками, выполненными из трубы меньшего диаметра. Для снятия или установки крышки замки имеют ручки, выведенные под крышку в направлении в корму.



#### Примечания:

#### 1. Вид сбоку:

- показан разрез лодки по ДП
- палуба-крышка багажника показана в поднятом положении

#### 2.Вид сверху:

- стекло не показано
- по правому борту от ДП не показаны половина палубы-крышки багажника и крышки якорного ящика.
- 3. На чертеже показан Салют-510. Салют-525 отличается конструкцией кормовой части (от 7-го шп. в корму)

Рис.1 Чертеж общего расположения Салют-510 (Салют-525)

Для облегчения открывания и фиксации в открытом состоянии крышка снабжена двумя упорами-толкателями. В закрытом состоянии крышка фиксируется механическим замком, установленным на потопчине-перегородке между двумя консолями, и открываемым из кокпита. Крышка снабжена силовым набором, при этом полости между ребрами набора заполнены плиточным пенопластом, что обеспечивает положительную плавучесть крышки при попадании ее в воду. Нижняя сторона силового набора закрыта декоративной пластмассой.

Крышка-палуба при откручивании гаек-барашков упоров может быть откинута вперед до практически горизонтального положения, при этом на ней можно сидеть при рыбалке.

Категорически запрещается движение под мотором при откинутой вперед крышке-палубе! Соблюдайте осторожность, крышка-палуба может быть перекинута в стандартное положение сильным порывом ветра и нанести серьезную травму находящимся в носовом кокпите людям!

Для снятия крышки-палубы необходимо ее открыть нажатием на кнопку механического замка, затем, придерживая ее в открытом состоянии с обоих бортов (силами двух человек), отвернуть гайки-барашки верхних частей упоров-толкателей, освободить упоры, после чего, сдвигая ручки подпружиненных замков в сторону ДП и регулируя наклон крышки, освободить палубу на оси ее закрепления. Установка производится в обратном порядке.

**Примечание:** возможен вариант изготовления лодки без палубыкрышки багажника. В этом случае конструкция носового отсека не имеет механического замка, упоров-толкателей, резинового уплотнителя по периметру отсека.

3.2.1. В носовом отсеке установлен резиновый уплотнитель, выполняющий функцию комингса и препятствующий протеканию воды в багажник. По краю консолей выполнен буртик-комингс, не позволяющий воде перетекать в носовой багажник. Скапливающаяся на консолях вода через отверстие на их поверхности по шлангу стекает за борт через небольшие отверстия в бортах.

**Примечание:** уплотнение носового отсека и стекол достаточно хорошо защищает от дождя и брызг, попадающих на палубу и стекло при движении, тем не менее, протекание небольшого количества воды в багажник и кокпит возможно. Для уменьшения протекания на стоянке контролируйте, чтобы лодка стояла без заметного крена к какому-либо борту и без дифферента в нос, лучше, если будет небольшой дифферент в корму.

- 3.2.1. В носовом отсеке под крышкой между 1 и 2 шпангоутами расположен рундук, служащий дополнительным сидением при снятой палубе-крышке багажника.
- 3.2.2. Между носовым отсеком и кокпитом по бортам жестко установлены две консоли, служащие опорой для передних панелей и козырьков с ветровыми стеклами. Верхняя часть консолей приподнята над палубой, что исключает протекание воды с палубы в кокпит. В средней части консолей установлены полки для мелких предметов.
- 3.2.3. Консоли имеют выступы в сторону ДП, на которые опирается съемная потопчина. Под потопчиной расположена распашная дверца между носовым отсеком и кокпитом. Потопчина фиксируется в нижней части двумя винтами-барашками. Эти же винты могут быть использованы для фиксации створок дверцы в открытом состоянии. Верхняя часть перегородки имеет

достаточную ширину и прочность, что позволяет удобно и безопасно наступать на нее при выходе из кокпита на палубу.

- 3.2.4. По периметру основного кокпита установлен комингс из алюминиевого профиля. В паз профиля вставляется внутренняя зашивка бортов.
- 3.2.5. В зашивке бортов между 6 и 7 шпангоутами могут быть устроены ящики для мелких предметов, закрывающиеся крышками.
- 3.2.6. Передние сидения выполнены на рундуках, при этом крайние рундуки жестко закреплены на пайолах, средний имеет собственное днище и является легкосъемным. Спинки рундуков выполнены на раме из усиленной трубы и устанавливаются в два положения: для хода (под углом 10° к вертикали) или для сна (горизонтально заподлицо с поверхностью рундуков). Спальное место для 2-3 человек формируется крышкой заднего рундука, спинкой заднего дивана, обычно расположенной на задней перегородке, спинками передних рундуков и поверхностью передних рундуков. Для удлинения спального места на фронтальной части передних рундуков могут быть установлены подголовники, на ходу опущенные вниз, а для сна поднимающиеся и ставящиеся на упор. Подголовники предназначены для поддержания подушек и голов спящих людей, на них нельзя наступать.
- 3.2.7. Спинки правого и левого передних рундуков могут быть установлены в имеющиеся в носовой части рундуков отверстия в положение «лицом к корме», а горизонтально установленные спинки могут служить столиком.
- 3.2.8. Если спинка центрального рундука не установлена в рундук, то ее можно закрепить в имеющихся направляющих на задней стенке рундука водителя (в некоторых вариантах исполнения пассажира).
- 3.2.9. По бортам лодки от кормового до переднего рундука выполнены карманы, правый из которых закрыт легкосъемной крышкой и служит каналом для тросов и кабелей управления. Левый карман имеет крышку, открывающуюся на петлях, и служит рундуком для длинных предметов. Правый карман также может иметь крышку на петлях между передним и задним рундуками. Для открывания крышек, возможно, придется отодвинуть мягкие подушки переднего и кормового рундуков.
- 3.2.10. Кормовой рундук занимает пространство между 6 и 7 шпангоутами, а также все пространство под рецессом. В нем размещены: аккумуляторная батарея на специальной подставке или в боксе, выключатель массы, водоотливная электрическая помпа. Крышка кормового рундука может закрываться на механический замок.
- 3.2.11. Крышки всех рундуков и пайолы выполнены из водостойкой ламинированной фанеры с нескользящей поверхностью толщиной 9 и 6.5 мм в зависимости от назначения элемента.

#### 3.3. Энергетическая установка.

- 3.3.1. На лодке устанавливается подвесной мотор (ПМ) мощностью не более 100 л.с. (в комплект поставки не входит).
- 3.3.2. На зашивке кокпита в зоне правой руки водителя установлен кронштейн для монтажа контроллера ПМ, предназначенного для управление пуском/остановкой, газом и реверсом мотора. Троса газ/реверс и контроллер ПМ зависят от конкретного мотора и с лодкой не поставляются. На лодке применимы троса газ-реверс длиной 12 или 13 футов.

- 3.3.3. Управление лодкой осуществляется с помощью дистанционного рулевого управления с места водителя, в состав которого входят рулевой редуктор с рулевым колесом и рулевой трос в жесткой оболочке.
- 3.3.4. Топливная система состоит из топливного бака емкостью 55 л, расположенного под пайолом около днища между 5 и 6 шпангоутами (опционально устанавливается бак емкостью 110 л под пайолами между 4 и 6 шпангоутами), снабженного датчиком уровня топлива с заборным штуцером, заливным и дренажным патрубками. Для доступа к датчику уровня топлива в зоне его расположения в пайоле выполнено отверстие, снабженное легкосъемной крышкой. Заполнение топливом производится через горловину, расположенную на палубе левого борта. Вентиляционное устройство дренажной системы установлено на корме. Топливо очищается фильтром, установленным в левой части кормовой перегородки под съемной зашивкой.
- 3.3.5. На лодке может быть установлен переключатель баков «стационарный-переносный», «флажок» которого установлен на кормовой перегородке со стороны рецесса. Флажок переключателя имеет четыре положения: в сторону левого борта (I) стационарный бак, в сторону ДП (II) переносный бак мотора, вдоль ДП вниз или вверх (X) баки отключены. Шланг для переносного бака находится в ахтерпике (кормовом отсеке лодки).
- 3.3.6. Для хранения запасов бензина может также использоваться штатный переносный бак мотора или его сертифицированный аналог (в комплект поставки не входят).

#### ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ!

В связи с высокой горючестью топлива и его паров соблюдайте правила пожарной безопасности при заправке бака топливом.

Наличие в лодке средств пожаротушения в соответствии с установленными требованиями обязательно (вместе с лодкой не поставляются, обязанность обеспечения их наличия и доступности лежит на судовладельце). Рекомендуем иметь и хранить в лодке в доступном месте огнетушитель, предназначенный для тушения горящих ГСМ, и кошму из плотного, не пропускающего воздух, брезента.

Запрещается заправлять переносный бак мотора в кокпите и рундуках лодки! Пары, вытесняемые из бака, скапливаются в лодке и могут взорваться!

Категорически запрещается выполнять какие-либо отверстия путем сверления или другим способом в сланях (пайолах), днище или бортах между 5 и 6 шпангоутами корпуса (в зоне между задней стенкой передних рундуков и задним рундуком). Это может привести к разгерметизации бака и пожару. При установке в лодке бака объемом 110 л сверление также запрещено под передними рундуками лодки.

- 3.3.7. Контроль уровня топлива осуществляется по прибору, установленному на передней панели водителя. Показатели данного прибора являются приблизительными и служат для примерной ориентировки водителя о количестве имеющегося в баке топлива.
- 3.3.8. Для очистки топлива от грубых механических примесей в бензопроводе, идущем от бака к месту подключения бензошланга мотора, в кормовом отсеке или (в зависимости от варианта исполнения) внутри кормовой перегородки под съемной обшивкой установлен фильтр, применяемый в большинстве современных автомобилей с карбюраторными двигателями. По

мере загрязнения, но не реже 1 раза в год, заменяйте указанный фильтр (загрязнение фильтра не является гарантийным случаем).

- 3.3.9. Не является гарантийным случаем наличие в лодке запаха бензина при отсутствии протечки бензина из штатной топливной системы. Рекомендуем периодически проветривать лодку и ее кормовой отсек.
- 3.3.10. В случае пролива топлива под пайолы при заправке или неосторожном обращении с топливными емкостями немедленно смойте бензин 1-2 ведрами воды, дайте воде стечь в ахтерпик, (кормовой отсек лодки) и сразу откачайте ее штатной трюмной помпой, после чего провентилируйте лодку, приоткрыв крышку заднего рундука. Расплавление корпуса трюмной помпы изза длительного нахождения ее в бензине не является гарантийным случаем.

#### 3.4. Электрооборудование лодки.

- 3.4.1. Принципиальная схема соединений электрооборудования лодки показана на рис.2. В схеме указаны порядок подключения мотора и назначение переключателей и приборов. Изготовитель вправе изменить электросхему при изготовлении конкретной лодки.
  - 3.4.2. В состав электрооборудования лодки входят:
  - Аккумуляторная батарея (АКБ, в комплект поставки не входит) напряжением 12 Вольт. Прилагаемый пластмассовый аккумуляторный ящик рассчитан под установку аккумулятора габаритных размеров, соответствующих аккумуляторам, применяемым в автомобилях семейства ВАЗ 2108-2110. Полярность аккумулятора (прямая или обратная) не имеет значения, но минус напряжения питания всегда подключен к выключателю массы и через него на корпус лодки;
  - Выключатель массы, расположенный рядом с АКБ;
  - Колодка с предохранителем 15A, расположенная на плюсовом проводе рядом с АКБ;
  - Приборный щиток на панели водителя справа от рулевого колеса, на котором расположены:
    - Пятиклавишный блок выключателей;
    - Указатель напряжения;
    - Указатель уровня топлива;
    - Гнездо 12В или автомобильный прикуриватель.
  - Бортовые и белый круговой сигнально-отличительные огни (устанавливается на съемной мачте на корме, подключается к имеющемуся разъему);
  - Электрическая трюмная помпа.
- 3.4.3. Электропроводка выполнена кабелем с двойной изоляцией. Кабель от панели водителя в кормовую часть проложен под зашивкой правого борта.
- 3.4.4. Электропитание лодки осуществляется от свинцово-кислотной аккумуляторной батареи (АКБ) напряжением 12В, расположенной в кормовом рундуке.
- 3.4.5. Контроль состояния АКБ осуществляется по вольтметру, установленному на панели водителя. Зарядка АКБ на ходу осуществляется по штатной схеме мотора.
- 3.4.6. Для подключения внешних потребителей допустимой мощности предназначена розетка 12В или гнездо прикуривателя (в зависимости от варианта исполнения лодки) на панели водителя.

- 3.4.7. Отключение аккумуляторной батареи осуществляется выключателем «массы», отключающим минусовую клемму батареи от электросети и корпуса лодки. Для защиты АКБ от разряда и электросети в целом от непредвиденных ситуаций его следует выключать при оставлении лодки без присмотра (на стоянке и в других случаях). При правильном подключении электросистемы мотора данный выключатель должен полностью обесточивать электросистемы и лодки, и мотора.
- 3.4.8. Электропитание стандартных устройств лодки не зависит от схемы подключения мотора и защищено единым плавким предохранителем 15A, установленным в специальной колодке на «плюсовом» проводе красного цвета рядом с клеммой «+» аккумуляторной батареи 12B. Для замены сгоревшего предохранителя используются стандартные «ножевые» предохранители для автомобилей типа BA3 2110 или аналогичные. Защита электропитания мотора и связанных с ним потребителей осуществляется по схеме мотора. Всегда имейте запасные предохранители номинала 15A и предохранители, предусмотренные документацией на мотор! Перед заменой предохранителя обязательно выключите «массу»!

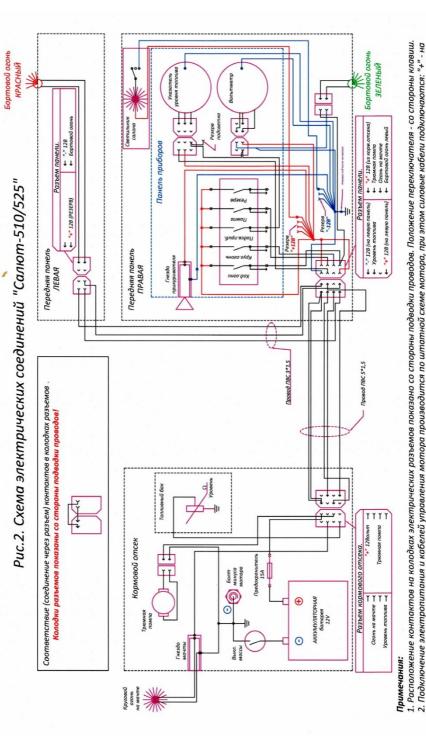
#### ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ!

Стартерные провода мотора имеют большое сечение, рассчитаны на значительные токи, и защита их каким-либо предохранителем в схеме мотора или лодки не имеет смысла по причине больших значений тока (как и в подавляющем большинстве автомобилей, являющихся, по сути, аналогичными электросистемами, рассчитанными на питание от АКБ 12В). Свинцово-кислотные АКБ имеют возможность при коротком замыкании достигать значения тока, превышающие 1000А. Такой ток легко расплавляет любые применяемые провода и вызывает пожар.

Внимательно следите за состоянием АКБ, клемм, проводки, и всегда отключайте «массу» аккумулятора в ситуациях, когда электросистема не используется значительное время. Следите за тем, чтобы АКБ была надежно закреплена в штатном месте, а ее клеммы были надежно укрыты om случайного поставляемым лодкой резиновым поддоном или крышкой аккумуляторного бокса. Не размещайте рядом с АКБ металлических предметов, могущих вызвать ее замыкание на корпус лодки.

Категорически запрещается устанавливать предохранитель электросистемы лодки, рассчитанный на длительный ток, превышающий 15A.

Категорически запрещается устанавливать предохранители электросистемы мотора, превышающие параметры по допустимому току, указанные в документации на мотор.



клемму аккумулятора, "-" - на болт на корпусе рядом с выключателем массы. Электроснабжение потребителей лодки не зависит от подключения ПЛМ и 3. Изготовитель вправе вносить изменения в электросхему лодки. защищено собственным предохранителем 15А.

#### 4. Рекомендации по установке мотора.

- 4.1. Установка подвесного мотора должна производиться квалифицированным специалистом с соблюдением следующих обязательных требований:
- 4.1.1. При выполнении в транце отверстий для навешивания мотора следите, чтобы сверло (болт, гаечный ключ...) не повредило трюмную помпу. Вставляя болты, ОБЯЗАТЕЛЬНО набейте герметиком, предназначенным для нанесения на алюминиевые поверхности и рассчитанным на нахождение под водой, отверстия и резьбу болтов в зоне их головок и выхода резьбы из транца. Установка под головки болтов шайб, поставляемых с мотором, обязательна.
- 4.1.2. Контроллер дистанционного управления мотором рекомендуется ставить не на штатные винты с гайками, а на длинные саморезы подходящего диаметра. Для этого под зашивкой в зоне контроллера установлена металлическая пластина.
- 4.1.3. Тахометр мотора устанавливается в штатное «выламываемое» отверстие на приборной панели. При подключении приборов не повредите электросхему лодки! Для подключения подсветки приборов мотора, а также (при необходимости) «+» и «-» питания приборов используйте свободные «висячие» клеммы электросхемы лодки (см.рис.2). Для установки дополнительных приборов на панели предусмотрено «выламываемое» отверстие стандартного диаметра.
- 4.1.4. Троса газ-реверс должны иметь длину 12-13 футов (с лодкой не поставляются). Они пропускаются через штатный пыльник на кабель-канале по правому борту. Указанный пыльник не предназначен для пропуска кабелей мотора, они должны заходить в кабель-канал через его открытую носовую часть. Кабели, идущие к приборам, рекомендуется пропускать вдоль рулевого троса и подвязывать хомутами к нему.
- 4.1.5. Подключение электропроводки мотора производится по его штатной схеме, при этом стартерный «плюсовой» провод подключается к «плюсовой» клемме аккумулятора на имеющуюся в лодке клемму «+», «минусовый» стартерный провод подключается на болт, резьба которого находится рядом с выключателем «массы».

Имеющаяся в лодке клемма «-» на проводе всегда подключается к контакту «-» аккумулятора без каких-либо дополнительных проводов.

4.1.1. Подключение топливопровода двигателя осуществляется на свободный штуцер топливного фильтра с помощью стяжного хомута, стандартный коннектор бака мотора при этом снимается со шланга мотора, шланг пропускается к фильтру через отверстие в кормовой перегородке, выполненное со стороны рецесса и снабженное резиновым сальником. При наличии в лодке переключателя баков снятый коннектор с помощью стяжного хомута подключается к шлангу, выведенному в ахтерпик лодки. Для доступа к фильтру и переключателю баков следует открутить саморезы, крепящие съемную зашивку кормовой переборки (из кокпита).

#### 5. Требования безопасности

5.1.1. Конструкция лодки соответствует требованиям безопасности, изложенным в ГОСТ 19105-79, 19356-79, ТУ 7440-88561539-001-2012 и обеспечивает безопасную эксплуатацию при соблюдении следующих правил:

- мощность подвесного мотора не должна превышать указанную в таблице на первой странице настоящего паспорта;
- не допускается эксплуатировать лодку на водоёмах при высоте волны более 1 м:
- не допускается эксплуатировать лодку при превышении нормативной пассажировместимости;
- не допускается превышение грузоподъемности лодки свыше 500 кг;
- при заправке подвесного лодочного мотора или топливного бака топливом и маслом соблюдать правила пожарной и экологической безопасности:
- во время плавания не ходить по лодке, не вставать с сидений;
- не допускается эксплуатация лодки без индивидуальных спасательных средств, соответствующих количеству человек на борту;
- не допускается эксплуатация лодки лицами в нетрезвом состоянии.

# 6. Действия судоводителя и пассажиров в экстремальных ситуациях.

При угрозе возникновения любой экстремальной ситуации немедленно наденьте спасательные жилеты на себя и всех пассажиров, даже хорошо умеющих плавать. Напоминаем, что в лодке должны находиться спасательные жилеты по числу находящихся в ней людей, но не менее числа посадочных мест!

#### 6.1. Действия при аварийном затоплении лодки:

Уважаемый покупатель! Ваша лодка полностью соответствует требованиям ГОСТ 19105-79 и 19356-79, иначе говоря, она не затонет и будет поддерживать на плаву Вас и Ваших пассажиров, даже если получит пробоину в днище, и при этом не перевернется при соблюдении определенных условий. Поэтому главное, что необходимо делать при затоплении лодки водой — это не допускать паники, сохранять спокойствие, действовать в соответствии со сложившейся ситуацией и следовать приведенным ниже правилам.

Перечисленные ниже правила относятся к случаю, когда внутренний объем корпуса лодки уже заполнен водой.

- 6.1.1. При затоплении на спокойной воде в зависимости от ситуации можете оставить людей в лодке, распределив их по местам ближе к миделю (середине лодки по длине) и к бортам таким образом, чтобы центр тяжести каждого человека находился как можно ниже у сланей, а лодка не накренялась к какому-либо борту и не имела заметного дифферента (наклона) ни на нос, ни на корму.
- 6.1.2. При затоплении на волнении или при угрозе опрокидывания от волн, создаваемых проходящими судами, своевременно покиньте лодку и находитесь в воде, держась за нее. Распределите людей равномерно вдоль бортов по длине и ширине судна. Покидая лодку, следите, чтобы она при этом не приобрела опасного крена к какому-либо борту.

#### 6.2. Рекомендации по вождению лодки в сильный шторм:

При возникновении опасных волн немедленно начните движение к ближайшему берегу, к которому можно безопасно причалить или у которого можно укрыться от волн. Помните, что некоторые виды

берега, например, отвесные скалы, в шторм очень опасны, и двигаться к ним нельзя!

Также помните о необходимости сохранения движения лодки! Неуправляемая, не имеющая хода лодка беспомощна!

Перечисленные ниже рекомендации не являются исчерпывающими и не могут охватить всех ситуаций, возникающих на воде.

- 6.2.1. Не останавливая мотора лодки, понизьте скорость движения до безопасной в конкретной ситуации.
- 6.2.2. Распределите пассажиров и груз таким образом, чтобы лодка меньше забрызгивалась и испытывала меньшие удары. При этом следите, чтобы никто из людей не вставал, и все они надежно держались за детали корпуса лодки.
- 6.2.3. Выбирайте безопасный курс относительно волны и ветра. Старайтесь не вести лодку перпендикулярно волне и никогда не ведите ее вдоль волны!
- 6.2.4. Если предполагается движение по большой волне, **заранее** уберите из якорного ящика в кормовую часть кокпита тяжелые якоря. В этом случае лодка с большей вероятностью будет проходить над гребнем волны.

#### 7. Комплектность

- 7.1. В комплект поставки входят:
  - лодка в сборе (без подвесного мотора).
  - паспорт руководство по эксплуатации.
- 7.2. За отдельную плату лодка может комплектоваться тентом с тентовыми дугами, мягкими подушками на сидения кокпита.

**Примечание:** При постановке-снятии тента следите, чтобы тент не оставался натянутым только на 1-2 элементах крепления (в особенности на креплениях по комингсам кокпита), старайтесь равномерно распределять нагрузку на элементы крепления тента. Повреждения элементов крепления и ткани тента из-за перетяжки не являются гарантийными случаями.

#### 8. Гарантии изготовителя

- 8.1. Гарантийный срок эксплуатации 12 месяцев со дня продажи лодки торгующей организацией. В течение гарантийного срока эксплуатации изготовитель производит безвозмездный ремонт или замену лодки при наличии маркировки на лодке, паспорта на изделие и соблюдения условий эксплуатации.
- 8.2. Изготовитель не несет ответственности и не возмещает ущерб за дефекты, возникшие по вине потребителя или торгующей организации при небрежной транспортировке, неправильном хранении и эксплуатации, при механических повреждениях лодки, несоблюдении требований настоящего паспорта.
- 8.3. В связи с особенностью технологии производства и ручной сварки тонколистового алюминиевого проката не являются дефектами следы от проваривания швов, сваривания (стыкования) отдельных элементов, следы зачистки абразивным инструментом, незначительные производственные дефекты поверхности металла, незначительная неплоскостность днищевых и других плоских элементов конструкции, не влияющие на надежность и эксплуатационные качества лодки.

- 8.4. В связи с особенностью физико-химических свойств поликарбоната, применяемого для изготовления прозрачных элементов конструкции лодки, не какой-либо контакт изделий ИЗ него допускается С химическими растворителями (ацетон, бензин, репелленты, дезодоранты И другие углеводороды). Повреждение изделий вследствие такого контакта не является гарантийным случаем. Запрещается наклеивать на изделия из поликарбоната самоклеющиеся пленки, скотч, изоленту и другие материалы. Не считается гарантийным случаем появление незначительных трещин поликарбоната в местах его изгиба в случае, если эти трещинки существенно не ухудшают обзорности для водителя и пассажиров. Также не допускается контакт с конструкции растворителями других элементов интерьера лодки, выполненных из пластмассовых или композитных материалов.
- 8.5. В связи с тем, что производство сварных лодок из АМГ сплавов связано со сложным технологическим процессом, требующим высокой квалификации всего занятого в процессе производства персонала и наличия специальных навыков, все действия потребителя (дистрибьютора, дилера, агента, конечного потребителя и др.) по возможному изменению конструкции, оборудования или оснащения лодки, или по устранению любых возникших повреждений или неисправностей должны быть в письменной форме согласованы с Производителем. Отсутствие такого согласования лишает потребителя права на гарантийный ремонт.
- 8.6. Вследствие того, что лодки поставляются неокрашенными, не является основанием для предъявления претензий появление на металлических и других деталях лодок солевых и других следов, возникающих в результате попадания брызг при транспортировке лодок на трейлере, осадков и других природных явлений.
- 8.7. Корпус лодки выполнен из алюминиево-магниевого сплава АМГ. Сплав практически не подвержен коррозии при соблюдении правил эксплуатации и хранения лодки. Для предотвращения электрохимической коррозии корпуса лодки при хранении лодки на воде (на плаву) следует обеспечить отсутствие электрического контакта с находящимися в воде электрически менее активными металлами, чем алюминий и магний, например, запрещается закреплять лодку токопроводящей цепью у стального бона. В случае использования токопроводящей цепи (троса) надежно изолируйте ее в месте контакта с боном или лодкой резиновым шлангом или другими непроводящими материалами, не допускайте опускания конца цепи в воду. На стоянке обесточивайте выключателем массы электросистему лодки. При хранении лодки на берегу приподнимите ее над грунтом, подставив под нее кильблоки, покрышки или доски.
- 8.8. Изготовитель не несет ответственности за любые последствия, в том числе за вред, причиненный третьим лицам, если эти последствия наступили в результате нарушения правил эксплуатации, транспортировки или хранения лодки, использования лодки не по назначению, а также в результате любого несогласованного с изготовителем внесения изменений в конструкцию лодки или вмешательства в работу ее оборудования.



