

ИНСТРУКЦИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ ЯХТЫ MACGREGOR 26M

ОГЛАВЛЕНИЕ

- 1 - Специальное предупреждение по безопасности
- 4 - Основные размеры
- 4 - Общая информация
- 4 - Рекомендованное оборудование
- 4 - Вооружение мачты
- 6 - Подготовка для перевозки на трейлере
- 7 - Подготовка трейлера
- 8 - Буксировка трейлера с лодкой
- 8 - Спуск с ramпы
- 8 - Подсоединение вант к лодке
- 8 - Подъем мачты
- 9 - Дополнительная система подъема мачты
- 9 - Настройка такелажа
- 11 - Система водяного балласта
- 11 - Установка лодки на трейлер
- 11 - Опустошение балластного бака на слипе

- 11 - Соединение гика с мачтой
- 11 - Гика-шкот
- 12 - Грот
- 12 - Латы
- 13 - Стаксель
- 14 - Генуя
- 14 - Рифление грота
- 14 - Шверт
- 14 - Рули
- 15 - Люки
- 16 - Устойчивость и плавучесть
- 16 - Отсеки плавучести (заполненные пенопластом)
- 16 - Движение с мотором
- 17 - Инспекция и уход за лодкой
- 18 - Гарантия

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ПО БЕЗОПАСНОСТИ.

Лодки, как и другие виды транспорта, имеют свои риски. Внимательное изучение этих предупреждений и инструкций позволит сделать этот риск минимальным.

ВОДЯНОЙ БАЛЛАСТНЫЙ БАК ДОЛЖЕН БЫТЬ ЗАПОЛНЕН ПРИ ПЛАВАНИИ ПОД ПАРУСАМИ ИЛИ С МОТОРОМ. ЕСЛИ БАЛЛАСТНЫЙ БАК НЕ ПОЛНОСТЬЮ ЗАПОЛНЕН, ЛОДКА НЕ ЯВЛЯЕТСЯ САМОВОСТАНАВЛИВАЕМОЙ.

ЕСЛИ ВЫ ЗАХОТИТЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ЛОДКУ С ПУСТЫМ БАКОМ, СМ. РАЗДЕЛ ИНСТРУКЦИИ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ЛОДКИ С ПУСТЫМ БАКОМ.

**ДОПУСТИМЫЕ НАГРУЗКИ:
КОГДА БАЛЛАСТНЫЙ БАК ПОЛНЫЙ:**

-НЕ БОЛЕЕ ЧЕМ 6 ЧЕЛОВЕК, 435 кг

КОГДА БАЛЛАСТНЫЙ БАК ПУСТОЙ:

- не более чем 4 человека или 290 кг
- вес команды должен быть распределен равномерно от борта до борта
- все паруса должны быть убраны движение только под мотором
- никто не должен выходить на крышу рубки или носовую палубу
- высота волны не более 40 см
- по возможности в теплых водах и где возможно спасение
- никогда не используйте лодку с частично заполненным баком

ПРИ ДВИЖЕНИИ С МОТОРОМ СО СКОРОСТЬЮ БОЛЕЕ 6 УЗЛОВ:

- рули и шверт должны быть подняты
- паруса убраны
- никто не должен выходить на крышу рубки или носовую палубу

ВСЕГДА ПЕРЕД ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ЛОДКИ ПРОВЕРЬТЕ, ЧТО БАЛЛАСТНЫЙ БАК ПОЛНЫЙ. УРОВЕНЬ ВОДЫ В БАЛЛАСТНОМ БАКЕ ДОЛЖЕН

БЫТЬ НЕ БОЛЕЕ ЧЕМ 3 СМ, НИЖЕ УРОВНЯ ПЕРЕДНЕГО ВЕНТЕЛЯЦИОННОГО ОТВЕРСТИЯ, ТАКЖЕ УБЕДИТЕСЬ, ЧТО ВЕНТЕЛЯЦИОННАЯ ПРОБКА И КОРМОВОЙ КЛАПАН ЗАКРЫТЫ.

СЛЕДУЮЩИЕ КОММЕНТАРИИ ОБЪЯСНЯЮТ, ПОЧЕМУ ВЫШЕУКАЗАННЫЕ ПРАВИЛА НЕОБХОДИМЫ

УСТОЙЧИВОСТЬ

Если водяной БАК не полностью заполнен, с 450 кг водяного балласта, лодка не самовосстанавливается. Без водяного балласта лодка может не вернуться в вертикальное положение, если будет наклонена более чем на 60 градусов и может перевернуться, как большинство швертботов.

МакГрегор 26 большая, но относительно легкая лодка и чрезмерный вес команды может превысить начальную остойчивость лодки. По этой причине мы предупреждаем об ограничении кол-ва веса команды указанного в предыдущем разделе.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОДЯНОГО БАЛЛАСТА

Возможно, наступит время, когда вы захотите использовать лодку с пустым балластным баком.

Например, для буксировки лыжника или экономии топлива. Поскольку всего несколько узлов теряется с полным баком, мы рекомендуем держать бак практически все время полным.

Если бак пустой перевозить не более 4 человек или 290 кг.

Когда лодка используется с пустым баком, команда должна находиться, как можно ниже в кормовой части и равномерно распределена по бортам. Держите экипаж в кокпите сидящим на сиденьях. Задняя часть корпуса относительно плоская, а носовая более острая, что

позволяет лодки двигаться через волны с меньшими ударами. Если много веса будет расположено в носу, плоская часть корпуса, которая обычно обеспечивает остойчивость, поднимается выше из воды и уменьшает поперечную остойчивость.

Когда вес находится в носу, носовая часть опускается. Острые носовые обводы не обеспечивают достаточной остойчивости. Чем больше веса в носу, тем менее остойчивая лодка и она может более легко накрениться. Избегайте держать излишний вес в носу, когда лодка на ходу. Экипаж на носовой палубе или крыше рубки, значительно уменьшаю остойчивость, чем экипаж, находящийся в кокпите или внутри каюты. Обычно, любой находящейся на палубе или крыши рубки хватается за мачту или такелаж. Таким образом, сила веса прилагается выше, что создает больший рычаг для переворота лодки. Держите вес внизу. Очевидно, лучше держать команду, распределенную по сидениям в кокпите, а не перемещающуюся со стороны на сторону.

Не поднимайте паруса, если балластный бак пуст. Они могут создать очень сильное боковое усилие и перевернуть лодку.

Если волны больше чем 40 см, они создают волновую качку и уменьшают остойчивость. Держите балластный бак всегда полный в этих условиях.

Если вы используете лодку в местах не доступных спасательным службам, в экстремальных условиях, где вода холодная, заполните балластный бак. Вы будете идти медленнее, но вы будете в безопасности.

НИКОГДА НЕ ПЛАВАЙТЕ ПОД ПАРУСАМИ ИЛИ МОТОРОМ БАЛЛАСТНЫМ БАКОМ ЧАСТИЧНО ЗАПОЛНЕННЫМ. (За исключением нескольких минут, когда вы осушаете балластный бак мотором.)

При частично заполненном баке, центр тяжести изменяется, что может сделать лодку относительно нестабильной. Заполните балластный бак полностью, и убедитесь что пробка и клапана плотно закрыты, особенно будьте внимательны, когда бак заполняется. Вы можете осушить бак под мотором при скорости около 7 узлов. Вам будет видно, как вода выливается из клапана на транце. Водяной бак осушается примерно за 3-4 минуты. Если пробка и клапан открыт, даже незначительно, балластный бак может быть заполнен или вылит, даже при движении лодки.

Если пробка или клапан открыт, балласт может вытечь самостоятельно, когда лодка движется. Вы можете думать, что бак полный и лодка самовосстанавливается и будете неприятно удивлены уменьшением остойчивости. Если кормовой клапан открыт или частично открыт, при движении вперед бак может быть осушен. Избегайте быстрого разгона, торможения и поворотов когда бак осушается. После того как вы осушили бак, проверьте уровень для того чтоб убедиться в этом.

НИКОГДА НЕ ХОДИТЕ ПОД МОТОРОМ С ПОДНЯТЫМИ ПАРУСАМИ БОЛЕЕ 6 УЗЛОВ. Скорость может создать значительный кренящий

момент, если паруса подняты. результатом может быть значительный крен, а если балластный бак пустой, то лодка не восстанавливается.

НИКОГДА НЕ ХОДИТЕ ПОД МОТОРОМ БОЛЬШЕ 6 УЗЛОВ С ОПУЩЕННЫМИ ШВЕРТОМ И РУЛЯМИ. Если вы ударитесь на большой скорости с опущенным швартом или рулями вы можете их повредить. На большой скорости шверт и рули образуют значительную боковую силу, которая делает лодку нестабильной. Это может вызвать резкую качку с борта на борт и может привести к перевороту. Вытащите шверт полностью и закрепите его в этом положении. Очень важно контролировать фал подъема шварта при движении под мотором. Особенно это важно, когда лодка движется на волнах и шверт может самопроизвольно опуститься. Допускается опускать шверт вниз на скорости до 6 узлов для улучшения управляемости.

ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ ПРИ БЫСТРОМ ДВИЖЕНИИ ПОД МОТОРОМ.

Снижайте скорость при движении на волнах или с большим экипажем. Волны различной формы и размеров могут забрызгивать и заливать. Волны могут вызвать некоторые проблемы особенно с большой командой или когда вес команды размещен высоко. Внимательно наблюдайте за поверхностью воды впереди лодки. Столкновение с предметами на воде на большой скорости, могут вызвать повреждение лодки или переворот. Много плавающих предметов, которые трудно увидеть, так как они частично погружены. Столкновение с предметом при движении под парусами это одно, но при движение с мотором это другое. Лодка будет менее остойчива с поднятой мачтой, чем с мачтой опущенной вниз. Мачта легкая, но она как любой груз выше уровня воды, уменьшает остойчивость. Когда условия экстремальны (очень сильный ветер, волны, большая команда и т.д.) Опустите мачту и закрепите ее на штатном месте.

НЕ ИСПОЛЬЗУЕТЕ ЛОДКУ СО ЗНАЧИТЕЛЬНО КОЛИЧЕСТВОМ ВОДЫ ВНУТРИ ЛОДКИ. (НЕ СЧИТАЯ БАЛЛАСТНОГО БАКА). Вода в лодке значительно уменьшает остойчивость, всегда держите лодку сухой. Проверяйте это регулярно, во всех местах, где может скапливаться вода.

ВЕРХНИЙ КРАЙ ШВЕРТА НИКОГДА НЕ ДОЛЖЕН БЫТЬ НИЖЕ УРОВНЯ ПАЛУБЫ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 1.45 М. Для этого существует фал с узлом и шайбой, который не дает опуститься шверту ниже. Не изменяйте положение узла, а если заменяете фал, то установите его в этом же положение.

НЕ ПОЗВОЛЯЙТЕ ЛЮБОЙ ЧАСТИ ЛОДКИ, ТРЕЙЛЕРА, МАЧТЫ ИЛИ ТАКЕЛАЖА КОНТАКТИРОВАТЬ С ЛЮБЫМ ИСТОЧНИКОМ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ЭНЕРГИИ. Если мачта или любая часть вашей лодки или такелажа коснется электрической линии, вы можете получить серьезные

травмы или произойти смертельный случай. Не направляйте вашу лодку в сторону линий электропередач, не поднимайте мачту под проводами, не передвигайте лодку на трейлере под проводами. Мачта, такелаж и мокрый пластик является хорошим проводником электричества и может передать напряжение непосредственно на вас. Посмотрите вверх и убедитесь что у вас наверху свободное пространство, перед каким-либо движением лодки. Не убирайте предупреждающую наклейку с вашей мачты, это поможет вспомнить о предосторожности и избежать проблем.

Если вы попали в грозу, не прикасайтесь к металлическим частям включая мачты, вант, гика, релингов, руля, румпеля и металлическим деталям. Если возможно не прикасайтесь к чему-либо мокрому. Многие эксперты рекомендуют толстый медный провод закрепить на одной или двух вантах и опустить их в воду. Это поможет в случае удара молнией.

УБЕДИТЕСЬ, ЧТО ВЫ БУКСИРУЕТЕ ЛОДКУ ДОСТАТОЧНО БОЛЬШОЙ МАШИНОЙ.

Проверьте в данных вашей машины допустимый вес лодки и трейлера, который разрешен для буксировки, загружайте вашу лодку так, чтоб вес на форкопе был между 120-130 кг. Если вес меньше, то трейлер будет водить из стороны в сторону. Если вес больше, дополнительная нагрузка будет на вашу машину и будет сложнее отцепить или прицепить трейлер. Для того чтобы обезопасить вашу машину, когда отцепляете трейлер, используйте опорное колесо трейлера для того, чтобы разгрузить фаркоп.

НИКОГДА НЕ ПЕРЕГРУЖАЙТЕ ЛОДКУ И ТРЕЙЛЕР. МАКСИМАЛЬНЫЙ ВЕС 1910 КГ КАК ПОКАЗАНО НА ШИЛШЬДЕ ТРЕЙЛЕРА. Помните, что максимальный вес включает вес лодки, трейлера и оборудования в лодке. Проверьте ваши местные правила касательно требований к перевозке прицепа.

УБЕДИТЕСЬ, ЧТО ВСЕ ГАЙКИ НА КОЛЕСАХ ЗАКРУЧЕНЫ ПЕРЕД НАЧАЛОМ ДВИЖЕНИЯ.

ПЕРЕД НАЧАЛОМ БУКСИРОВКИ УБЕДИТЕСЬ, ЧТО НОС ЛОДКИ ЗАКРЕПЛЕН НА ТРЕЙЛЕРЕ.

ПРОВЕРЬТЕ ЧТО МОТОР И МАЧТА ЗАКРЕПЛЕНЫ К ЛОДКЕ ПЕРЕД НАЧАЛОМ БУКСИРОВКИ.

НЕ БУКСИРУЙТЕ ЛОДКУ С ЛЮБЫМ КОЛИЧЕСТВОМ ВОДЫ В БАЛЛАСТНОМ БАКЕ. 100 ЛИТРОВ ВОДЫ ЗНАЧИТЕЛЬНО ПЕРЕГРУЖАЮТ ТРЕЙЛЕР И МАШИНУ. Откройте клапан на корме и пробку и осушите БАК полностью, перед началом буксировки. Клапан должен быть открыт во время буксировки.

НЕ ХРАНИТЕ КАНИСТРЫ С БЕНЗИНОМ ВНУТРИ ЛОДКИ. Бензиновые пары взрывоопасны,

держите все канистры вне лодки. Храните топливный БАК в открытом рундуке в кокпите.

АККУМУЛЯТОРЫ ОПАСНЫ. ОБРАЩАЙТЕСЬ С НИМИ С ОСТОРОЖНОСТЬЮ. Аккумуляторы могут выпускать взрывоопасный газ, который может вызвать взрыв. Всегда носите защитные очки, когда работаете с аккумуляторами, и снимайте металлические вещи с рук. Никогда не подносите аккумулятор к открытому огню или искрам, не курите около аккумулятора. Не позволяйте аккумуляторной кислоте контактировать с глазами, кожей и крашеными поверхностями. В случае контакт немедленно промойте большим количеством воды. Немедленно обращайтесь к врачу в случае повреждений. Не заряжайте аккумуляторы, не убедившись, что есть хорошая вентиляция отсека. При зарядке аккумулятора, следуйте инструкции по зарядному устройству. Держите необходимый уровень дистиллированной воды в аккумуляторе. Все пробки на аккумуляторе должны быть плотно закручены. Не допускайте контакта металлических предметов с контактами аккумулятора.

НЕ УДАЛЯЙТЕ ЛЮБЫЕ ПЕНОПЛАСТОВЫЕ БЛОКИ ПЛАВУЧЕСТИ. Недостача любого из этих блоков может серьезно изменить плавучесть лодки в случае повреждения.

ПРИ ПОДЪЕМЕ И ОПУСКАНИИ МАЧТЫ ПРОВЕРЬТЕ, ЧТОБЫ НИКОГО НЕ БЫЛО ПОД МАЧТОЙ В СЛУЧАЕ ЕЕ ПАДЕНИЯ.

БУДЬТЕ ОЧЕНЬ ВНИМАТЕЛЬНЫ, КОГДА ИДЕТЕ ПОД ПАРУСАМИ В СИЛЬНЫЙ ВЕТЕР. ИЗУЧИТЕ ОСНОВЫ МОРСКОЙ ПРАКТИКИ.

БУДЬТЕ ГОТОВЫ ОТДАТЬ ШКОТ ПРИ ПОРЫВЕ ВЕТРА. Шкоты должны быть без узлов и готовы для быстрой отдачи. Завяжите узел на конце шкота для предотвращения выскакивания из блока. Потравливание шкотов самый эффективный метод от переворота. Наиболее эффективно и безопасно движение лодки под парусами с креном 20-25 градусов.

ВСЕГДА ВЫКЛЮЧАЙТЕ МОТОР, КОГДА РЯДОМ НАХОДЯТСЯ ЛЮДИ В ВОДЕ. ДАЖЕ МАЛОМОЩНЫЙ МОТОР МОЖЕТ СЕРЬЕЗНО ПОВРЕДИТЬ. Не допускайте веревок за бортом, во избежание наматывания на винт, особенно шкотов для поднятия рулей.

НЕ ТЯНИТЕ ЛОДКУ В СТОРОНУ ИСПОЛЬЗУЯ ФАЛ ГРОТА. Если вам нужно накренить лодку используйте фал стакселя. Использование фала грота ломает мачту.

НЕ ХОДИТЕ ПОД ПАРУСАМИ И МОТОРОМ С ПОДНЯТЫМ СИДЕНИЕМ РУЛЕВОГО. При движении на волне сидение может упасть и нанести

травму. убедитесь, что сидение закреплено в открытом положении с помощью стропы, каждый раз, когда вы его поднимаете.

ИЗБЕГАЙТЕ ВЫХЛОПНЫХ ГАЗОВ. Выхлопные газы вредны для здоровья. Не плавайте около кормы, когда работает двигатель. Не находитесь около двигателя в безветренную погоду.

НЕ УСТАНАВЛИВАЙТЕ ПОДВОДНЫЕ КРЫЛЬЯ НА ВАШ МОТОР. Они предназначены для подъема кормы при движении с мотором. Они также изменяют параметры остойчивости лодки.

ОСНОВНЫЕ РАЗМЕРЫ

Максимальная длина (включая релинг и рули) 8.48 м

Максимальная ширина 2.28 м

Длина корпуса 7.87 м

Осадка со швертом 1.75 м

Осадка без шварта 0.30 м

Высота с мачтой 10.19 м

Площадь грота 15.81 кв.м.

Площадь стакселя 12.09 кв.м.

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

ТЕРМИНОЛОГИЯ. В этой инструкции мы по возможности избегаем использования морских терминов. Если вы начинающий, эта инструкция будет вам понятна. Если вы опытный яхтсмен, не волнуйтесь при использовании не морских выражений.

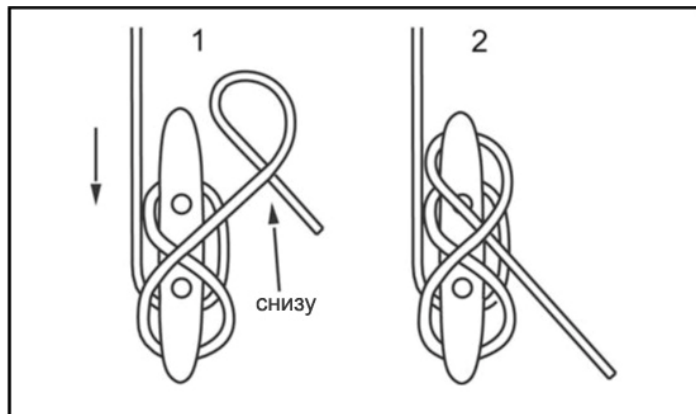
РАБОТЫ, КОТОРЫЕ НУЖНО СЛЕДАТЬ ОДИН РАЗ. Большая часть этой инструкции рассказывает о вооружении лодки, которое делается один раз. Поэтому, пожалуйста, прочитайте до конца все детали этой инструкции.

УЗЛЫ. Это важно уметь завязывать беседочный узел. Он используется на лодке во множестве ситуаций. Беседочный узел показан на рисунке. Этот узел не развяжется сам, но может быть с легкостью развязан, даже если затянут очень сильно.



Беседочный узел

КРЕПЛЕНИЕ КОНЦА НА УТКИ. Правильное крепление конца на утки показано на рисунке:



Крепление конца на утки.

РЕКОМЕНДОВАННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ.

Вам нужны следующие инструменты на лодке для сборки и ухода за лодкой:

7/16 и 9/16 ключ (по 2 шт.)

Отвертка

Нож

Запасные лампочки и предохранители

Фонарик

Спас. жилеты

Спасательный круг

Горн или свисток

Ведро или осушительная помпа

Компас

Фальшфейер

Огнетушитель

Якорь

УКВ радиостанция

Кранцы

Карта

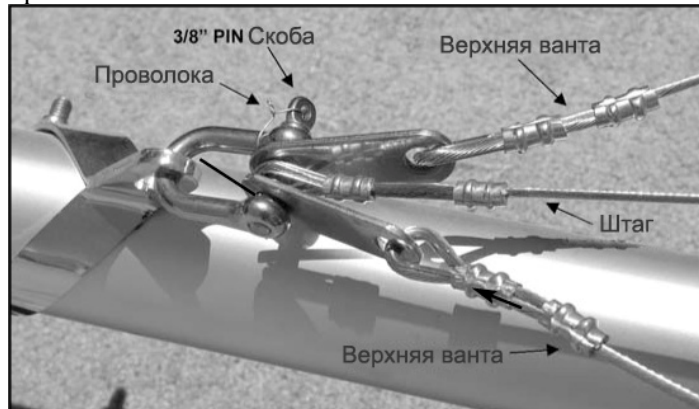
Швартовные концы

Если вы путешествуете в отдаленных местах, то рекомендуется иметь буй EPIRB и ручной GPS.

ВООРУЖЕНИЕ МАЧТЫ

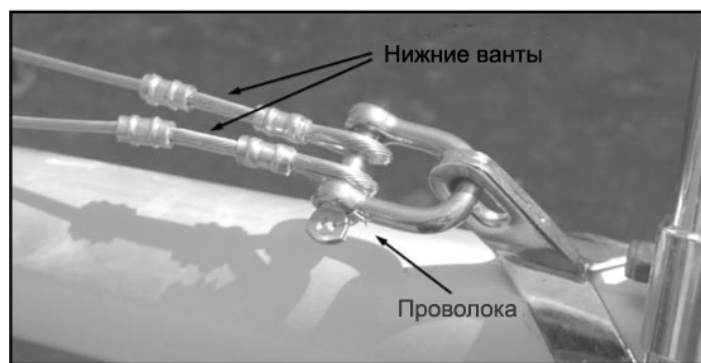
Коробка с такелажем. Откройте коробку с такелажем, которая поставляется вместе с лодкой, и проверьте комплектацию согласно приложенного списка.

ВЕРХНИЕ ВАНТЫ И ШТАГ. Подсоедините верхние ванты и штаг к верхней оковке на мачте с помощью скобы. Ванты должны быть по краям и штаг между ними. Плотно затяните винт скобы и законтрите его проволокой.



Верхние ванты и штаг

НИЖНИЕ ВАНТЫ. Нижние ванты устанавливаются на нижнюю оковку с помощью скобы, также как и верхние ванты. Законтрите скобу проволокой.



Нижние ванты

БЛОК ФАЛА СТАКСЕЛЯ. Блок фала стакселя закрепляется за ту же скобу, что и верхние ванты с помощью скобы в отверстие ниже крепления вант. Затяните и закрутите скобу блока.



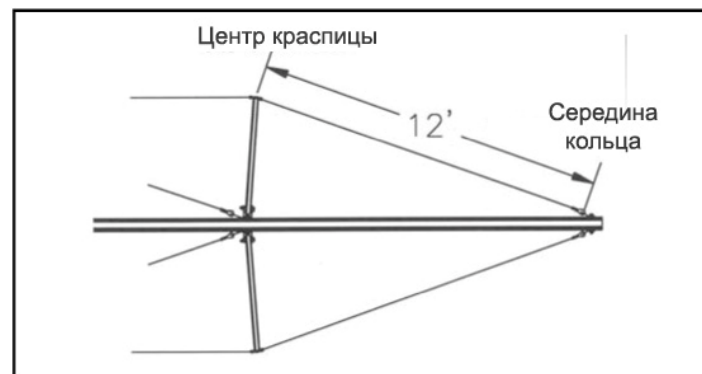
Блок фала стакселя.

КРАСПИЦЫ. Вставьте трубки краспиц в стаканы на мачте. Закрепите болтами. Гайка должна быть снизу со стороны палубы. Затяните гайки плотно.



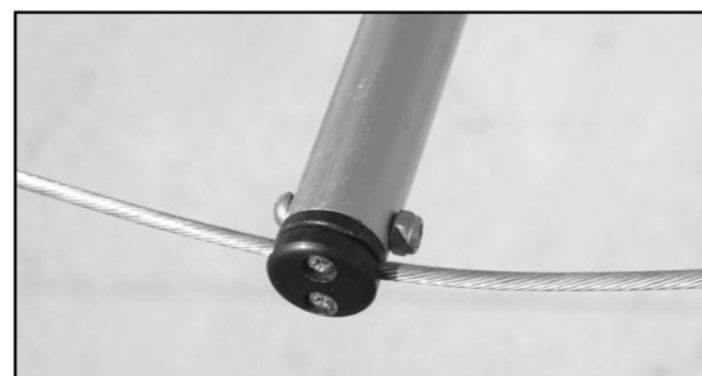
Соединение краспицы

Краспицы должны быть расположены, как показано на рисунке, расстояние 3 м 65 см. Измерение должно быть сделано с помощью натянутой ванты.



Расположение краспиц

Соедините краспицы с верхними вантами как показано на рисунке. Убедитесь, что концы краспиц закреплены к вантам. Не затягивайте слишком сильно винты во избежание повреждений. Прорезь в наконечнике краспицы должна быть параллельно мачте.



Конец краспицы

ФАЛ ГРОТА. Фал грота проходит через блок на вершине мачты. Передний конец фала идет на утку на правой стороне мачты. Привяжите скобу на конце фала.



Фал грота

ФАЛ СТАКСЕЛЯ. Фал стакселя проходит через ролик около верха штага и идет на утку на левой стороне мачты. Привяжите скобу на передний конец фала.

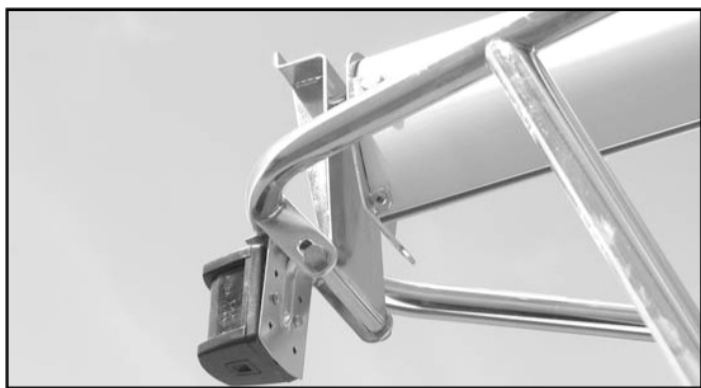


Фал стакселя

ПОДГОТОВКА ЛОДКИ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ НА ТРЕЙЛЕРЕ

ПЕРЕВОЗКА МАЧТЫ НА ПАЛУБЕ ЛОДКИ.

Мачта перевозится на лодке нижней частью в нос. Закрепите болтом мачту в носовой части.



Крепление мачты в носовой части.

Используйте самостопорящиеся гайки во всех местах крепления мачты к лодке. Убедитесь, что болты зажаты с помощью ключа. Вы не поверите, какой будет хаос, если передняя часть мачты упадет с лодки во время перевозки. Если вы только привяжете мачту к носовому релингу, неожиданное торможение может привести к тому, что ваша мачта улетит впереди идущую машину. Болт всегда лучше веревки, хотя дополнительное крепление не помешает. Закрепите мачту в кормовой части.



Крепление мачты в кормовой части

Для дополнительной безопасности при перевозке, возьмите отрезок веревки, оберните мачту в несколько оборотов и привяжите уткам с обеих сторон палубы.



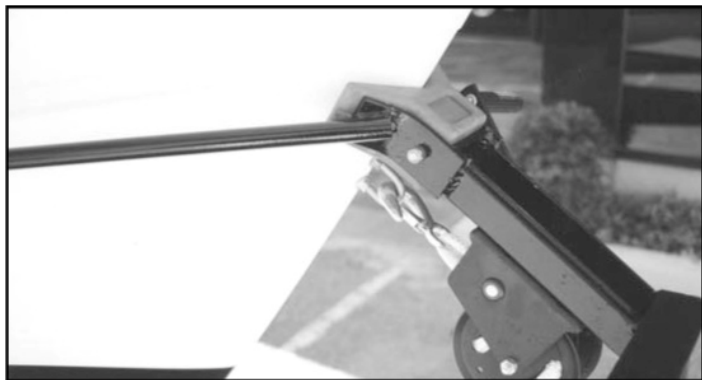
Мачта закреплена

КРЕПЛЕНИЕ ТАКЕЛАЖА. Уберите весь такелаж внутрь лодки. Положите прокладки, во избежание повреждений. Убедитесь, что мотор надежно закреплен к лодке. Дополнительно закрепите мотор концами к лодке. Большинство моторов имеет отверстие для крепления болтами. Когда мачта закреплена в походном положении, подвяжите все фалы и концы к мачте. Если что-то из такелажа упадет на дорогу во время движения и попадет под колеса вашей или другой машины, то это будет большая проблема.

Когда лодка стоит на трейлере, не загружайте кокпит оборудованием или людьми, если только трейлер не имеет подпорки сзади, вес в кокпите может приподнять носовую часть лодки и трейлера вверх.

Проверьте, чтобы мотор закреплен в поднятом положении, рули подняты и зашплинтованы в поднятом положении.

КРЕПЛЕНИЕ ЛОДКИ К ТРЕЙЛЕРУ. Закрепите лодку в носовой части с помощью лебедки на трейлере, чтобы нос лодки вошел в резиновый упор.



Дополнительно привяжите веревками кормовую часть лодки к трейлерам за релинги.

ПОДГОТОВКА ТРЕЙЛЕРА.

ГАЙКИ НА КОЛЕСАХ. Это является ответственностью владельца проверять затяжку гаек на колесах трейлера, колеса могут быть демонтированы во время транспортировки с верфи. Важно проверить, что все гайки на месте и затянуты. Если они не достаточно затянуты, вы можете потерять колесо с серьезными последствиями. Правильное усилие затяжки 40-45 кг. Не двигайте трейлер, пока вы не убедились в затяжке гаек.

РЕГИСТРАЦИЯ ТРЕЙЛЕРА. Трейлер должен быть зарегистрирован перед началом эксплуатации.

ДАВЛЕНИЕ В КОЛЕСАХ. Перед началом движения проверьте давление в колесах. Рекомендованное давление указано на колесе. Всегда проверяйте давление, когда колеса холодные. Недостаточное давление может привести к большому расходу топлива и потери управляемости машины. Излишнее давление может привести к разрыву колеса.

КРЕПЛЕНИЕ ТРЕЙЛЕРА. Расположите сцепное устройство над фаркопом вашей машины. Опустите его на фаркоп и зафиксируйте стопором. Диаметр фаркопа должен быть 2 дюйма. Вы несете ответственность, что трейлер закреплен к машине правильно. Убедитесь, что ваш фаркоп закреплен надежно и электроподсоединение сделано правильно.

СТРАХОВОЧНЫЕ ЦЕПИ. Закрепите две страховочные цепи между машиной и трейлером, оставьте достаточно слабину, чтобы машина с трейлером могла повернуть. Поднимите опорное колесо.

ПОЛНЫЙ ВЕС. Вес лодки трейлера и всего оборудования не может превышать 1910 кг. Пустая

лодка без мачты и подушек весит примерно 1180 кг. Трейлер весит 330 кг.

ПОДКЛЮЧЕНИЕ ЭЛЕКТРИЧЕСТВА. Провода на соединительной колодке имеют следующие обозначение:

- белый – земля
- коричневый – габариты
- желтый – левый указатель поворота и тормоз
- зеленый – правый указатель поворота и тормоз
- голубой – запасной

Заземление должно быть закреплено к металлу, для этого нужно зачистить краску. Не используйте трейлер без работающих огней. У вас должны быть следующие огни:

- габаритные огни на каждой стороне
- красные передние габариты
- подсветка номера
- стоп сигналы и указатели поворотов

Вы должны иметь выносной красный огонь на самой дальней точке, обычно на конце мачты, используйте флаг в дневное время.

Если ваш трейлер имеет тормоза, убедитесь что провод заземления закреплен к раме трейлера.

ГИДРАВЛИЧЕСКИЙ СТОЯНОЧНЫЙ ТОРМОЗ.

Если ваш трейлер оборудован гидравлическими тормозами, внимательно прочитайте этот раздел.

Когда автомобиль с трейлером будет тормозить, трейлер будет создавать усилие вперед на сцепное устройство, которое будет создавать давление в главном тормозном цилиндре и тормозной системе трейлера. Чем больше усилие в главном тормозном цилиндре, тем сильнее тормозит трейлер.

Страховочный тросик должен быть ослаблен в размер, чтоб не мешать работе сцепного устройства.

Во время буксировки трейлера следует пристегивать страховочную цепь, которая при отсоединении прицепа, вызовет срабатывание тормозной системы, и постарается остановить трейлер. Убедитесь в том, что цепь надежно закреплена к машине. Цепь должна быть слегка ослаблена для того чтоб во время движения трейлера и при поворотах не вызывать срабатывания тормозной системы.

Проверяйте цепь каждый раз перед буксировкой. Сцепное устройство и тормозная система должны работать свободно в течение всей буксировки.

Нейлоновые подшипники не нуждаются в смазке, но нуждаются в регулярном осмотре. Если у вас возникли сомнения в работоспособности тормозной системы, немедленно остановитесь и проверьте все узлы. Трейлер не должен толкать машину, и не должен тормозить во время начала движения.

БУКСИРОВКА ТРЕЙЛЕРА С ЛОДКОЙ

ПОВОРОТЫ. Старайтесь не делать резких поворотов. Резкие действия во время движения вперед или назад могут повредить трейлер или ваш автомобиль.

СПУСК С РАМПЫ

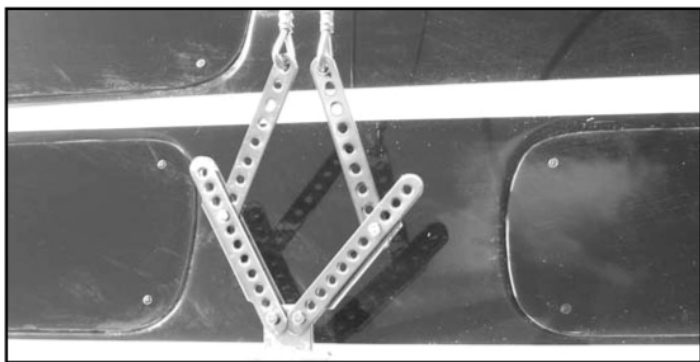
СПУСК С РАМПЫ Снимите огни с трейлера, закрепите носовой конец на лодке, спустите трейлер с лодкой в воду, пока лодка не всплывет. Но не отцепляйте трейлерную лебедку от носа лодки, пока лодка не на воде, иначе лодка может соскользнуть во время спуска. Убедитесь что тормозная система вашей машины в рабочем состоянии.

Убедитесь, что рули и мотор подняты и не задевают об землю.

После спуска лодки на воду и убедитесь в отсутствии течи. Если вы ставите мачту на воде, заполните балластный бак, чтобы лодка была более устойчива.

ПОДСОЕДИНЕНИЕ ВАНТ К ЛОДКЕ

ВЕРХНИЕ И НИЖНИЕ ВАНТЫ. Верхние ванты и нижние ванты должны быть подсоединены к пластинам (с обеих сторон лодки) через настроечный механизм показанный на рисунке.



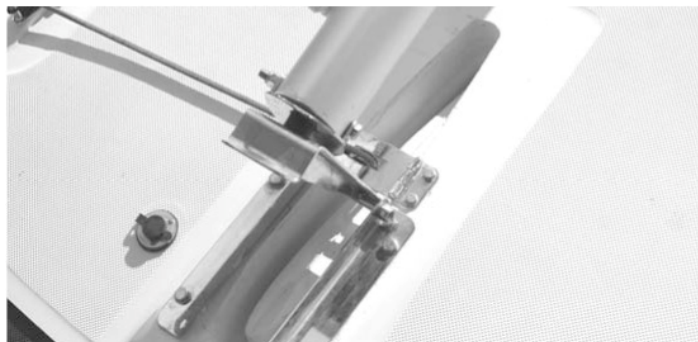
Боковые крепления и механизм настройки

Верхние ванты крепятся к пластинам, которые ближе к корме.

ПОДЪЕМ МАЧТЫ

ПОДСОЕДИНИТЕ МАЧТУ К СТЕПСУ. Открутите болты крепления мачты от носового релинга кронштейна и кормового крепления, используйте тот же болт и конирагайку, которым мачта была прикреплена к носовому релингу в транспортном положении, для крепления ее к степсу. Оставив заднюю часть мачты в суппорте двигайте переднюю

часть мачты назад к степсу. Прикрепите мачту и плотно обтяните гайку.



Крепление мачты

ПОДЪЕМ МАЧТЫ. Убедитесь что все ванты и поддерживающие троса для подъема мачты подсоединены (кроме штага). Убедитесь что ни один трос или ванта не зацепился за лодку или трейлер, и затем поднимите мачту. Лучшее положение для подъема мачты вручную – стоя на крыше рубки как показано на рисунке. Будьте предельно аккуратны, чтобы мачта не коснулась линий электропередач. Это может повлечь травмы или смерть.



Подъем мачты

Подъем мачты гораздо легче, если второй человек будет тянуть за штаг по мере подъема мачты. Обратите внимание, чтобы ванты не были перекручены в местах крепления.

ПОДСОЕДИНЕНИЕ ШТАГА. После того как мачта поднята, завяжите фал стакселя к носовому релингу, чтобы мачта не падала назад, пока вы подсоединяете штаг к носовой оковке. Убедитесь что оба конца фала, поддерживающие мачту, закреплены. Вставьте палец и закрепите талреп к оковке. Не забудьте установить страховочное кольцо. Не прилагайте усилий к мачте, пока штаг не закреплен. Если вы хотите передвигать лодку после установи мачты, убедитесь, что сверху нет металлических проводов.

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА ПОДЪЕМА МАЧТЫ

ОБЩЕЕ. Следующее фото показывает как поднимать мачту с помощью системы подъема мачты.



Подъем мачты

Два конца крепятся на мачте, затем проводятся по бортам через кольцо у основания леерной стойки и затем крепятся на утки около шкотовых лебедок. Натяжение этих концов предотвращает падение мачты в сторону при подъеме.

РЫЧАГ ДЛЯ ПОДЪЕМА МАЧТЫ. Следующее фото показывает расположение рычага для подъема и спуска мачты. Закрепите конец рычага у основания мачты и зафиксируйте его болтом и гайкой. Повороты в одну сторону поднимают мачту, а в другую заваливают. Всегда крепко держитесь рычаг во время работы.



Лебедка для подъема мачты



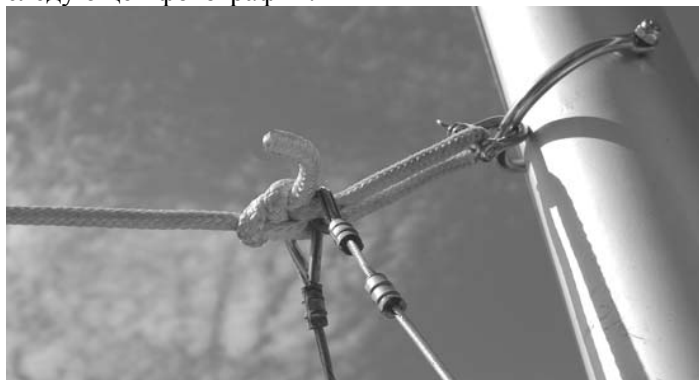
Рычаг для подъема мачты

Следующее фото показывает, как выглядят на конце рычага рабочий конец для подъема идущий к мачте и конец идущий к носу яхты. Убедитесь, что конец идущий на нос лодки, хорошо закреплен беседочным узлом на конце рычага.



Рабочий конец и конец к носу лодки на рычаге

КОНЕЦ ДЛЯ ПОДЪЕМА МАЧТЫ И ТРОСЫ ДЛЯ ПОДДЕРЖАНИЯ МАЧТЫ. После того как болт крепления мачты к ступу и конец идущий на нос лодки закреплены, подсоедините конец для подъема мачты, а также два троса удерживающие мачту от падения в сторону к креплению на мачте (около 6' вверх от ступа мачты). Крепление показано на следующей фотографии.



Крепление конца и тросов к мачте

Крепление в форме U прикручено к мачте болтами и закреплено гайкой. Петля размером 3" длины завязана на конце идущем к мачте. Не развязывайте эту петлю. Тросы, которые держат мачту, закреплены на этой петле. Петля крепится к креплению формы U скобой. Нижние концы тросов крепятся к леерным стойкам как показано на следующей фотографии.



Крепление тросов для поддержания мачты

Тросы крепятся скобами к петлям на леерных стойках. Система работает следующим образом: Тросы достаточно коротки для выбора слабины рабочего конца, который идет к мачте. Когда рабочий конец натягивается лебедкой, тросы натягиваются и удерживают мачту от падения в сторону. Когда мачта поднята и штаг закреплен, рабочий конец и тросы будут ослаблены, и их можно отсоединить. Тросы для поддержки мачты регулируются сами в процессе подъема мачты.

ПОДЪЕМ МАЧТЫ. Перед подъемом мачты, убедитесь, что все ванты и фалы свободны и еще раз убедитесь, что нет электропроводов. А также что после подъема мачты вы сможете передвигать лодку на трейлере в необходимое место. Наибольшее усилие в начале подъема мачты. Не стойте под мачтой во время ее подъема, если что-то пойдет не так, она может на вас упасть. После окончания подъема закрепите штаг на носу. Не ослабляйте натяжение веревки, пока вы не убедитесь что все штаги и ванты закреплены. Закрутите талреп на штаге, чтобы весь такелаж обтянулся, и затем законтрите его пальцем.



Крепление штага

ОПУСКАНИЕ МАЧТЫ Опускание мачты это обратный процесс ее подъему со стандартной системой или системой подъема.

Сначала снимите гик, перед тем как вы начнете опускать мачту, установите кронштейн для мачты в кокпите. Иначе мачта ляжет на крышу рубки и повредит ее. Имейте в виду, что нагрузка возрастает по мере опускания мачты. Будьте внимательны. Хорошо закрепите конец лебедки на мачте. Сначала нагрузка будет маленькая. Когда вы опустили мачту,

придерживайте ее в районе основания мачты, чтобы вытащить крепежный болт. Конец мачты будет стремиться вверх, когда вы его достанете.

Бывали смертельные случаи и травмы, когда мачта касалась линии электропередач.

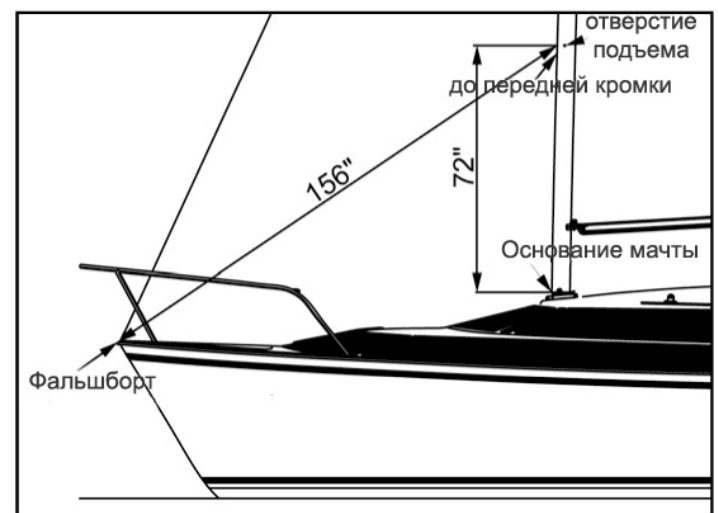
Будьте предельно внимательны, когда вы поднимаете, опускаете мачту или транспортируете лодку. Не снимайте предупреждающий стикер с мачты.

НАСТРОЙКА ТАКЕЛАЖА

РАСПОЛОЖЕНИЕ МАЧТЫ

Следующая диаграмма показывает правильное расположение мачты относительно ватерлинии.

Убедитесь, что балластный бак заполнен, и полоска ватерлинии на корпусе совпадает с действительной ватерлинией. Используйте уровень, чтобы определить вертикаль, чтобы настроить мачту, как показано на рисунке. Если мачта правильно настроена, то все ванты должны быть обтянуты. (156 дюймов=3м96 см, 72 дюйма=1м83см)



Угол мачты

ШТАГ. Настройте штаг с помощью талрепа.

ВЕРХНИЕ ВАНТЫ. Настройте верхние ванты таким образом, чтобы мачта была ровно по центру.

НИЖНИЕ ВАНТЫ. Настройте нижние ванты, чтобы середина мачты была по центру. Не набивайте их слишком сильно, иначе середина мачты выгнется в обратную сторону.

МАЧТА ПОСЛЕ ПРАВИЛЬНОЙ НАСТРОЙКИ

Весь стоячий такелаж должен быть обтянут. Отклонение топа мачты от вертикали должно составлять 3-4 см. Подветренные мачты могут ослабевать в сильный ветер.

ЗАКОНТРИТЕ ВСЕ ТАЛРЕПА, СКОБЫ И ПАЛЬЦЫ. Убедитесь что все стопорные кольца на местах и закреплены правильно. Кольца должны прокручиваться на 360 градусов не выпадая из пальцев. Обмотайте их изолентой, во избежание зацепа за фалы.

ПРОВЕРКА ТАКЕЛАЖА Необходимо регулярно осматривать такелаж, при необходимости заменять деформированные кольца и обтягивать такелаж.

СИСТЕМА ВОДЯНОГО БАЛЛАСТА

ЗАПОЛНЕНИЕ БАЛЛАСТНОГО БАКА

В балластном баке есть вентиляционное отверстие для выхода воздуха. Оно также используется для наполнения бака воздухом, при осушении балласта. Обычно пробка закрыта, кроме случаев, когда вы заполняете или осушаете балластный бак. Она находится под койкой, в носовой V-образной каюте. Поднимите матрас, уберите лючок, и вы сможете до нее добраться.

Вы также можете использовать пробку, чтобы узнать уровень воды в балластном баке.

На следующей фотографии, показана установленная пробка.



Пробка балластного бака.

ЗАПОЛНЕНИЕ ВОДЯНОГО БАКА Для заполнения бака, откройте воздушную пробку. Откройте клапан на транце, потянув вверх за ручку. Не забудьте закрыть клапан и пробку после заполнения бака.

ПРОВЕРКА УРОВНЯ ВОДЫ В БАКЕ Когда бак заполнен, вода ниже вентиляционного отверстия на 30 мм.

Если уровень воды ниже, то лодка может не восстанавливаться, не используйте лодку в таком состоянии.

В комплекте с лодкой поставляется прозрачная пластиковая трубка, с помощью которой вы можете измерить уровень в балластном баке.

ЗАКРЫТИЕ ВОДЯНОГО КЛАПАНА И ВОЗДУШНОЙ ПРОБКИ. Вставьте пробку и зафиксируйте ее. Закройте кормовой клапан, надавив на ручку вниз. Убедитесь, что клапан плотно закрыт, иначе балласт может вытекать на ходу.

УСТАНОВКА ЛОДКИ НА ТРЕЙЛЕР

Просто заплывите на лодке на трейлер, направляя лодку по центру кильблока. Закрепите трос лебедки за носовую оковку и подтащите лодку лебедкой, чтобы она уперлась в резиновый упор.

Выставьте корму лодки по центру, относительно трейлера. Медленно вытаскивайте лодку по слипу.

ОПУСТОШЕНИЕ БАЛЛАСТНОГО БАКА НА СЛИПЕ

Откройте воздушную пробку внутри лодки и клапан на транце, медленно вытаскивайте лодку из воды, чтобы водяной балласт вытекал из бака. Не буксируйте лодку с балластом внутри.

СОЕДИНЕНИЕ ГИКА С МАЧТОЙ

Подсоедините гик к мачте как указано на рисунке и зафиксируйте болтом.



Соединение гика и мачты

ГИКАШКОТ

Нижняя часть гика-шкота закреплена к каретке погона гика-шкота в кокпите, как показано на рисунке.

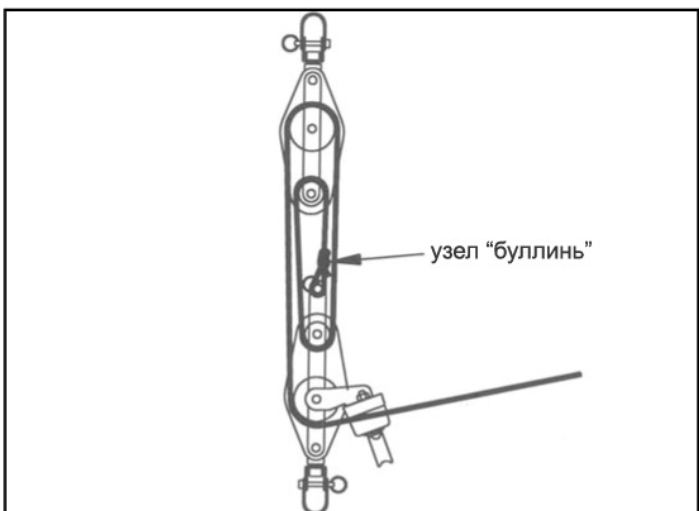


Крепление гота-шкота к погону

Верхняя часть гика-шкота закреплена к гиксу, как показано на рисунке.



Крепление гота-шкота к гиксу



Проводка гота-шкота

ГРОТ

Протяните нижнюю шкаторину гота в ликпаз гика.



Вставляйте гот в гик

Привяжите фал гота к верхнему углу паруса. Поднимайте гот и направляйте его в ликпаз в мачте.



Крепление гота-фала к готу

ЛАТЫ

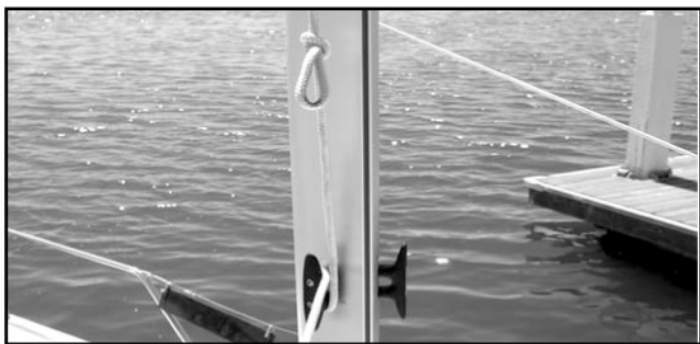
Вставьте 4 пластиковые латы в парус, как показано на рисунке.



Лата частично вставлена

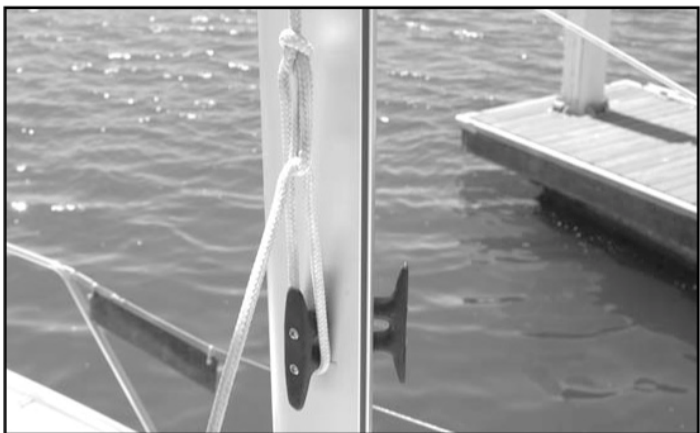
Короткая лата вставляется в верхний лат-карман. Остальные 3 латы одинаковые по длине. Убедитесь, что конец латы закреплен в парусе, во избежание ее потери.

Закрепите конец фала гота на утке с левой стороны мачты. Перед этим сделайте петлю на фале примерно 60 см выше утки.



Верхняя петля узла Хитча на грота фале

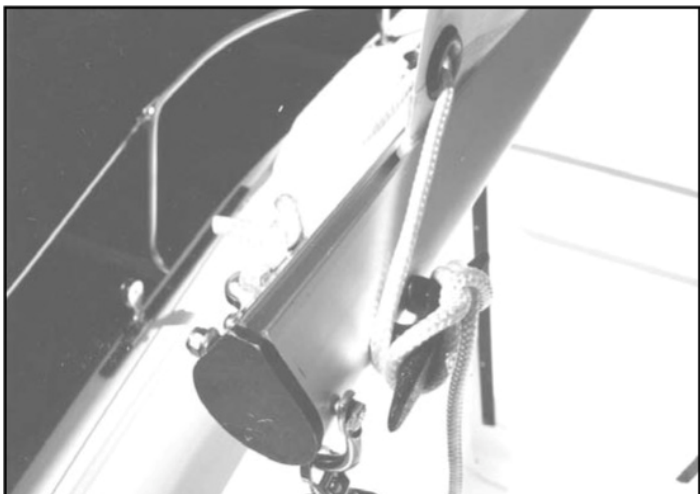
Заверните свободный конец фала вокруг утки, а затем пропустите через эту петлю.



Узел Хитча готов

Когда вы будете тянуть вниз, вы будете иметь усилие 2 к 1. Когда грот полностью поднят, закрепите фал согласно этой инструкции на утке. Передняя шкаторина паруса должна быть обтянута, но не иметь вертикальных складок.

Протяните конец на конце гика через парус и закрепите его на утке, на конце гика.



Крепление шкотового угла грота

Для слабого ветра парус должен быть полный и его нужно ослабить вдоль гика. По мере усиления ветра парус должен быть более плоским, для этого набивается фал и шкотовый угол.

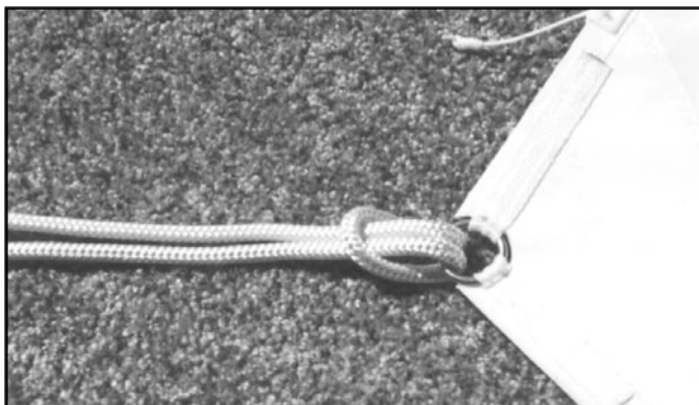
СТАКСЕЛЬ.

Закрепите передний конец стакселя, на заднее отверстие носовой оковки, используя скобу.



Крепление галсового угла Генуи или Стакселя

Закрепить карабины стакселя к штагу.



Крепление шкотов Генуи или Стакселя

Когда стаксель поднят используйте такую же систему для набивки фала как и на гроте. Пропустите шкоты стакселя через блоки и затем на лебедки на задней части крыши рубки.

Положение блоков на погонах очень важно для хорошей настройки. Когда вы идете против ветра, если верхняя часть стакселя заполаскивает передвиньте блоки вперед, если заполаскивает нижняя часть то передвиньте блоки назад. Между карабинами на штаге не должно быть слабину, а для этого фал должен быть хорошо набит.



Погон и блок шкотов стакселя

ГЕНУЯ.

Генуя такой же парус как стаксель, но большей площади. Генуя устанавливается также как стаксель за исключением шкотов, которые сначала проходят через блок на комингсе кокпита как показано на фото.



Погон и блок шкотов Генуи

РИФЛЕНИЕ ГРОТА.

Не стесняйтесь рифить паруса, когда начинает дуть. Лодка управляться лучше и обычно идет быстрее.

Чтобы зарифить, потравите фал грота, опустите парус и наденьте люверс на передней части паруса на крюк у основания гика, затем набейте фал. Отдайте конец, который держит заднюю часть паруса к гик у, пропустите этот конец через люверс рифа около нижней латы. Оберните вокруг гика, снова пропустите через люверс и затем закрепите на утке, на конце гика.



Риф на гроте

ШВЕРТ.

Шверт находится в водонепроницаемом швартовом колодце сразу позади мачты.

Он поднимается и опускается концом, закрепленным к верху шварта. Конец проходит через блок и выводится к лебедке и утке на задней части рубки.



Проводка линия для подъема шверта

Шверт должен быть полностью опущен для плавания под парусами против ветра, он должен быть полностью поднят для плавания с попутным ветром. При плавании в галфвинд шверт опускается примерно на половину. При движении под мотором на маленькой скорости, лодка управляется гораздо лучше, если шверт опущен на одну четвертую. **При скорости больше 6 узлов шверт должен быть полностью поднят.** На большой скорости вода может выплескивать через верх швертового колодца, опустите шверт на 30 мм, и поступление воды прекратится.

Никогда не опускайте шверт более чем на 1.45 м ниже уровня палубы, если шверт опустится ниже, он не будет иметь достаточного упора в корпусе, что может вызвать повреждения. На фале для подъема шварта есть узел и шайба. Никогда не развязывайте этот узел.

Чтобы вытащить совсем шверт опустите мачту и отсоедините ее от степса. Шверт может быть вытащен полностью вверх.

Шверт имеет несколько отверстий внизу и наверху для его полного заполнения водой. Это устраняет его плавучесть и добавляет остойчивости лодки. Когда поднимаете шверт, делайте это медленно, чтобы вода вытекала из него.

РУЛИ

Для опускания рулей тяните концы, выходящие из палубы рядом со швартовными утками на корме.

Для подъема рулей тяните концы, закрепленные на задней кромке рулей. Рядом с этими концами имеются утки для их крепления и таким образом рули фиксируются в верхнем или нижнем положении.

Если вы управляете лодкой с помощью рулей – убедитесь, что рули полностью опущены и надежно закреплены.

Если перо руля отклоняется назад, площадь пера руля уходит назад от точки поворота и нагрузка на рулевое устройство сильно увеличивается. Следите также за тем, чтобы рули не были установлены вперед от оси

вращения. Устанавливайте рули так, чтобы была только небольшая нагрузка на рулевой штурвал. На передней оковке каждого руля имеется регулировочный винт. С помощью этого винта отрегулируйте угол наклона каждого из рулей.

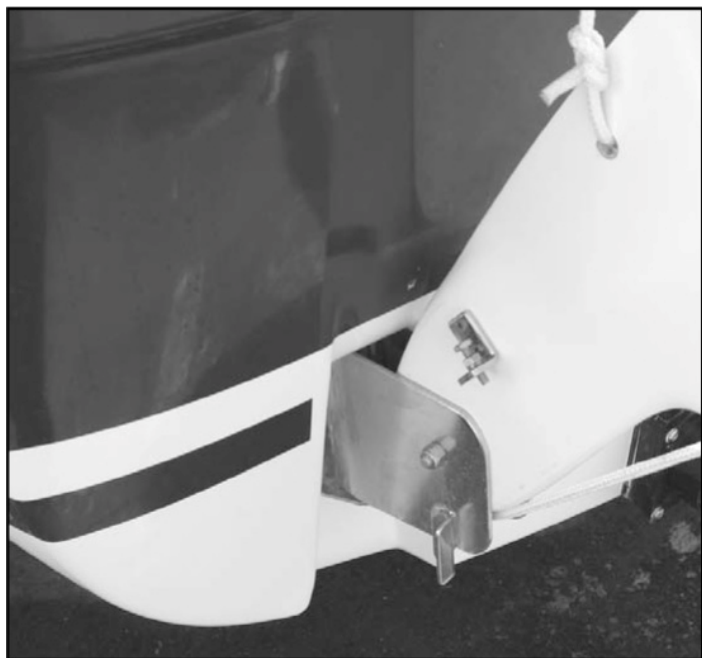
Если нагрузки на рулевой штурвал все же большие – в первую очередь убедитесь, что рули действительно опущены вниз до упора. Если рули выступают за корму лодки – управление действительно будет очень трудным.

После того как вы убедились в том, что рули действительно опущены до упора, поверните регулировочные винты по часовой стрелке, чтобы рули наклонились вперед. Отрегулируйте это так, чтобы нагрузка на штурвал была малой. На ходу сильно потяните снасти для опускания рулей, чтобы убедиться, что рули опущены до упора.

Если рули отклонены слишком сильно назад и давление на рули слишком большое вы можете повредить рулевое устройство.

Если управление штурвалом стало невозможным – снимите рулевой трос с коромысла румпелей и управляйте, вручную оперируя коромыслом румпелей или штоком подвесного мотора, который выступает из палубы рядом с колодцем подвесного мотора. Это не совсем удобно, но все же вы сможете добраться домой.

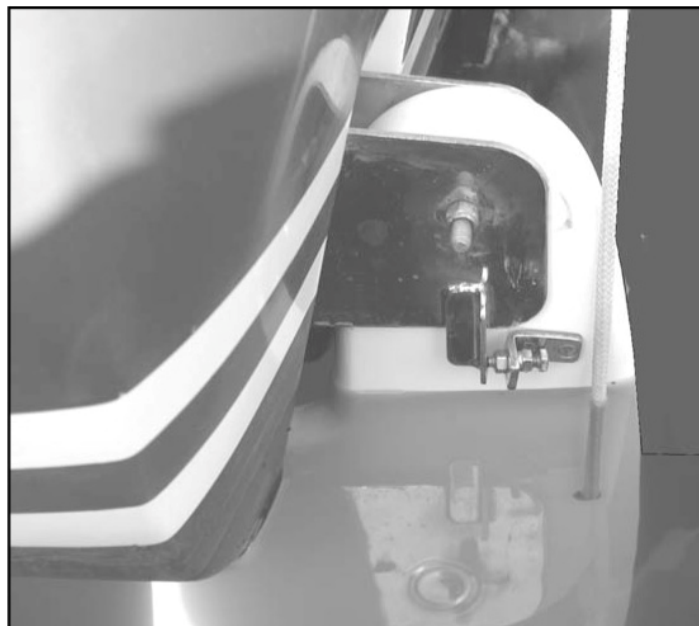
Следующее фото показывает руль, закрепленный в верхней позиции – лодка готова для плавания под мотором или перевозки на трейлере.



Перо руля закреплено в верхнем положении

Закрепите обе снасти - для подъема и для опускания рулей – чтобы они не попали на винт подвесного мотора. Обтяните гайку оси вращения руля так, чтобы рули можно было поднимать и опускать свободно, и в то же время они не болтались в коробках. Следите за

возможным износом снастей для подъема и опускания рулей и заменяйте их при необходимости на новые. Следующее фото показывает рули в крайнем нижнем положении.



Перо руля закреплено в нижнем положении

Когда вы идете под мотором на скорости более 6 миль в час или перевозите лодку на трейлере – **убедитесь в том, что рули полностью подняты и надежно закреплены.** Если они опустятся на ходу под мотором – нагрузки на рулевую систему очень сильно возрастут. Если они опустятся при перевозке на трейлере по шоссе – они станут намного короче очень скоро.

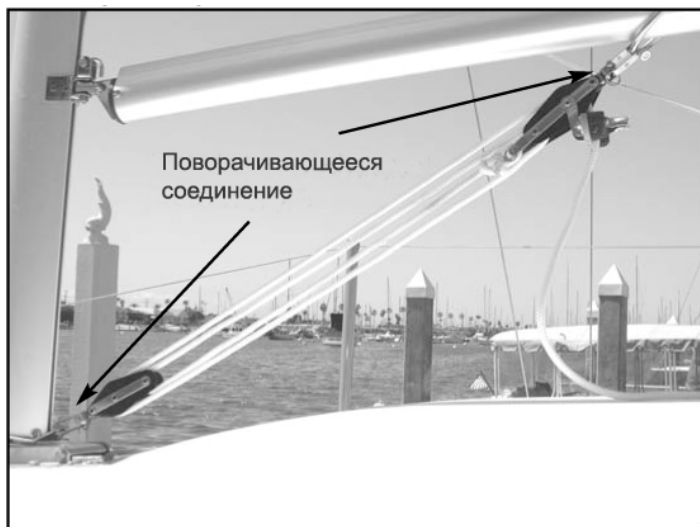
Один руль может быть поднят при плавании под парусом с целью уменьшить сопротивление воды движению лодки. Однако делать это можно лишь в слабый ветер и когда лодка идет без крена. Если лодка кренится более 20 градусов – наветренный руль будет большей частью вне воды. Если это единственный опущенный руль – вы потеряете управление.

Вы можете также проверить параллельность рулей между собой. Если параллельности нет – рули будут мешать друг другу и создавать ненужное сопротивление. Вы можете устранить непараллельность путем аккуратного изгибания коромысла румпелей. Регулярно проверяйте рулевой трос на предмет коррозии. Рулевой трос должен двигаться свободно.

ЛЮКИ

ЗАДРАЙКА ЛЮКОВ В ПЛОХУЮ ПОГОДУ. При свежем ветре убедитесь в том, что все люки задраены и вода не может попасть внутрь лодки при крене или если волна накроет лодку. Лодка, полная воды – это то, что вам менее всего нужно.

ОТТЯЖКА ГИКА Оттяжка гика (опция) используется для уменьшения скручивания грота и очень важна для хорошей тяги грота. Устройство подобно гика-шкотам, крепится к мачте и гика как показано на нижеследующем рисунке.



Оттяжка гика

УСТОЙЧИВОСТЬ И ПЛАВУЧЕСТЬ

При полностью поставленных парусах и заполненных балластных баках, и если топ мачты будет притянут до уровня воды – лодка, после освобождения топа мачты, должна вернуться в вертикальное положение. Если шкоты не потравлены, то вода попавшая в паруса в случае, если лодку положит парусами на воду, может не дать лодке восстановиться в вертикальное положение. Поэтому, если вас положило парусами на воду – травите все шкоты и лодка встанет.

При бурном море вода может поступить внутрь лодки через люки, если лодка ляжет. При плавании в свежую погоду, держите люки задранными.

ОТСЕКИ ПЛАВУЧЕСТИ (ЗАПОЛНЕННЫЕ ПЕНОПЛАСТОМ)

При нормальной загрузке снабжением и людьми МакГрегор 26 имеет достаточный запас плавучести в виде отсеков, заполненных пенопластом, чтобы лодка не затонула в случае затопления каюты водой.

Однако, будучи полностью заполненной водой, лодка неустойчива и может опрокинуться.

Ни при каких условиях не удаляйте отсеки плавучести из вашей лодки.

ДВИЖЕНИЕ ПОД МОТОРОМ

Лодка спроектирована под мотор не мощнее чем 50 лошадиных сил. Никогда не устанавливайте мотор большей мощности.

Мотор должен быть установлен опытным человеком, по центру транца, болты и трубки закреплены надежно. Любые болты, проходящие через транец, должны быть установлены с использованием герметика во избежание протекания. Не устанавливайте эти болты ниже ватерлинии.

Тщательно следуйте инструкциям изготовителя при установке мотора.

Система обеспечивает сцепление мотора с рулями. Она так устроена, что мотор поворачивается вместе с рулями. Это показано ниже.



Соединение двигателя и рулевого управления

Система состоит из нержавеющей трубы, проходящей через палубу и крепится болтом к левому румпелю. Соединительный шток соединяет эту трубу с маленьким кронштейном на передней части мотора и специальной шпилькой диаметром 3/8 дюйма. Следующий чертеж объясняет соединение штока и мотора

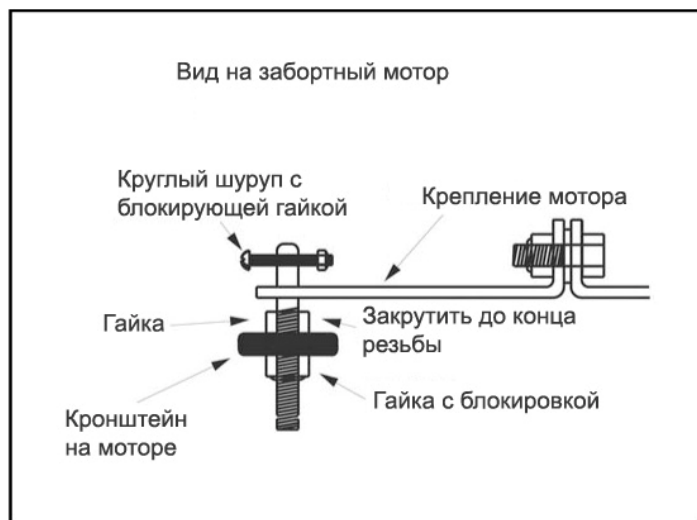


Схема соединения двигателя и руля

Болт диаметром 3/8 дюйма и стопорная гайка, которые держат соединяющий шток вместе, должны быть затянуты не совсем, так чтобы дать возможность штоку поворачиваться при подъеме и опускании мотора.

При плавании с мотором двигатель должен быть соединен с рулями посредством соединительной тяги. Когда мотор соединен с рулями они будут поворачиваться вместе с ним, находясь в воздухе.

Если рули опущены в воду на большой скорости – вы погнете головки рулей, либо повредите систему управления, либо вообще перевернетесь на большой

скорости. Также существует опасность, что рули ударятся обо что-нибудь и получат повреждения. С поднятыми рулями под мотором лодка отлично управляется. Под мотором всегда держите рули в верхнем положении!

Если вы идете под мотором на малой скорости – 6 узлов и менее – вы можете управлять опущенными рулями. На малой скорости вы также будете иметь лучшую управляемость при опущенных рулях, если шверт опущен примерно на одну четвертую.

Не забудьте поднять шверт и рули, если вы идете на скорости более 6 узлов.

Под парусом вы можете не отсоединять мотор от рулевого управления, при этом нагрузка на рулевой штурвал увеличится совсем незначительно.

Если вы участвуете в гонках, или хотите иметь меньшую нагрузку на штурвал, вы можете отсоединить поднятый мотор так, что он не будет поворачиваться вместе с рулями. Это снимет относительно небольшую нагрузку со штурвала. Во избежание переваливания подвесного мотора со стороны на сторону с изменением борта наклона лодки вы можете отсоединить соединяющий шток от трубы, выходящей из корпуса и набросить его на шпильку, выступающую из палубы около колодца подвесного мотора.



Двигатель отсоединен от руля

Лодка будет идти несколько быстрее при пустых балластных баках, но вы будете в намного большей безопасности при заполненных балластных баках. Пожалуйста, перечитайте раздел, касающийся устойчивости вашего судна. Эта информация действительно очень важна.

Есть возможность осушить (слить) балласт при плавании под мотором. Вы должны двигаться со скоростью более 7 узлов. Откройте вентиляционную пробку и клапан на транце. Нос лодки будет задран и вода выйдет из бака под действием силы тяжести. Как только бак опустошится – немедленно закройте вентиляционную пробку и клапан на транце, если этого не сделать – бак вновь наполнится водой. Следите за тем, чтобы вентиляционная пробка и клапан были всегда закрыты кроме случаев, когда БАК осушается или заполняется. (На стоянке – шланг и

сифон, вставленные в вентиляционное отверстие, осушат бак примерно за 12 минут.)

При плавании под мотором на скорости выше 6 узлов – убедитесь в том, что шверт полностью поднят.

При плавании под мотором на большой скорости и опущенном шверте, на шверте будет создаваться подъемная сила, то с правого, то с левого борта, в то время как лодка движется в воде и это приведет к тому, что лодка станет нестабильной, такое раскачивание может привести к опрокидыванию лодки.

Проверяйте чаще, что шверт находится в верхнем положении. Это очень важно.

Если лодка загружена так, что значительная часть весовой нагрузки находится на одном борту, лодка может перевернуться. Всегда будьте, уверены в том, что нагрузка в лодке распределена так, что лодка не имеет значительного крена на ходу при плавании по прямой линии.

Не ходите под мотором на скорости более 6 узлов при поднятых парусах. Если вы идете под мотором на скорости 20 миль в час при отсутствии ветра, и лодка повернет – при повороте лодка получит скольжение вбок и вы получите ветер от этого поворота в ваши паруса, скорость этого ветра будет составлять 20 миль в час. В результате этого лодка может лечь парусами на воду или даже опрокинуться.

Убедитесь, что тросы, поддерживающие мачту, хорошо натянуты при быстром плавании под мотором. В противном случае удары корпуса о волну приведут к тому, что мачта будет дребезжать и болтаться.

Радиус поворота лодки на большой скорости довольно большой, поэтому позаботьтесь о том, чтобы иметь достаточно пространства на воде для поворота.

Многие подвесные моторы имеют аварийный выключатель, который экстренно останавливает двигатель, если вы упали за борт. Он состоит из тросика, который подсоединен с одной стороны к выключателю зажигания двигателя, а с другой стороны к водителю лодки. Это превосходное средство безопасности и должно использоваться всегда при плавании под мотором.

ИНСПЕКЦИЯ И УХОД ЗА ЛОДКОЙ

ВОДА В ЛОДКЕ.

Периодически проверяйте танки воды и топлива, копит, подвесной мотор, камбуз, вентиляцию и краны, и убедитесь, что все соединения не пропускают воду. Проверяйте также клапан водного балласта. Периодически поднимайте лодку из воды с полным танком водяного балласта. Танк протекает, вы увидите воду, вытекающую из лодки.

ИНСПЕКЦИЯ КОРПУСА И ПАЛУБЫ.

Периодически проверяйте корпус лодки на наличие трещин, разломов, или расслоение пластика, следите за состоянием корпуса при ударах или других повреждениях. Декоративное покрытие, внешнее косметическое покрытие чувствительно к внешним повреждениям, и может иметь трещины в местах сильных ударов. Но это только декоративное покрытие. Если вы заметили повреждение декоративного покрытия, проверьте, нет ли повреждений самого корпуса.

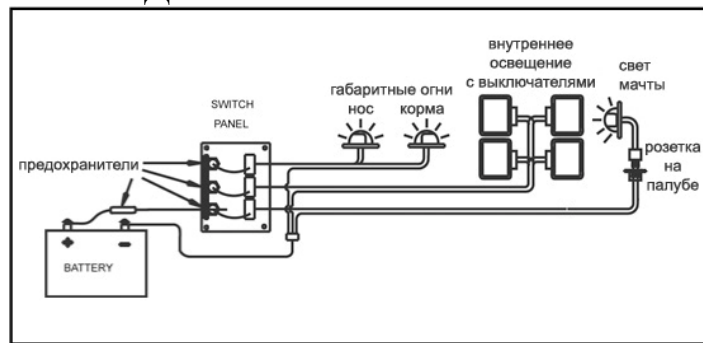
ИНСПЕКЦИЯ ВАНТ, ШТАГА И ЛЕЕРОВ. Все троса на лодке должны периодически инспектироваться. Если вы заметили разрыв одной пряди или нити, замените весь трос.

ИНСПЕКЦИЯ ДРУГОГО ОБОРУДОВАНИЯ.

Проверяйте также другое оборудование, болты, гайки крепления, и убедитесь, что все надежно закреплено и затянуто и не пропускает воду. Поливайте лодку водой и следите, нет ли поступления воды внутрь. Если вода поступает внутрь, устраните течь.

ВНЕШНИЙ ВИД. Декоративное покрытие лодки, требует такого же ухода, как и покрытие автомобиля. Периодическая полировка и покрытие поверхности защитными составами (по аналогии с автомобильными) будет сохранять ее в отличном состоянии. Если вы храните лодку в воде (соленой или пресной), покройте подводную часть корпуса необрастающей краской, предварительно покрыв ее грунтовкой на эпоксидной основе. Без надлежащего ухода декоративный слой может быть со временем разрушен.

СХЕМА ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ПРОВОДКИ



ИНСПЕКЦИЯ И УХОД ЗА ТРЕЙЛЕРОМ

ГЛАВНОЕ. Качественный периодический сервис и чистка продлят жизнь вашему трейлеру.

Время от времени проверяйте трейлер его болты и крепления, убедитесь, что все болты и гайки надежно затянуты, что нет изгибов и разломов в конструкции трейлера. Проверяйте шины и тормоза. Заменяйте их по мере износа. Все процедуры по проверке

надежности и состояния трейлера, очень важны, поскольку нет гарантии на трейлер или его системы. Всегда мойте трейлер пресной водой, после того как вы опустили трейлер в морскую воду. Морская вода очень сильно влияет на эффект коррозии, и ее удаление продлит жизнь вашему трейлеру.

УХОД ЗА ОСЬЮ. Приобретите пистолет для смазки и используйте высококачественную смазку, только не на угольной основе, для широкого применения, по аналогии со смазкой применяемой для смазки подшипников на колесах автомобилей. Кладите достаточное количество смазки, но не более чем необходимо.

УХОД ЗА ОГНЯМИ ТРЕЙЛЕРА. Все огни трейлера следует снять, перед тем как трейлер опускают в воду.

РУЧНОЙ ТОРМОЗ. Пожалуйста, прочтите инструкцию ручного тормоза, которая находится в коробке с запасными частями.

ГАРАНТИЯ

Компания MacGregor Yacht Corp. предоставляет покупателям следующую гарантию:

ЛОДКА, ЧАСТИ ЛОДКИ И ОБОРУДОВАНИЕ.

В течение двух лет с момента продажи яхты первому владельцу, MacGregor Yacht Corp. обязуется через своих торговых представителей заменить или отремонтировать любую часть лодки или оборудование изготовленное компанией MacGregor Yacht Corp., в случае, если данное оборудование будет обоснованно признано дефектным по причине некачественного изготовления, либо использования некачественных материалов.

ТРЕЙЛЕР, ЧАСТИ И ОБОРУДОВАНИЕ ТРЕЙЛЕРА.

В течение шести месяцев с момента продажи яхты первому владельцу, MacGregor Yacht Corp. обязуется через своих торговых представителей заменить или отремонтировать любую часть

или оборудование трейлера изготовленное компанией MacGregor Yacht Corp., в случае, если данное оборудование будет обоснованно признано дефектным по причине некачественного изготовления, либо использования некачественных материалов.

ДАННАЯ ГАРАНТИЯ НЕ РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ НА:

(1) Все случаи, признанные компанией MacGregor произошедшими по вине представителя спускающего на воду или каким-либо образом использующего или подготавливающего новую лодку или ее части.

(2) Все части и оборудование, установленные на лодке любыми третьими лицами, не представляющими компанию MacGregor.

(3) Любую поломку или неисправность, произошедшую в результате недостаточного сервисного обслуживания, естественного износа, неправильного пользования и сервисного обслуживания.

Неправильное использование включает, но не ограничивается, неправильное и/или неполное заполнение балластного бака водой при плавании, ошибки спуска воды из балластного бака перед транспортировкой на трейлере, пренебрежение штормовыми предупреждениями и прогнозами плохой погоды, неаккуратное обращение с лодкой вблизи источников электрической энергии.

(4) Все части и оборудование изготовленные не компанией MacGregor. Любая гарантия, предоставляемая производителем оборудования, будет по возможности перенесена на владельца лодки.

(5) Тормозную систему трейлера и осветительное оборудование трейлера.

(6) Наружную краску и лаковые покрытия.

Несмотря на то, что мы используем лучшие лакокрасочные материалы доступные на рынке, они не подвергаются гарантии, т.к. срок их службы изменяется климатическими условиями не находящимися под контролем компании MacGregor Yacht Corp.

(7) Любое третье лицо, отличное от первого покупателя лодки.

(8) Любую лодку или ее часть, произведенную компанией MacGregor которая была изменена каким-либо образом, так что это привело к изменению ее изначальных характеристик. Вышеизложенные гарантии заменяют все другие гарантии, обязательства или обещания со стороны MacGregor, покупатель отказывается от всех других гарантий или обязательств, выраженных или подразумеваемых, возникающих по закону или иначе, включая но не ограничиваясь любые логически вытекающие обязательства MacGregor по возникающим повреждениям.

Покупатель должен понимать, что представитель не является агентом MacGregor Yacht Corp и MacGregor не дает права представителю или любому другому лицу принимать от имени MacGregor Yacht Corp. любые обязательства связанные с данной гарантией или расходы, вызванные заменой или ремонтом запчастей кроме тех, которые описаны в данном документе.

MacGregor оставляет за собой право, вносить улучшения в свою продукцию, через изменение дизайна или материалов без обязательства вносить подобные изменения в уже произведенные продукты.

ИНОСТРАННЫЕ КЛИЕНТЫ

Данная гарантия полностью теряет свое действие (и компания MacGregor Yacht Corporation полностью отказывается от каких-либо обязательств, заявленных или наложенных, включая принудительные обязательства качественного производства и соответствия назначению),

если иностранный клиент (другими словами, розничный покупатель не располагающий на территории США или Канады) совершает покупку лодки и/или трейлера MacGregor непосредственно у представителя в США, а не у официального торгового представителя MacGregor Yacht Corporation в своей стране.

Условия предыдущего параграфа необходимы по причине чрезвычайно сложных требований сертификации продуктов и юридических условий в большинстве иностранных государств. Это необходимо для нашей защиты и защиты наших клиентов, чтобы все иностранные покупки и их поддержка обслуживались официальными представителями, которые в точности понимают нормативные особенности страны, в которой производится купля-продажа, и которые со своей стороны могут модифицировать лодку с целью соответствия этим требованиям.

ОБЯЗАННОСТИ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ

Любые разбирательства с транспортными компаниями в случае какого-либо повреждения во время перевозки, либо в случае в результате намеренных действий является ответственностью представителя. Ответственность компании MacGregor Yacht Corporation за сохранность лодки прекращается в момент, когда лодка покидает территорию MacGregor Yacht Corporation, в дальнейшем ответственность ложится на перевозчика или представителя соответственно.

Представитель обязан в течение десяти дней со дня покупки лодки розничным покупателем, заполнить и предоставить MacGregor прилагаемую Гарантийную Регистрационную Карту.

Ответственностью представителя является предоставить покупателю руководства и информацию касательно сервисного обслуживания в течение гарантийного периода, а также направлять все гарантийные требования к MacGregor Yacht Corp.

Представитель обязан убедиться, что владелец получил Инструкцию По Эксплуатации, а также что он полностью понимает содержащуюся в ней информацию.

ОБЯЗАННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦА.

Инструкция по Эксплуатации, также как любая другая инструкция предоставляемая в комплекте установленного на лодке оборудования, должна быть помещена в конверт или папку и все время оставаться на лодке.

Покупатель должен приложить все усилия, чтобы убедиться, что данная документация доставлена ему представителем. Бережное соблюдение этих инструкций продлит на много лет срок службы лодки и оборудования.

Покупатель должен своевременно оповещать представителя о всех случаях попадающих под действие гарантии. Данные обязательства вступают в действие только в случае, если запчасти нуждающиеся в ремонте переданы представителю вместе с денежной суммой достаточной для покрытия транспортных расходов.

Владелец принимает обязательства использовать лодку только естественным и безопасным образом. Владелец или оператору необходимо принимать особые меры предосторожности при использовании лодки в плохую погоду, при транспортировке лодки на трейлере, при подготовке лодки к транспортировке, или при подъеме и заваливании мачты вблизи линий электропередач. Владелец должен следить, чтобы лодка не использовалась для плавания, пока балластный бак не заполнен полностью и клапан закрыт. Владелец должен внимательно ознакомиться с Инструкцией по Эксплуатации, особенно со Специальными предупреждениями о Безопасности.