

## ИНСТРУКЦИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ МОТОСЕЙЛЕРА МАКГРЕГОР 26М



[www.macgregor26.ru](http://www.macgregor26.ru)

[www.motorsailer.ru](http://www.motorsailer.ru)

## ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Специальное предупреждение по безопасности
2. Основные размерения и системы
3. Общая информация
4. Вооружение мачты
5. Подготовка для перевозки на трейлере
6. Подъем и заваливание мачты
7. Настройка такелажа
8. Система водяного балласта
9. Вооружение лодки
10. Остойчивость и плавучесть
11. Движение под мотором
12. Техническое обслуживание

### **1. 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 ТАНК ДОЛЖЕН БЫТЬ ЗАПОЛНЕН ПРИ ПЛАВАНИИ ПОД МОТОРОМ ИЛИ ПАРУСАМИ. ЕСЛИ БАЛЛАСТНЫЙ ТАНК НЕ ПОЛНОСТЬЮ ЗАПОЛНЕН ЛОДКА НЕ ЯВЛЯЕТСЯ САМОВОСТАНАВЛИВАЕМОЙ. ЕСЛИ ВЫ ЗАХОТИТЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ЛОДКУ С ПУСТЫМ ТАНКОМ, СМ. РАЗДЕЛ ИНСТРУКЦИИ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ЛОДКИ С ПУСТЫМ ТАНКОМ.**

#### **ДОПУСТИМЫЕ НАГРУЗКИ:**

**КОГДА БАЛЛАСТНЫЙ ТАНК ПОЛНЫЙ:**

**- НЕ БОЛЕЕ ЧЕМ 6 ЧЕЛОВЕК, 435 кг**

**КОГДА БАЛЛАСТНЫЙ ТАНК ПУСТОЙ:**

**- НЕ БОЛЕЕ ЧЕМ 4 ЧЕЛОВЕКА ИЛИ 290 кг**

**- ВЕС КОМАНДЫ ДОЛЖЕН БЫТЬ РАСПРЕДЕЛЕН РОВНОМЕРНО 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 ТАНКОМ**

**ПРИ ДВИЖЕНИЕ ПОД 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 ТАНК ПОЛНЫЙ. УРОВЕНЬ ВОДЫ В БАЛЛАСТНОМ ТАНКЕ ДОЛЖЕН БЫТЬ НЕ БОЛЕЕ ЧЕМ 3 СМ, НИЖЕ УРОВНИ ПЕРЕДНЕГО ВЕНТЕЛЯЦИОННОГО ОТВЕРСТИЯ, ТАКЖЕ УБЕДИТЕСЬ, ЧТО ВЕНТЕЛЯЦИОННАЯ ПРОБКА И КОРМОВОЙ КЛАПАН ЗАКРЫТЫ.**

**СЛЮДЯЩИЕ КОММЕНТАРИИ ОБЪЯСНЯЮТ, ПОЧЕМУ ВЫШЕУКАЗАННЫЕ ПРАВИЛА НЕОБХОДИМЫ**

#### **ОСТОЙЧИВОСТЬ**

Если водяной танк 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 танком. Например, для буксировки лыжника или экономии топлива. Поскольку всего несколько узлов теряется с полным танком, мы рекомендуем держать танк практически все время полным.

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

Когда лодка используется с пустым танком, 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 лодке 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 уменьшает 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 танк пустой. 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 танк всегда полный в таких условия.

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

НИКОГДА НЕ ПЛАВАЙТЕ ПОД ПАРУСАМИ ИЛИ МОТОРОМ БАЛЛАСТНЫМ ТАНКОМ ЧАСТИЧНО ЗАПОЛНЕННЫМ. (За исключением нескольких минут когда вы осушаете балластный танк под мотором.)

При частично заполненном танке, центр тяжести изменяется, что может сделать лодку относительно нестабильной. Заполните балластный танк полностью, и убедитесь что пробка и клапана плотно закрыты, особенно будьте внимательны, когда танк заполняется. Вы можете осушить танк под мотором при скорости около 7 узлов. Вам будет видно, как вода выливается из клапана на транце. Водяной танк осушается примерно за 3-4 минуты.

Если пробка и клапан открыты, даже незначительно, балластный танк может быть заполнен или осушен даже при движении лодки. Если пробка или клапан открыты, балласт может вытечь самостоятельно, когда лодка движется. Вы можете думать, что танк полный и лодка самовосстанавливающаяся и будете неприятно удивлены уменьшением остойчивости. Если кормовой клапан открыт или частично открыт, при движении вперед танк может быть осушен. Избегайте быстрого разгона, торможения и поворотов когда танк осушается. После того как вы осушили танк, 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 ЗНАЧИТЕЛЬНОЕ НАКРЕНЕНИЕ, А ЕСЛИ БАЛЛАСТНЫЙ ТАНК ПУСТОЙ, ТО ЛОДКА НЕ ЯВЛЯЕТСЯ САМОВОСТАНАВЛИВАЮЩЕЙ.

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 шверта при движении под мотором. Особенно это важно, когда лодка двигается 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 движении под мотором это другое.

Лодка будет менее устойчива с поднятой мачтой, чем с мачтой опущенной вниз.

Мачта легкая, но она как любой груз выше уровня воды, уменьшает устойчивость. 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 ТАНКА). Вода в лодке значительно уменьшает устойчивость, всегда держите лодку сухой. Проверяйте это регулярно, во всех местах, где может скопиться 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 сверху 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, согласно 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 ТАНКЕ. 100 ЛИТРОВ ВОДЫ ЗНАЧИТЕЛЬНО ПЕРЕГРУЖАЮТ ТРЕЙЛЕР И МАШИНУ. Откройте клапан на корме и пробку и осушите танк 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 танк в открытом рундуке в кокпите.

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

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. Шкот 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 сломает 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 СТРОПКИ, 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 под мотором. Они также изменяют параметры устойчивости лодки.

## 2. ОСНОВНЫЕ РАЗМЕРЕНИЯ И СИСТЕМЫ

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

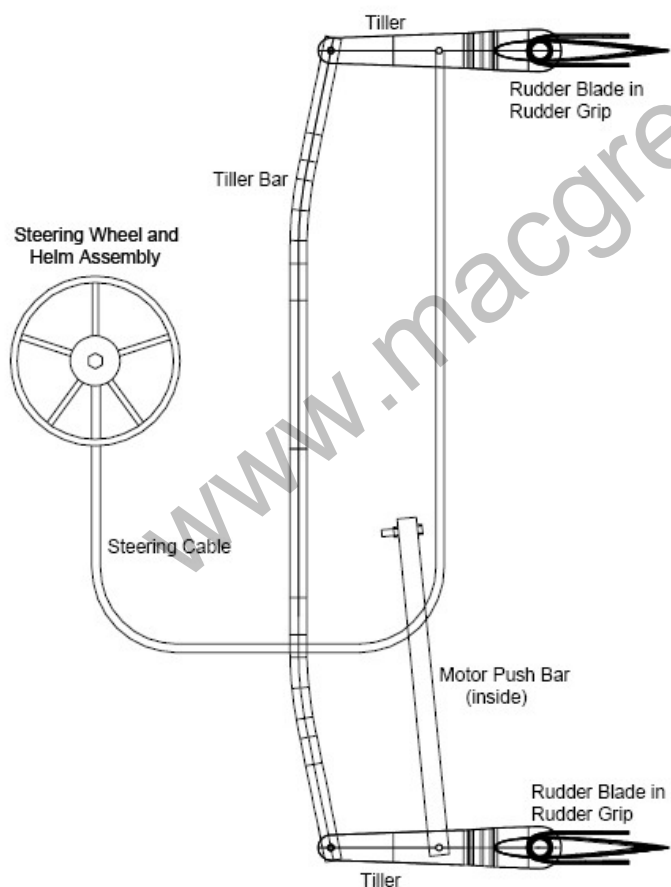
Осадка без шверта 0.30 м

Высота с мачтой 10.19 м

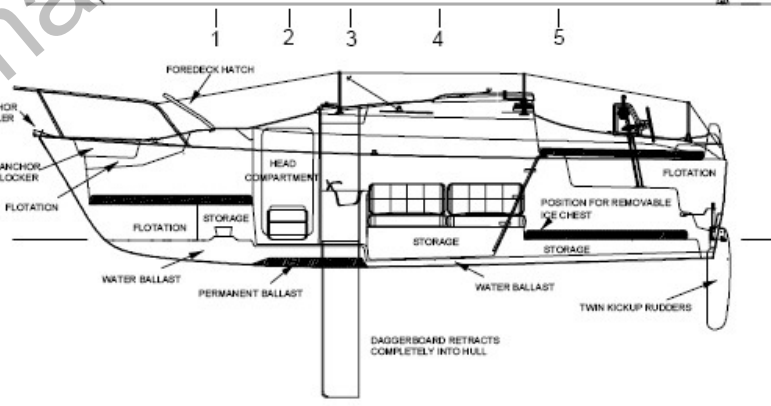
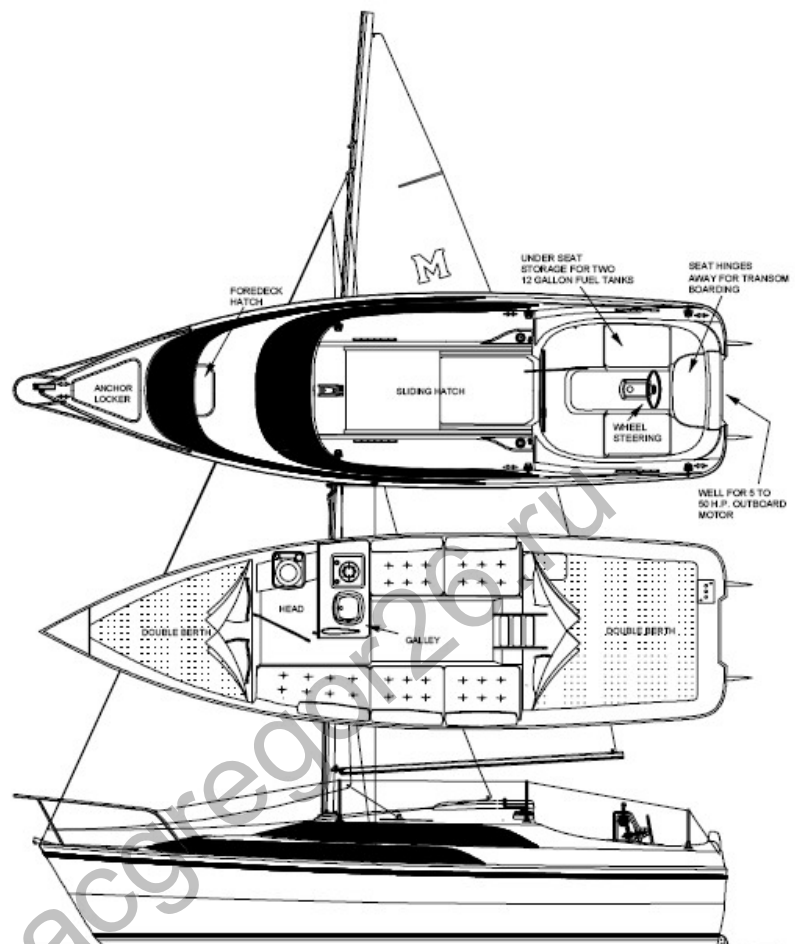
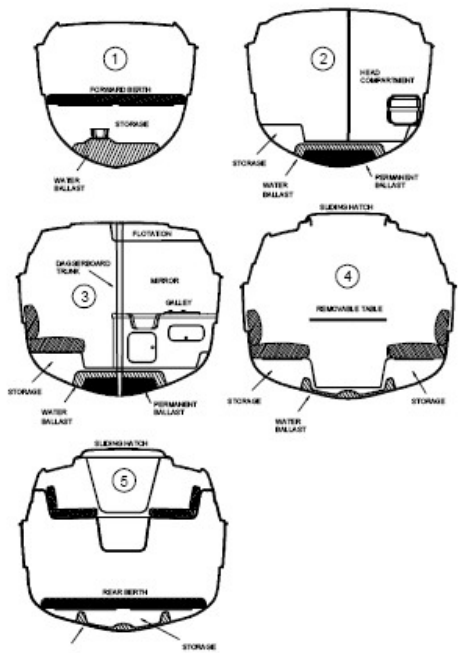
Площадь грота 15.81 кв.м.

Площадь стакселя 12.09 кв.м.

### РУЛЕВАЯ СИСТЕМА

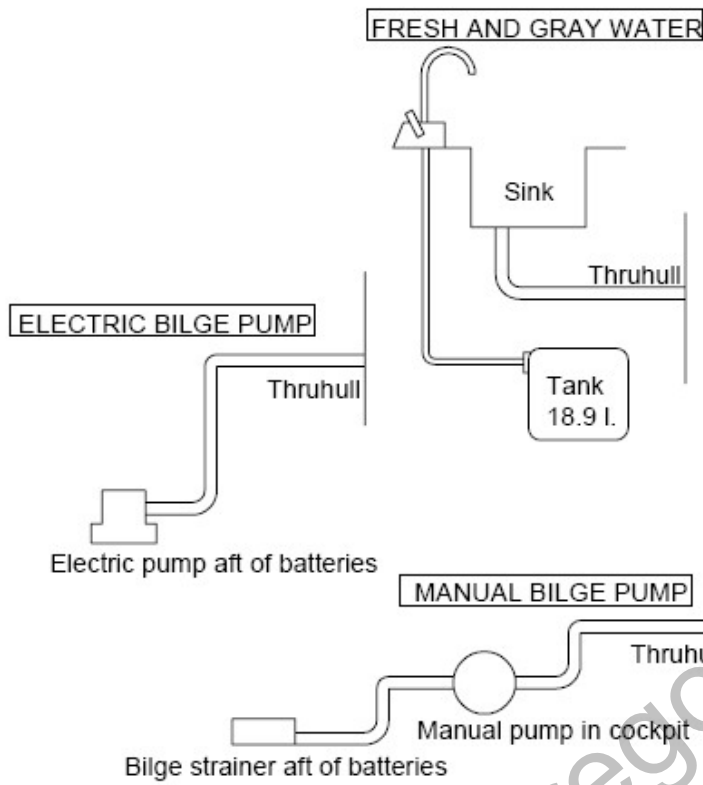


# ОБЩЕЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ

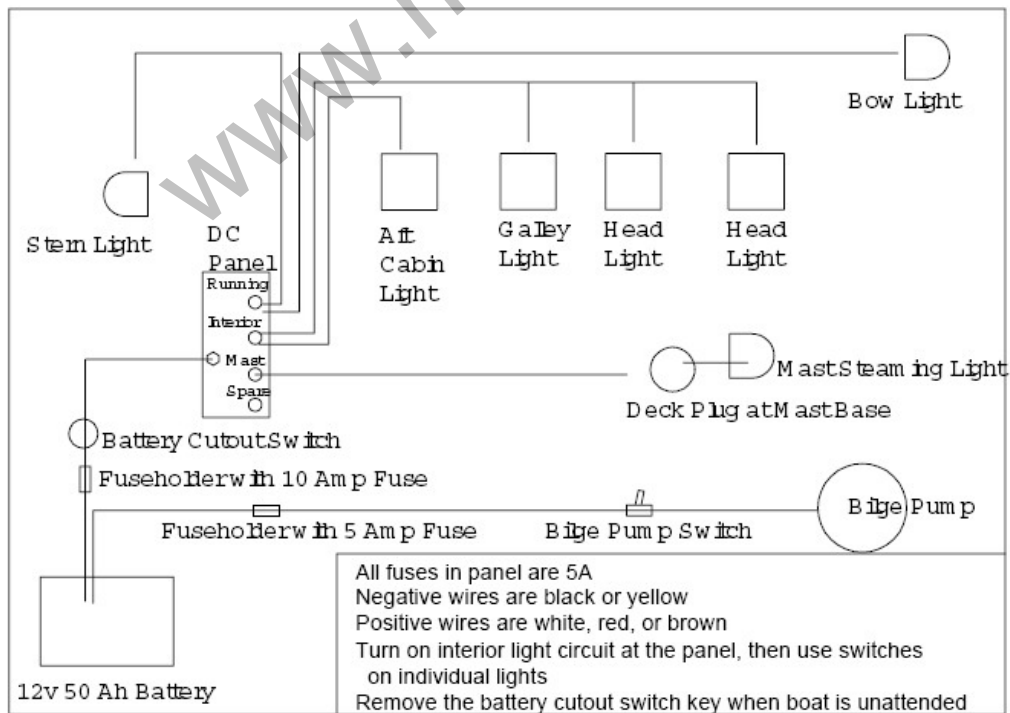


www.macgregor.ru

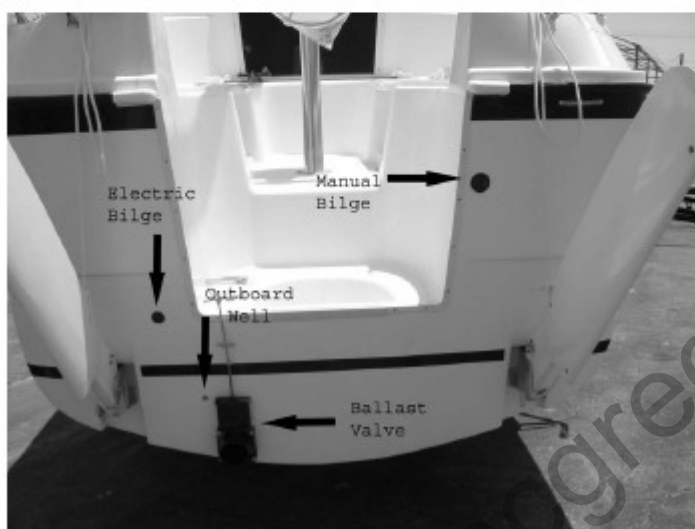
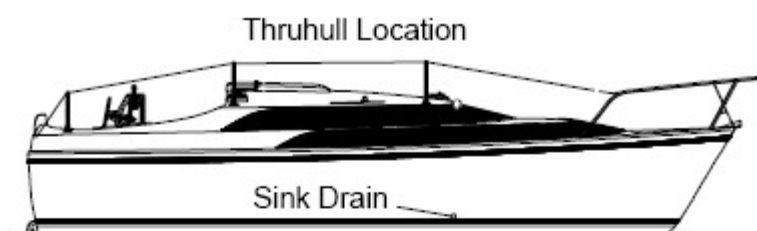
# ВОДЯНАЯ СИСТЕМА



# ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ СХЕМА



## СХЕМА РАСПОЛОЖЕНИЯ ЗАБОРТНЫХ ОТВЕСТИЙ



### 3. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

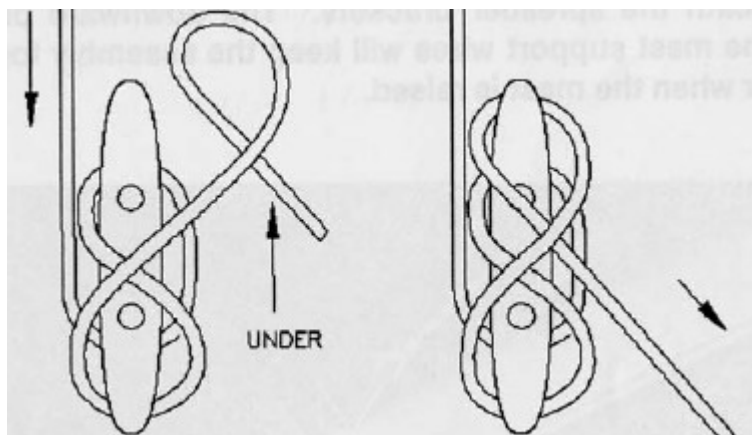
**ТЕРМИНОЛОГИЯ.** В этой инструкции мы по возможности избегаем использование морских терминов. Если вы начинающий, эта инструкция будет вам понятна. Если вы опытный яхтсмен, не волнуйтесь при использовании не морских выражений.

**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.



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



#### 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.

#### РАБОЧИЕ ПОВЕРХНОСТИ И ПОДЪЕМ НА БОРТ

Доступные рабочие поверхности показаны на диаграмме. Доступ к носовой палубе через носовой люк или крышу рубки.

Подъем на борт из воды может быть осуществлен с использованием в качестве опоры кормового клапана или рулей или кормового трапа.



#### **4. ВООРУЖЕНИЕ МАЧТЫ.**

Откройте коробку с такелажем, которая идет вместе с лодкой, и проверьте комплектацию согласно приложенного списка. 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.** Подсоедините верхние ванты и штаг с помощью скобы к мачте.



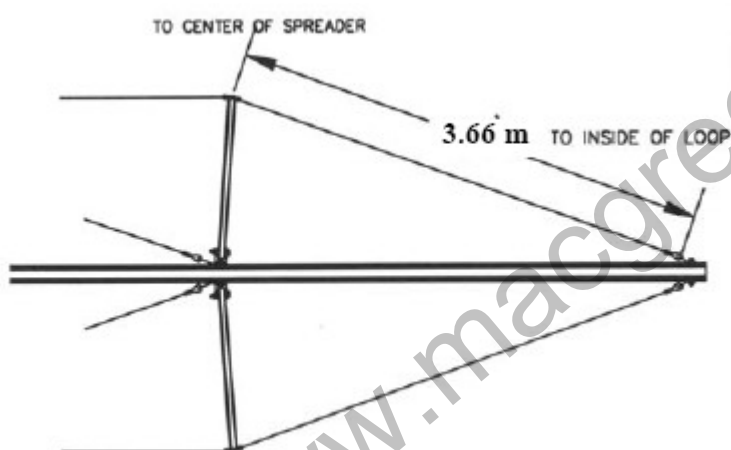
**НИЖНИЕ ВАНТЫ.** Нижние ванты устанавливаются на нижнюю оковку с помощью скобы, также как и верхние ванты. Законтрите скобу проволокой.



**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 законтрите скобу блока.



**КРАСПИЦЫ.** Вставьте трубки краспиц в стаканы на мачте. Закрепите болтами. Гайка должна быть снизу со стороны палубы. Затяните гайки плотно. Краспицы должны быть расположены, как показано на рисунке, расстояние 3 м 65 см. Измерение должно быть сделано с помощью натянутой ванты. 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.



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



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



## **5. 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. 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 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 и это важно проверить, чтобы 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 факопом 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 слабины, 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 и 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 ТОРОМЗ.** 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.

Сцепной устройство и тормозная система должны работать свободно в течении 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 СО СЛИПА

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 танк, чтобы лодка была более устойчива.

## **6. ПОДЪЕМ И ЗАВАЛИВАНИЕ МАЧТЫ**

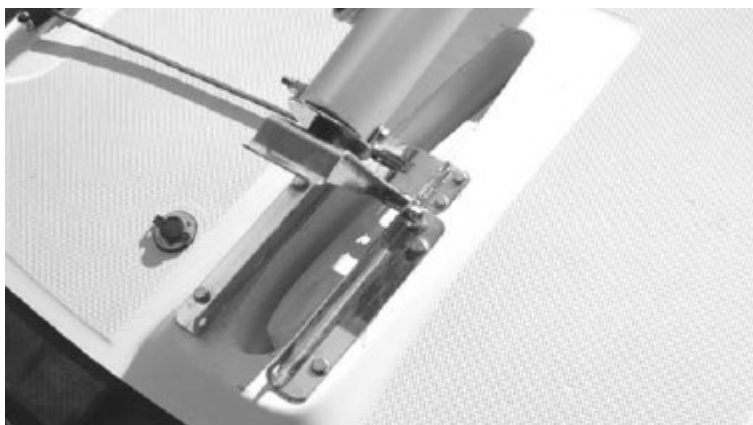
### **ПОДСОЕДИНЕНИЕ ВАНТ К ЛОДКЕ**

**ВЕРХНИЕ И НИЖНИЕ ВАНТЫ.** Верхние ванты и нижние ванты должны быть подсоединены к пластинам (с обеих сторон лодки), и настроены как показано на рисунке.



Верхние ванты крепятся к пластинам которые ближе к корме.

**ПОДСОЕДИНИТЕ МАЧТУ К СТЕПСУ.** Отсоедините мачту от носового релинга и от кормового кронштейна. Используя тот же болт которым мачта была прикреплена к носовому релингу в транспортном положении, для крепления ее к стесу. Плотнo обтяните гайку.



**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.



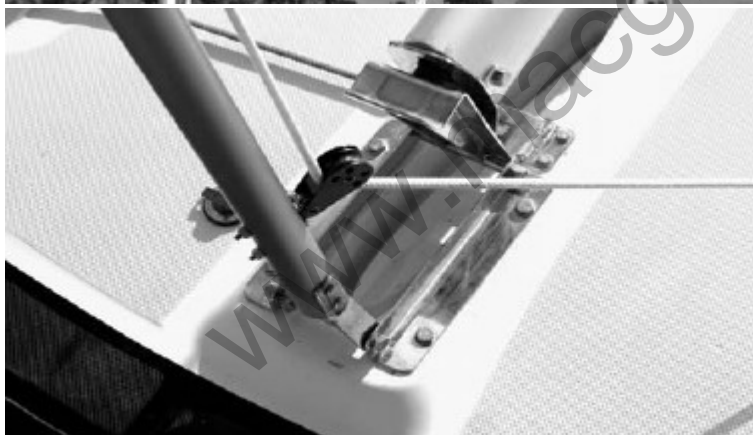
**ПОДСОЕДИНЕНИЕ ШТАГА.** После того как мачта поднята, завяжите фал стакселя к носовому релингу, чтобы мачта не падала назад, пока вы подсоединяете штаг к носовой оковке. Убедитесь что оба конца фала, поддерживающие мачту, закреплены. Вставьте палец и закрепите талреп к оковке. Не забудьте установить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

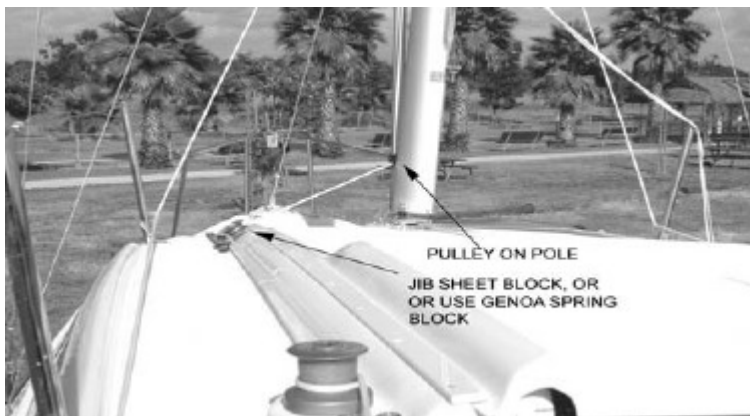
#### ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА ПОДЪЕМА МАЧТЫ

**ОБЩЕЕ.** Следующее фото показывает как поднимать мачту с помощью системы подъема мачты. Два конца крепятся на мачте, затем проводятся по бортам через кольцо у основания леерной стойки и затем крепится на утки около шкотовых лебедок. Натяжение этих концов предотвращет падение мачты в сторону при подъеме.



РЫЧАГ ДЛЯ ПОДЪЕМА МАЧТЫ. Закрепите конец рычага у основания мачты и зафиксируйте его болтом и гайкой. Следующее фото показывает расположение на конце рычага..





**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.



#### **ОПУСКАНИЕ МАЧТЫ**

Опускание мачты это обратный процесс ее подъему с 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 достанете болт.

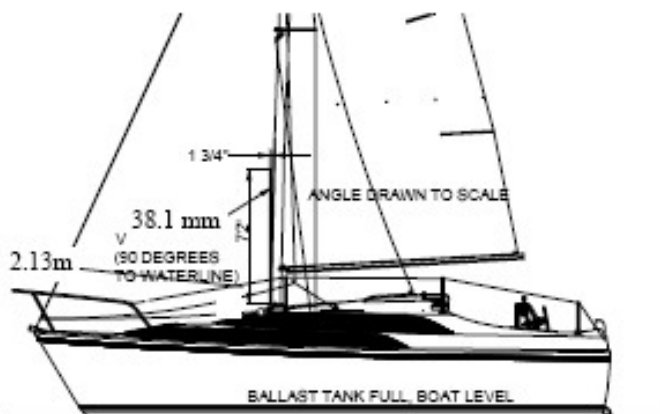
Бывали смертельные случаи и травмы, когда мачта касалась линии электропередач.

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

### **7. НАСТРОЙКА ТАКЕЛАЖА**

#### **РАСПОЛОЖЕНИЕ МАЧТЫ**

Следующая диаграмма показывает правильное расположение мачты относительно ватерлинии. Убедитесь, что балластный танк 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)



## ШТАГ

Набейте 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.

## **8. СИСТЕМА ВОДЯНОГО БАЛЛАСТА**

### ЗАПОЛНЕНИЕ БАЛЛАСТНОГО ТАНКА

В балластном танке есть вентиляционное отверстие для выхода воздуха. Оно также используется для наполнения танка воздухом, при осушении балласта. Обычно пробка закрыта, кроме случаев, когда вы заполняете или осушаете балластный танк. Она находится под носовой койкой. Поднимите матрас, уберите лючок и вы сможете до нее добраться.

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

На следующей фотографии, показана установленная пробка.



### ЗАПОЛНЕНИЕ ВОДЯНОГО ТАНКА

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

#### **ПРОВЕРКА УРОВНЯ ВОДЫ В ТАНКЕ**

Когда танк заполнен, вода ниже вентиляционного отверстия на 30 мм.

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

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

#### **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 БАЛАСТНОГО ТАНКА НА СЛИПЕ**

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

### **9. ВООРУЖЕНИЕ ЛОДКИ**

#### **СОЕДИНЕНИЕ ГИКА С МАЧТОЙ**

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

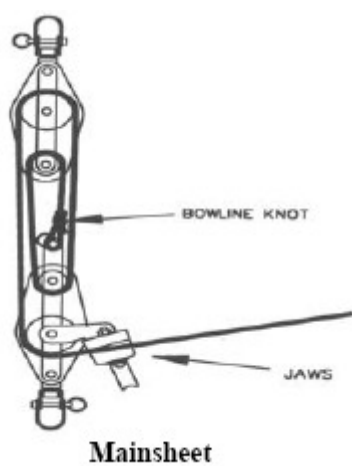


#### **ГИКАШКОТ**

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



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



ГРОТ

Протяните нижнюю шкаторину грота в ликпаз гика. Привяжите фал грота к верхнему углу паруса.



Поднимайте грот и направляйте его в ликпаз в мачте.



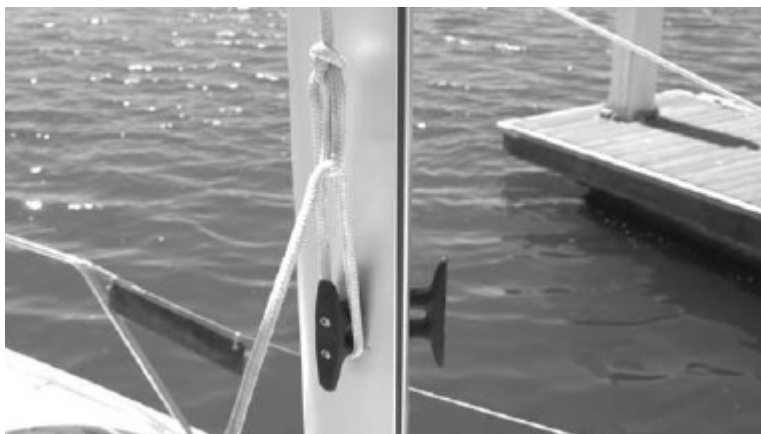
#### ЛАТЫ

Вставьте 4 пластиковые латы в парус, как показано на рисунке. 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 грота на утке с левой стороны мачты. Перед этим сделайте петлю на фале примерно 60 см выше утки. Заверните свободный конец фала вокруг утки а затем пропустите через эту петлю. 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. 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 конец на гике.





#### СТАКСЕЛЬ.

Закрепите передний конец стакселя на заднее отверстие носовой оковки используя скобу. Закрепить карабины стакселя к штагу. 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 слабины, а для этого фал должен быть хорошо набит.





#### 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.



#### РИФЛЕНИЕ ГРОТА.

Не стесняйтесь рифить паруса когда начинает дуть. Лодка управляться лучше и обычно идет быстрее. Чтобы зарифить, потравите фал грота, опустите парус и оденьте люверс на передней части паруса на крюк у основания гика, затем набейте фал. Отдайте конец, который держит заднюю часть паруса к гика, пропустите этот конец через люверс рифа около нижней латы. Оберните вокруг гика снова пропустите через люверс и затем закрепите на утке на конце гика.



## ШВЕРТ.

Шверт находится в водонепроницаемом швартовом колодце сразу позади мачты. Он поднимается и опускается концом закрепленным к верху шверта. Конец проходит через блок и выводится к лебедке и утке на задней части рубки. 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 это 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 шверта есть узел и шайба. Никогда не развязывайте этот узел.



Чтобы вытащить совсем шверт опустите мачту и отсоедините ее от степса. Шверт может быть вытасчен 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 плотно 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.

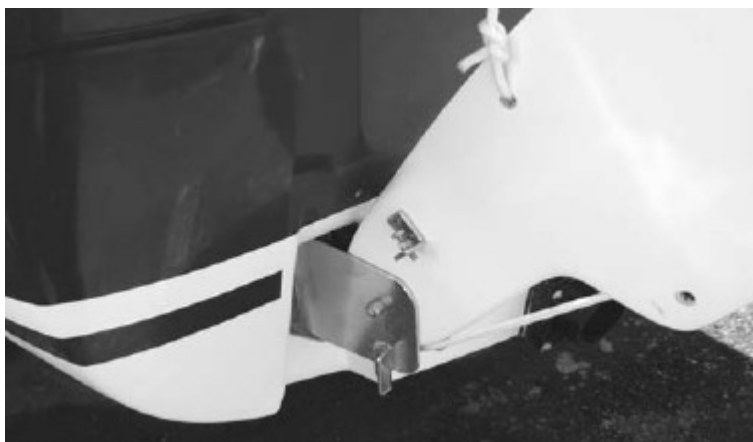
После того как вы убедились в том, что рули действительно опущены до упора, поверните регулировочные винты по часовой стрелке чтобы рули наклонились вперед. Отрегулируйте это так, чтобы нагрузка на штурвал была малой. На ходу сильно потяните снасти для опускания рулей чтобы убедиться, что рули опущены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



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 не рули 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.



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 гику как показано на нижеследующем рисунке.



## **10. ОСТОЙЧИВОСТЬ И ПЛАВУЧЕСТЬ**

При полностью поставленных парусах и заполненных балластных танках, 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 задраенными.

## 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.

## **11. ДВИЖЕНИЕ ПОД МОТОРОМ**

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

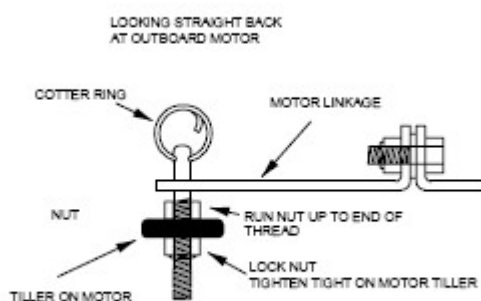
Мотор должен быть установлен опытным человеком, по центру транца, болты и струбцины закреплены надежно. Любые болты, проходящие через транец, должны быть установлены с использованием герметика во избежание водотечности. Не устанавливайте эти болты ниже ватерлинии.

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.



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



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 под 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 накренения лодки вы можете отсоединить соединяющий шток от трубы, выходящей из корпуса и набросить его на шпильку, выступающую из палубы около колодца подвесного мотора.



Лодка будет идти несколько быстрее при пустых балластных танках, но вы будете в намного большей безопасности при заполненных балластных танках. 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 танка под действием силы тяжести.

Как только танк опустошится – немедленно закройте вентиляционную пробку и клапан на транце, если этого не сделать – танк вновь наполнится водой. Следите за тем, чтобы вентиляционная пробка и клапан были всегда закрыты кроме случаев, когда танк осушается или заполняется. (На стоянке – шланг и сифон, вставленные в вентиляционное отверстие, осушат танк 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 почаще, 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.

## **12. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ**

### **ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ СИСТЕМА**

- проверяйте батареи перед выходом в море
- проверьте навигационные огни заранее
- никогда не ремонтируйте оборудование под напряжением
- изменение или ремонт электросхемы должен производиться специалистом
- не оставляйте лодку с включенным электропитанием
- не устанавливайте оборудование мощностью превышающей предохранители

### **ОСУШИТЕЛЬНЫЕ ПОМПЫ**

- проверяйте работу осушительных помп регулярно
- производительность помпы не предназначена для осушения при полном затоплении

### **МЕСТА КРЕПЛЕНИЯ**

- утки предназначены для швартовки и буксировки, допустимая нагрузка 2385 кг
- нагрузка на утки не должна быть более 80% указанной величины
- буксируйте лодку только на малой скорости

### **ПРОТИВОПОЖАРНАЯ ЗАЩИТА**

- лодка должна быть оборудована владельцем ручным огнетушителем
- огнетушитель должен быть закреплен с правой стороны у входа
- другое противопожарное оборудование должно быть согласно местным правилам
- это обязанность владельца следить за комплектностью и исправностью
- никогда не загромождайте выход из лодки
- не располагайте горючих веществ и материалов вблизи спиртовой плиты
- не оставляйте спиртовую плиту без присмотра

### **ОБСЛУЖИВАНИЕ ЛОДКИ**

- периодически проверяйте корпус и балластный танк на водотечность
- проверяйте гелькоут корпуса и делайте необходимый ремонт при необходимости
- такелаж мачты должен проверяться регулярно и в случае повреждений заменяться
- рекомендуется нанести эпоксидный грунт и необрастающую краску на днище
- поверхность выше ватерлинии рекомендуется покрывать мастиками для пластика

### **ЗИМНЕЕ ХРАНЕНИЕ**

- перенести батарею в сухое место
- удалите всю воду из лодки и балластного танка
- необходимо нанести смазку на все металлические детали
- рекомендуется нанести консервирующую мастику на пластик
- защитить тентом или чехлом от снега и дождя