



Manuale del proprietario

Per Modelli:

OCEANIC '44.1 cat.B



Volume 1 & 2

INTRODUZIONE

Grazie per aver acquistato un'imbarcazione pneumatica prodotta da Arimar. Congratulazioni per l'acquisto effettuato. Questa imbarcazione pneumatica è il risultato della grande esperienza Arimar nella produzione di battelli pneumatici ed articoli nautici in genere.

Il presente manuale contiene informazioni utili per un corretto utilizzo del mezzo, pertanto prima di utilizzare la Vostra imbarcazione leggetelo attentamente per acquisire familiarità con la stessa.

Se questa è la Vostra prima imbarcazione oppure se state passando ad un tipo di imbarcazione che non conoscete, per Vostra comodità e sicurezza assicurateVi di avere acquisito esperienza di gestione e di esercizio prima di assumerne il comando.

Il Vostro rivenditore o la federazione nazionale velica o yacht club saranno lieti di darVi suggerimenti sulle scuole nautiche locali oppure su istruttori competenti.

INTRODUZIONE GENERALE

Il presente manuale è compilato con lo scopo di aiutarvi a utilizzare la vostra unità in sicurezza e con piacere. Contiene dettagli sull'unità, l'equipaggiamento fornito o installato, l'impiantistica e informazioni sul loro funzionamento. Vi raccomandiamo di leggerlo attentamente e di acquisire familiarità con l'imbarcazione prima di utilizzarla. Il manuale del proprietario non concerne logicamente la navigazione o l'arte della navigazione sicura. Se questa è la vostra prima unità o state passando ad un tipo di unità che non vi è familiare, per la vostra sicurezza e soddisfazione, accertatevi di aver acquisito esperienza di manovra e di impiego prima di assumerne il comando. Il vostro rivenditore o la federazione nazionale velica o yacht club saranno lieti di segnalarvi le scuole nautiche locali o gli istruttori competenti. Assicuratevi che le condizioni previste di vento e mare corrispondano alla categoria di progettazione della vostra unità e che voi e il vostro equipaggio siate in grado di manovrare l'unità in tali condizioni. Anche quando la vostra unità è classificata per esse, le condizioni di mare e vento corrispondenti alle categorie di progettazione A, B e C vanno dalle condizioni di tempesta per la categoria A alle condizioni di vento e mare forti per il limite superiore della categoria C, esposta ai pericoli di un'onda anomala o di una raffica di vento. Queste sono di conseguenza condizioni pericolose, dove solo un equipaggio competente, allenato e addestrato su un'imbarcazione ben mantenuta può operare in modo soddisfacente. Il presente manuale del proprietario non è una guida dettagliata di manutenzione o risoluzione dei guasti. In caso di difficoltà, consultate il costruttore dell'unità o il suo rappresentante. Se è fornito un manuale di manutenzione, utilizzatelo per la manutenzione dell'unità. Utilizzate sempre persone addestrate e competenti per la manutenzione, la riparazione e le modifiche. Le modifiche che possono influire sulle caratteristiche di sicurezza dell'imbarcazione devono essere valutate, eseguite e documentate da persone competenti. Il costruttore dell'unità non può essere ritenuto responsabile di modifiche che non ha approvato. In alcuni paesi, sono richieste una patente o un'autorizzazione alla guida, oppure sono in vigore regolamentazioni specifiche. Mantenete sempre l'unità in modo corretto e tenete in considerazione il deterioramento che si produce nel tempo come conseguenza di un utilizzo intenso o non corretto dell'unità. Tutte le unità, indipendentemente dalla loro resistenza, possono subire gravi danni se utilizzate in modo inappropriato. Ciò non è compatibile con la navigazione sicura. Regolate sempre la velocità e la rotta dell'unità in base alle condizioni del mare. Se l'unità è equipaggiata con una zattera di salvataggio, leggete attentamente il relativo manuale operativo. L'unità dovrebbe avere a bordo le dotazioni di sicurezza appropriate (giubbotti di salvataggio, cima di sicurezza, ecc.) in base al tipo di unità, alle condizioni del tempo, ecc. Queste dotazioni sono obbligatorie in alcuni paesi. L'equipaggio dovrebbe avere familiarità con l'utilizzo di tutte le dotazioni di sicurezza e le manovre di emergenza (recupero di uomo in mare, traino, ecc.), le scuole di vela e i club organizzano regolarmente sessioni di esercitazione. Tutte le persone dovrebbero indossare un ausilio di galleggiamento idoneo (giubbotto di salvataggio/equipaggiamento individuale di galleggiamento) quando sono sul ponte. Notate che, in alcuni paesi, è un requisito di legge indossare sempre un ausilio di galleggiamento che sia conforme alle regolamentazioni nazionali.

CONSERVATE QUESTO MANUALE IN UN LUOGO SICURO E CONSEGNATELO AL NUOVO PROPRIETARIO QUANDO VENDETE L'IMBARCAZIONE

INDICE

1

Segnaletica di sicurezza

2

Tecnica

- 2.1 Glossario Tecnico
- 2.2 Categorie di progetto e limiti di utilizzo
 - 2.2.1 Scala Beaufort
- 2.3 Interpretazione della builder plate
- 2.4 Targa di identificazione scafo ISO10087 (CIN)
- 2.5 Elenco dotazioni
- 2.6 Tecnica di gonfiaggio
- 2.7 Pressione di esercizio
- 2.8 Caratteristiche tecniche
- 2.9 Impianti
- 2.10 Accessori

3

Sicurezza

- 3.1 Scelta del motore e sua installazione
- 3.2 Elementi di navigazione e sicurezza
 - 3.2.1 Rifornimento
 - 3.2.2 Incendio
 - 3.2.3 Allagamento/imbarco di acqua
 - 3.2.4 Carico a bordo
 - 3.2.5 Sicurezza in mare
 - 3.2.6 Prima di ogni partenza
 - 3.2.7 Condotta dell'imbarcazione con cattivo tempo
 - 3.2.8 Elementi di conduzione dell'imbarcazione pneumatica
 - 3.2.9 Utilizzo dei mezzi di salvataggio
- 3.3 Manutenzione
- 3.4 Anomalie e Rimedi

4

Manutenzione programmata

4.1 Manutenzione programmata

5

Garanzia e Assistenza

5.1 Condizioni generali di garanzia

5.2 Servizio assistenza

5.3 Note

Norme di riferimento:

- ISO 10240 Manuale del Proprietario
- Direttiva 94/25/CE come modificata dalla direttiva 2003/44/CE
- ISO 14945 Targa del Costruttore (Builder Plate)
- ISO 10087 Targa di Identificazione Scafo (CIN)

1

Segnaletica di sicurezza

Il manuale contiene le informazioni per la protezione degli utilizzatori e del materiale.

I simboli sotto riportati avvertono dei pericoli insiti nelle diverse situazioni.

	<u>PERICOLO</u>	Un avviso di questo genere indica l'esistenza di un grave rischio, che ha alte probabilità di causare morte o un grave infortunio, se non vengono adottate le dovute precauzioni.
	<u>AVVERTENZA</u>	Un avviso di questo genere indica l'esistenza di un grave rischio, che potrebbe causare infortuni o morte, se non vengono adottate le dovute precauzioni.
	<u>ATTENZIONE</u>	Un avviso di questo genere indica un richiamo all'applicazione di pratiche di sicurezza, oppure richiama l'attenzione su comportamenti poco sicuri, che potrebbero causare infortuni personali o danni all'imbarcazione oppure ai suoi componenti.
	<u>NOTA</u>	Un avviso di questo genere richiama l'attenzione su pratiche che, se non correttamente eseguite, possono danneggiare l'imbarcazione pneumatica e ridurre sensibilmente la durata.

2.1 Glossario Tecnico

Builder plate:	Etichetta, generalmente posta a poppa del gommone riportante informazioni in merito alla vostra imbarcazione.
Carena:	La parte dello scafo normalmente immersa.
Chiglia:	Parte centrale inferiore della carena.
Cocca:	Attorcimento vizioso che una corda prende su se stessa e che impedisce il suo libero scorrere.
Consolle:	Punto di pilotaggio dell'imbarcazione pneumatica.
Copri imbarcazione pneumatica:	Telo di copertura dell'imbarcazione pneumatica
Girello:	Sistema adatto a prevenire l'attorcimento delle cime
kPa:	Unità di misura della pressione, pari a 1000 Pascal ovvero 1000N/m ²
Miglio marino:	Unità di misura utilizzata in ambiente nautico pari a 1852 metri
Nodo:	Unità di misura della velocità dell'imbarcazione pari a 1 miglio marino/ora
Pagliolo:	Pavimento che copre il fondo dell'imbarcazione, a secondo del tipo di imbarcazione pneumatica può essere di vetroresina, di legno o di tessuto gommato.
Poppa:	La parte posteriore di una imbarcazione.
Prua:	La parte anteriore di una imbarcazione.
Roll-bar:	Accessorio posto a poppa dell'imbarcazione, atto a sostenere accessori quali fanali, luci di via, antenne ecc.
Tientibene:	Cima o attrezzatura fissata sui tubolari o sullo scafo come appiglio per le mani.
Timoneria:	Dispositivo per il controllo dell'imbarcazione, generalmente costituito dal volante e dalle leve di comando, montate su di un supporto rigido.
Tubolari:	Parte gonfiabile dell'imbarcazione pneumatica.
Valvole:	Dispositivi per il gonfiaggio e lo sgonfiaggio dei tubolari.

2.2 Categorie di progetto e limiti di utilizzo

La vostra imbarcazione pneumatica è stata progettata per affrontare condizioni meteorologiche ben precise. È vostra responsabilità utilizzarla nel campo previsto:

Categoria A - IN ALTO MARE:

imbarcazioni progettate per viaggi di lungo corso, in cui la forza del vento può essere superiore ad 8 (Scala Beaufort) e l'altezza significativa delle onde superiore a 4 m, ma ad esclusione di circostanze anomale, imbarcazioni ampiamente autosufficienti.

Categoria B - AL LARGO:

imbarcazioni progettate per crociere d'altura, in cui la forza del vento può essere pari a 8 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 4 m.

Categoria C - IN PROSSIMITÀ DELLA COSTA:

imbarcazioni progettate per crociere in acque costiere, grandi baie, estuari, fiumi e laghi, in cui la forza del vento può essere pari a 6 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 2 m.

Categoria D - IN ACQUE PROTETTE:

imbarcazioni progettate per crociere in acque costiere riparate, in piccole baie, laghi, fiumi e canali, in cui la forza del vento può essere pari a 4 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 0,3 m con onde occasionali di altezza massima pari a 0,5m, ad esempio a causa di imbarcazioni di passaggio.

La categoria di progetto della vostra imbarcazione pneumatica è indicata nella targhetta (Builder Plate) posta sull'imbarcazione e nella dichiarazione di conformità allegata.

2.2.1 Scala Beaufort

Scala del vento dell'ammiraglio Beaufort e stato del mare corrispondente, dopo qualche ora di vento, lontano dalla costa.

Forza	Denominazione	Nodi	km/h	m/sec	Stato del mare	altezza max. onde m
0	Calma	<1	<1	0-0,2	Calmo	0
1	Bava di vento	1-3	1-5	0,3-1,5		
2	Brezza leggera	4-6	6-11	1,6-3,3	Quasi calmo	0,2
3	Brezza tesa	7-10	12-19	3,4-5,4		
4	Vento moderato	11-16	20-28	5,5-7,9	Poco mosso	0,5
5	Vento teso	17-21	29-38	8,0-10,7	Mosso	1,25
6	Vento fresco	22-27	39-49	10,8-13,8		2,0
7	Vento forte	28-33	50-61	13,9-17,1	Molto mosso	2,5
8	Burrasca	34-40	62-74	17,2-20,7	Agitato	4
9	Burrasca forte	41-47	75-88	20,8-24,4	Molto agitato	6
10	Tempesta	48-55	89-102	24,5-28,4	Grosso	9
11	Tempesta violenta	56-63	103-117	28,5-32,6	Molto grosso	14
12	Tempesta suprema	64 ed oltre	118 ed oltre	32,7 ed oltre	Tempestoso	14 ed oltre



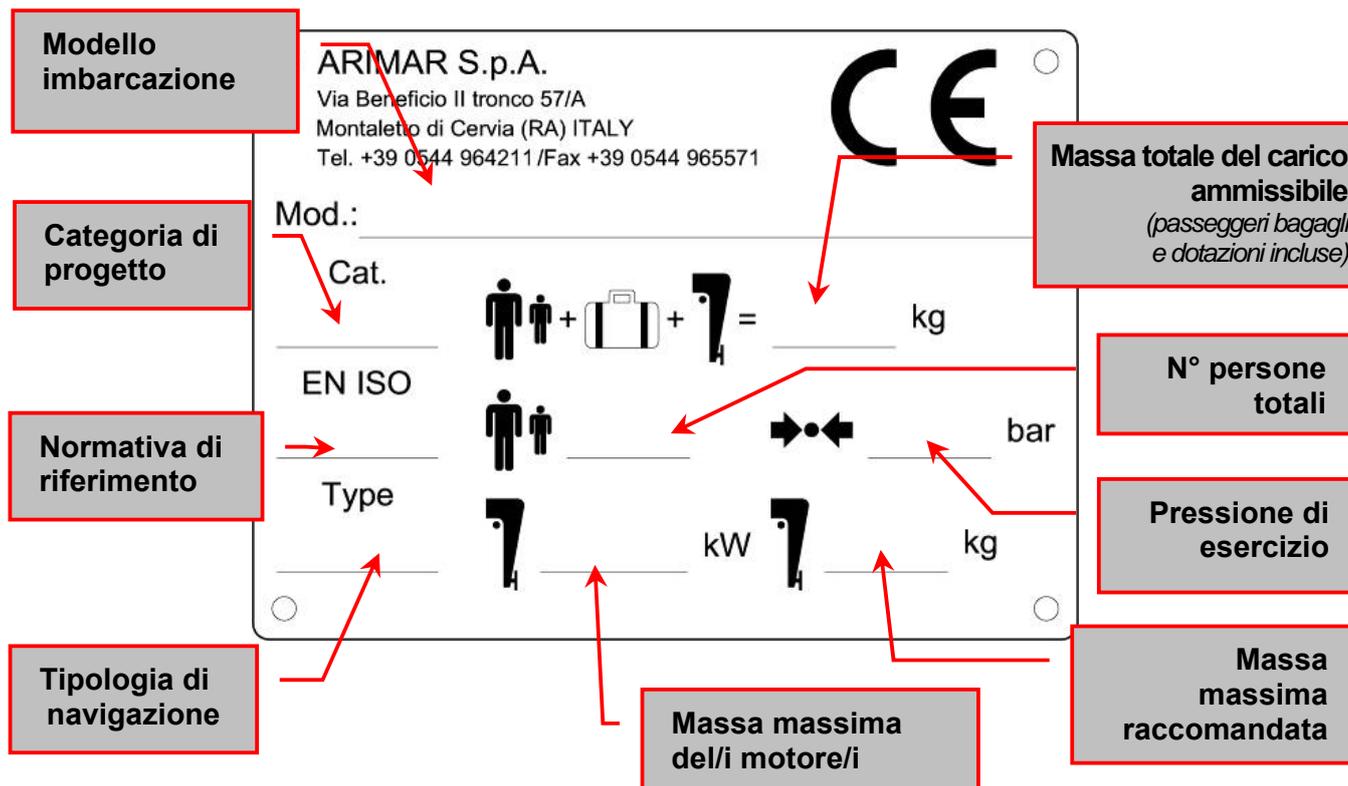
NOTA

Utilizzando questa tabella di riferimento è più facile la comprensione dei bollettini meteo, per esempio la frase "mare molto mosso" può essere riferita a stato di "vento forte" (ovvero 7) e all'altezza delle onde pari a 2,5 metri, ovvero non adatta alla navigazione per imbarcazioni in categoria "C".

2.3 Interpretazione della “builder plate”

Ogni imbarcazione pneumatica di tipo CE deve essere dotato di una “builder plate”, in accordo alle normative CE.

Qui sotto è riportato un esempio dell’etichetta presente sulla vostra imbarcazione pneumatica CE, generalmente situata in una posizione ben visibile, ad esempio vicino al cruscotto di guida.



NOTA

La “builder plate” contiene importanti informazioni per la sicurezza e la conduzione del mezzo; la mancanza o il danneggiamento della stessa è di esclusiva responsabilità del cliente. Parte delle informazioni riportate nella builder plate sono affini all’imbarcazione.

NOTA

Queste informazioni sono importanti, specie per quanto riguarda i dati relativi al peso del motore e alla potenza massima installabile.



ATTENZIONE

Non superare il numero massimo raccomandato di persone. Indipendentemente dal numero di persone a bordo, il peso totale delle stesse e dell'equipaggiamento, degli effetti personali e delle scorte non deve mai superare il carico massimo raccomandato. Utilizzare sempre i sedili e gli spazi a sedere previsti. Il carico massimo raccomandato include anche i liquidi imbarcabili in serbatoi fissi.



NOTA

La capacità in persone del mezzo si intende per persone aventi il peso di 75kg. Per valutare comunque la capacità di galleggiamento dell'imbarcazione pneumatica fare SEMPRE riferimento al carico massimo ammissibile.



ATTENZIONE

Quando si carica l'unità, non superare mai il carico massimo raccomandato. Caricare sempre l'unità attentamente e distribuire il carico in modo appropriato per mantenere l'assetto di progetto (approssimativamente orizzontale). Evitare di collocare carichi pesanti in alto.



NOTA

Nel calcolo della massa totale del carico ammissibile si è escluso la capacità dei serbatoi fissi dell'imbarcazione. Se tali serbatoi vengono aggiunti in seguito e se sono di tipo trasportabile essi vanno computati nel calcolo della massa ammissibile.



AVVERTENZA

Carico massimo raccomandato include: il peso di tutte le persone a bordo, tutte le scorte e gli effetti personali, tutto l'equipaggiamento non incluso nella massa di nave vacante, il carico (se esiste) e tutti i liquidi soggetti a consumo (acqua, combustibile, ecc.). Verificare il peso totale dei liquidi a serbatoi pieni indicato dalla Certificazione CE.

2.4 Targa di identificazione scafo ISO10087 (CIN)

A bordo sono presenti n.2 targhe di identificazione scafo.

Una è fissata sul lato destro dello specchio di poppa ad almeno 300mm dall'asse dell'imbarcazione. La seconda targa è nascosta in un punto di esclusiva conoscenza del cantiere.

Le targhe non devono mai essere spostate o manomesse

IT	-	AR	I	Z	0	0	0	0	1	6	0	7
----	---	----	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Sulla CIN è identificato quanto segue:

A) <i>Nazionalità del Costruttore</i>	<u>ITALIA</u>
B) <i>Codice del Costruttore</i>	<u>ARI</u>
C) <i>N° di serie</i>	<u>XXXXX</u>
D) <i>Mese di produzione</i>	<u>X</u>
E) <i>Anno di produzione</i>	<u>X</u>
F) <i>Anno di presunta vendita</i>	<u>XX</u>



NOTA

L'esistenza delle targhette è fondamentale perchè l'unica forma di riconoscimento e identificazione del mezzo, senza di esse non si è in regola con le leggi vigenti. Non vanno rimosse o danneggiate, in caso di manomissione non autorizzata dal cantiere, la responsabilità ricade esclusivamente sul cliente.

2.5 Elenco dotazioni

Musone di prua inox con salpa ancora elettrico
Ancora in acciaio e catena
Roll bar in VTR con luci di via e asta luce portabandiera
Parabrezza fumè
Consolle di guida con volante regolabile
Timoneria idraulica
VHF con DSC
Chart / Video plotter / Ecoscandaglio 7"
Oblò laterali in acciaio inox
Rivestimento in teak su piano di calpestio
Pulpiti in acciaio inox
Cuscineria prendisole di poppa e di prua completa
Prendisole di poppa garage vano tender
Tender Arimar
Angolo cottura esterno con lavello inox
Serbatoio acqua
Serbatoio acque nere
Serbatoio acque grigie
Serbatoi carburante con strumento indicatore livello
Generatore
Carica batterie elettrico 220V
Frigorifero e piastra cottura elettrica
Doccia esterna di poppa
Boiler acqua calda
Pompa di sentina manuale ed automatica
Check panel elettronico
Divano a "U" poppiero con tavolo pranzo a completamento letto/prendisole
Gonfiatore tubolare elettrico più gonfiatore a pedale
Plancia di poppa con rivestimento in teak
Impianto elettrico
Cancelletto di poppa in acciaio inox
Kit di riparazione

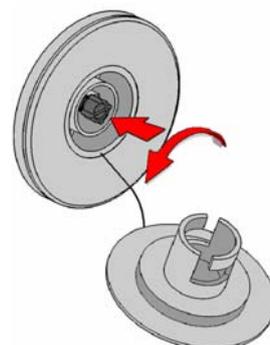
2.6 Tecnica di gonfiaggio

Per eseguire un corretto gonfiaggio del battello operare come segue:

Il Battello Pneumatico è composto da tubolari formati da compartimenti tra loro indipendenti; le valvole di gonfiaggio/sgonfiaggio (una per compartimento) non richiedono manutenzione in quanto basta chiudere il tappo per evitare che lo sporco vada ad ostruire i meccanismi.

Gonfiaggio

A) AccertateVi che le valvole siano in posizione di tenuta, cioè che il perno centrale sia in grado di traslare verso l'interno di 7/8mm per poi tornare nella posizione iniziale; se ciò non avviene è necessario premere e ruotare di un quarto di giro il perno stesso.



B) Aprire il tappo, e con il gonfiatore di dotazione, portare indistintamente a “volume” i compartimenti senza mandarli in pressione. Successivamente portare alla pressione di esercizio (0,2 Bar) e chiudere i tappi.

Se il Battello rimane esposto al sole verificare la pressione dei tubolari; qualora dovesse risultare eccessivamente elevata rispetto a quella dichiarata dalla Ditta, provvedere a sgonfiare leggermente i compartimenti.

C) Completare il gonfiaggio del vostro battello pneumatico attraverso le valvole - fino a portare alla pressione consigliata l'intero battello. Per le corrette pressioni di esercizio consultare il capitolo relativo.

Sgonfiaggio

Svitare il tappo e contemporaneamente premere e ruotare di 90° l'otturatore della valvola di gonfiaggio.

Per ottenere uno sgonfiaggio “totale” dei tubolari del Battello fare uso della pompa in dotazione invertendo l'innesto del tubo della pompa di gonfiaggio.

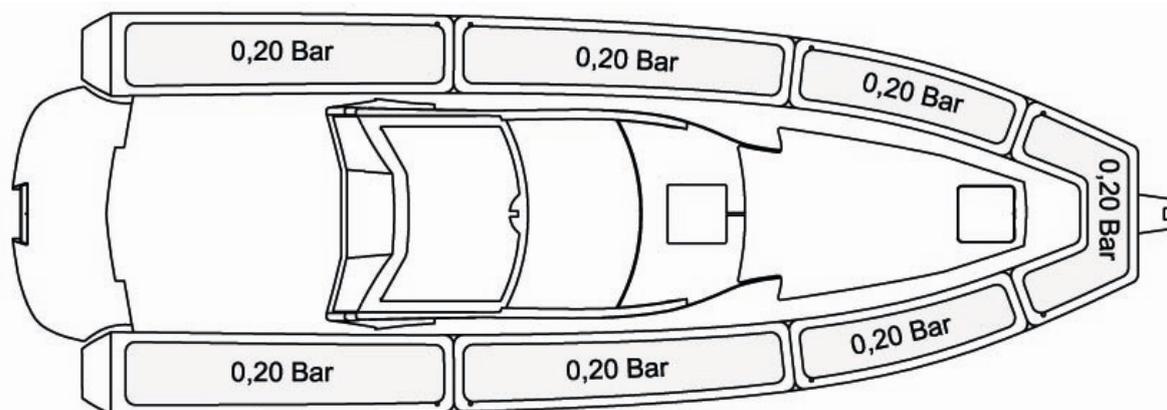


AVVERTENZA

Ai fini della sicurezza è fondamentale rispettare la corretta sequenza di gonfiaggio.

2.7 Pressione di esercizio

Utilizzare unicamente il gonfiatore e il manometro che ARIMAR mette in dotazione. La giusta pressione di esercizio è **20 kPa** (0,20 Bar).



Grazie all'utilizzo del manometro ARIMAR, è possibile controllare che il valore della pressione corrisponda a **20 kPa** (pari a 0,20 Bar ovvero circa 180 cm di colonna d'acqua) tenendo conto delle variazioni di pressione sensibili al variare della temperatura e all'esposizione diretta al sole per lunghi periodi. Per esempio una variazione di 10 gradi della temperatura esterna porterà ad un aumento o diminuzione della pressione interna pari a 3,18 kPa ovvero la pressione nominale passa da 18 kPa a 22 kPa circa.



NOTA

Il manometro va utilizzato nel seguente modo:

- Il manometro va inserito a turno all'interno di ciascuna delle valvole.
- Il manometro va inserito quando il battello è ancora parzialmente gonfio.
- Inserire il manometro nella valvola e rilevare la pressione. Procedere quindi ad un ulteriore gonfiaggio e relativa verifica della pressione fino a raggiungimento della pressione prevista.

**ATTENZIONE**

NON utilizzate compressori o bombole da sub per il gonfiaggio della vostra imbarcazione pneumatica.

**ATTENZIONE**

Al variare della temperatura varia la pressione interna, pertanto dovrete adeguarla sgonfiando o rigonfiando il gommone.

**PERICOLO**

Il gonfiaggio eccessivo dell'imbarcazione pneumatica, oltre a generare un falso senso di sicurezza, porta a un grave pericolo per gli occupanti. In tal caso, infatti la minima abrasione del tessuto può portare a catastrofici squarci dei tubolari.

È importante, inoltre, tenere conto dell'aumento di pressione interna dovuta ai rialzi di temperatura ambiente.

Ad esempio se si gonfia il battello al mattino a circa 25° di temperatura ambiente, a mezzogiorno è facile arrivare a 50/60° e più, con conseguenti rialzi di pressione pari al doppio della pressione di esercizio dei tubolari. Tali rialzi, se non sono prevenuti mantenendo la pressione corretta, fanno sì che le giunzioni meccaniche vengano sollecitate eccessivamente, con possibili e improvvisi cedimenti delle stesse.

2.8 Caratteristiche tecniche (secondo EN ISO 8666)

Caratteristiche			
Lunghezza dello scafo	L_H	m	12,80
Lunghezza massima (*)	L_{max}	m	13,93
Larghezza dello scafo	B_H	m	4,14
Larghezza massima	B_{max}	m	4,19
Lunghezza sgonfio (*)		m	13,93
Larghezza sgonfio		m	3,16
Altezza massima all'aria (escluso antenne abbattibili)	H_a	m	3,35
Profondità massima	D_{max}	m	2,19
Massa imbarcazione a secco (m_{LCC}) (*)		kg	9300
Dislocamento a pieno carico	m_{LDC}	t	12,50
Diametro tubolari		m	0,9
N° compartimenti		n.	7
N° Max persone (\downarrow) (Peso medio 75 kg *)		n.	16
Portata/Carico massimo raccomandato (\downarrow + \square) (leggere le avvertenze)		kg	1595
Carico massimo raccomandato (leggere le avvertenze)	m_{MTL}	kg	3200
1° Serbatoio carburante capacità		l	450
2° Serbatoio carburante capacità (se presente)		l	450
Serbatoio acqua (opzionale)		l	300
Serbatoio acque nere		l	140
Motore/i installabili			2xEFB
Potenza massima raccomandata		kW	588
Massa massima del/i motore/i		kg	1650
Categoria di progettazione			B

(*) Dato indicativo, può variare in funzione della configurazione.



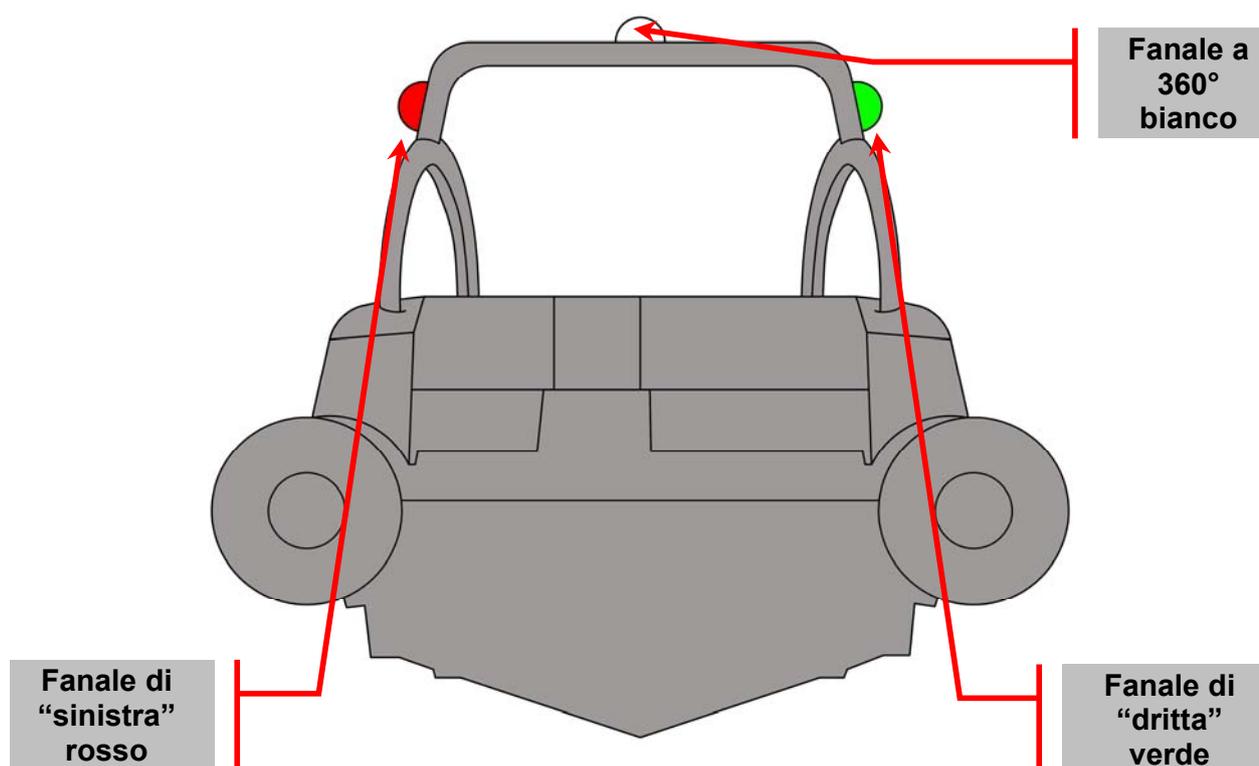
AVVERTENZA

Il numero Max delle persone trasportabili è riferito ad un peso stabilito in kg 75 per persona (Direttiva CE), quindi fate sempre riferimento al peso Max totale trasportabile.

2.9 Impianti

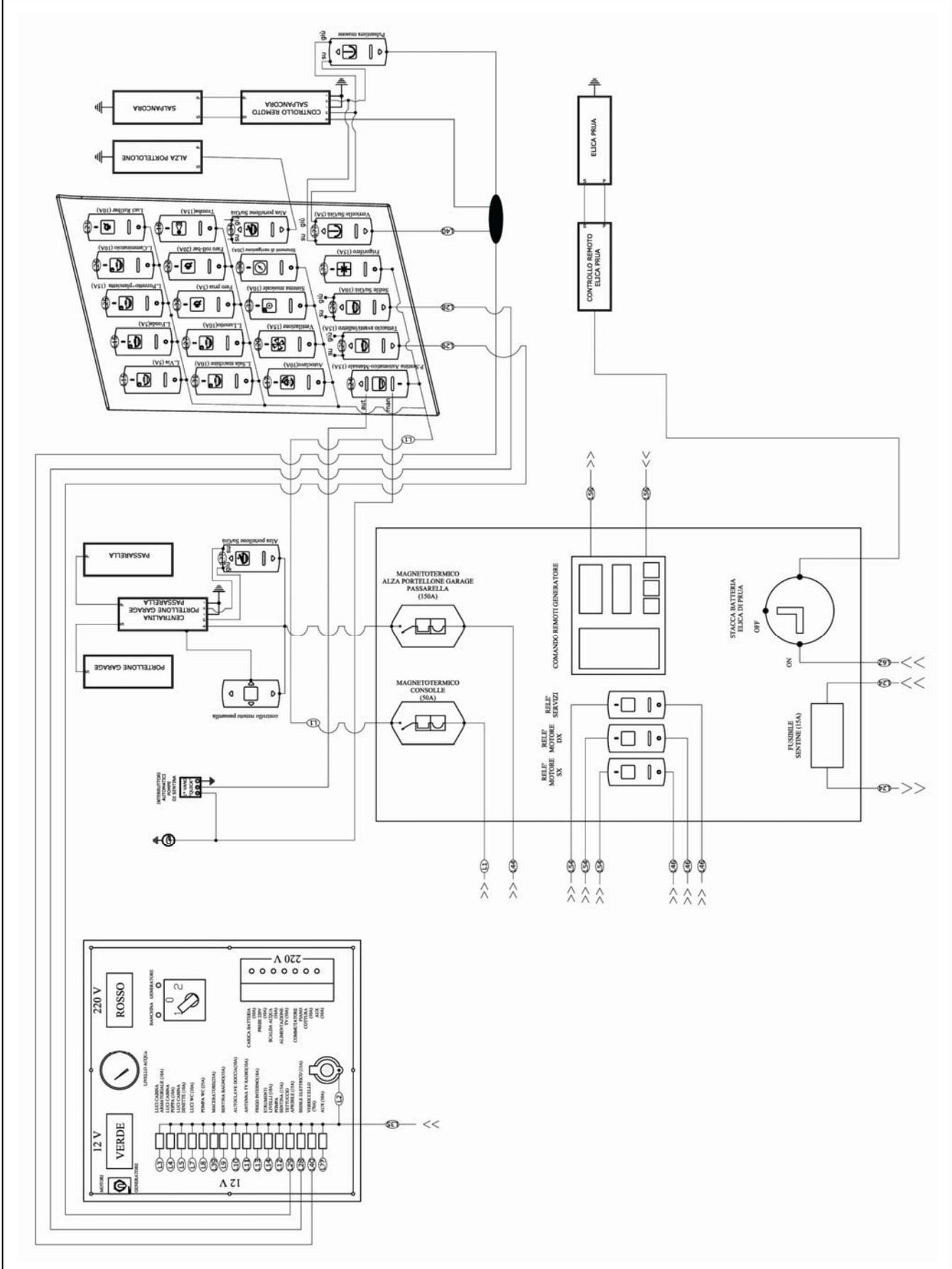
IMPIANTO FANALI DI NAVIGAZIONE

L'immagine raffigura il posizionamento delle luci di via.



LUCI DI VIA

IMPIANTO ELETTRICO - pannello controlli remoti



IMPIANTO ELETTRICO - elenco cavi

L35	25	blu	9
L34	1,5	giallo-verde	10
L33	1,5	giallo-verde	10
L32	2,5	blu	6
L31	1,5	azzurro	10
L30	2,5	rosso	5
L29	2,5	blu	6
L28	2,5	blu	6
L27	2,5	blu	6
L26	2,5	azzurro	9
L25	4	azzurro	8
L24	4	giallo-verde	9
L23	1,5	giallo-verde	10
L22	1,5	rosso	5
L21	1,5	bianco	6
L20	2,5	rosso	6
L19	2,5	giallo-verde	6
L18	2,5	azzurro	6
L17	1,5	verde	5
L16	/	/	/
L15	1,5	grigio scuro	10
L14	1,5	rosso	6
L13	2,5	grigio chiaro	8
L12	2,5	blu	6
L11	1,5	viola	5
L10	1,5	verde	5
L9	4	giallo-verde	9
L8	4	giallo-verde	5
L7	1,5	rosso	5
L6	1,5	rosso	5
L5	1,5	rosso	5
L4	1,5	rosso	5
L3	1,5	rosso	5
L2	1,5	rosso	5
L1	25	rosso	6
Pos.	Sezione conduttore mm ²	colore conduttore	lunghezza max (m)

L70	3 x 2,5	/	25
L69	3 x 2,5	/	25
L68	3 x 2,5	/	25
L67	3 x 2,5	/	25
L66	3 x 2,5	/	25
L65	3 x 4	/	25
L64	3 x 2,5	/	25
L63	3 x 4	/	25
L62	70	rosso	10
L61	1,5	rosso	10
L60	1,5	rosso	10
L59	25	rosso	2,5
L58	25	rosso	7
L57	25	rosso	7
L56	25	rosso	10
L55	2,5	rosso	5
L54	1,5	giallo-verde	10
L53	/	/	/
L52	1,5	giallo-verde	10
L51	1,5	giallo-verde	10
L50	4	giallo-verde	5
L49	4	giallo-verde	5
L48	16	rosso	10
L47	25	blu	9
L46	1,5	giallo-verde	10
L45	1,5	giallo-verde	10
L44	16	rosso	10
L43	4	giallo-verde	9
L42	70	rosso	2,5
L41	70	rosso	2,5
L40	2,5	rosso	5
L39	2,5	rosso	5
L38	70	rosso	2,5
L37	70	rosso	2,5
L36	25	rosso	9
Pos.	Sezione conduttore mm ²	colore conduttore	lunghezza max (m)

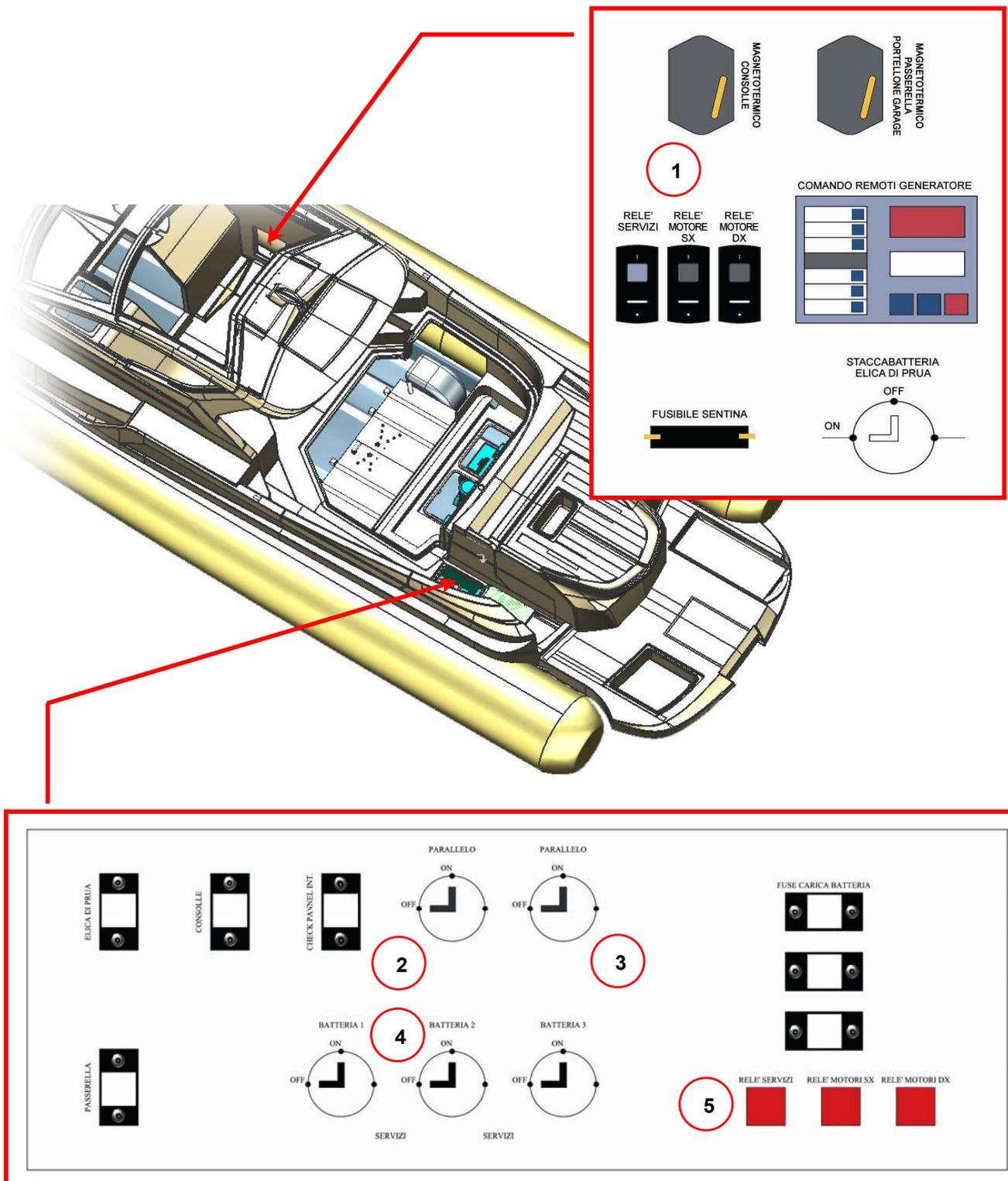
**AVVERTENZA**

Il vano che alloggia la batteria deve essere ben ventilato, in modo da evitare accumuli di gas.

COMMUTATORI DEL SELETTORE DI BATTERIA “STACCABATTERIA”

L’impianto elettrico del battello è dotato di:

- interruttore generale che stacca e attacca le batterie motore e utenze
- pulsante che serve per l’eccitazione del relè motore dx, relè motore sx e relè servizi



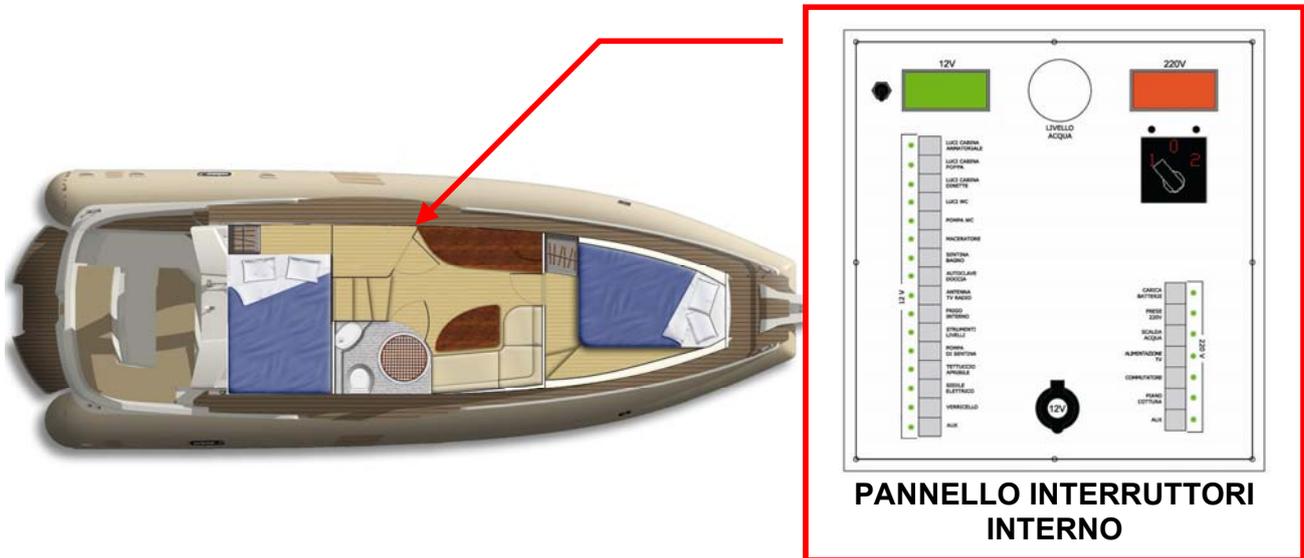
Per un corretto utilizzo dell'impianto, posizionare staccabatterie ed eccitazione relè come indicato di seguito:

Tipo di utilizzo	posizione eccitazione relè Vedi 1		posizione staccabatteria parallelo batterie motori Vedi 2	posizione staccabatteria parallelo batteria servizi-motori Vedi 3	posizione staccabatteria servizi Vedi 4	posizione relè manuale Vedi 5	funzionamento servizi	funzionamento motori
navigazione	Mot. Sx Mot. Dx Serv.	ON ON ON	OFF	OFF	ON	/	SI	SI
in porto o in rada	Mot. Sx Mot. Dx Serv.	OFF OFF ON	OFF	OFF	ON	/	SI	NO
carica batterie (*)	Mot. Sx Mot. Dx Serv.	OFF OFF OFF	OFF	OFF	ON	/	NO	NO
solo motori	Mot. Sx Mot. Dx Serv.	ON ON OFF	OFF	OFF	ON	/	NO	SI
emergenza batteria motore dx scarica	Mot. Sx Mot. Dx Serv.	ON OFF ON	ON	ON	ON	Interruttore manuale relè motore dx OFF	NO	SI
emergenza batteria motore sx scarica	Mot. Sx Mot. Dx Serv.	OFF ON ON	ON	ON	ON	Interruttore manuale relè motore sx OFF	NO	SI
emergenza batteria servizi scarica	Mot. Sx Mot. Dx Serv.	OFF OFF ON	OFF	OFF	ON (staccabatteria OFF solo per batteria fuori uso)	interruttori manuali relè motore sx motore dx servizi ON	NO (se tutte le batterie servizi sono fuori uso)	SI

(*) in questo caso la presa banchina collegata caricherà entrambe le batterie

QUADRO COMANDI

Il battello è dotato di due quadri di comando principali. Un pannello interrutori è posto all'esterno nelle vicinanze della postazione di guida e un secondo pannello è posto all'interno dell'imbarcazione.



AVVERTENZA

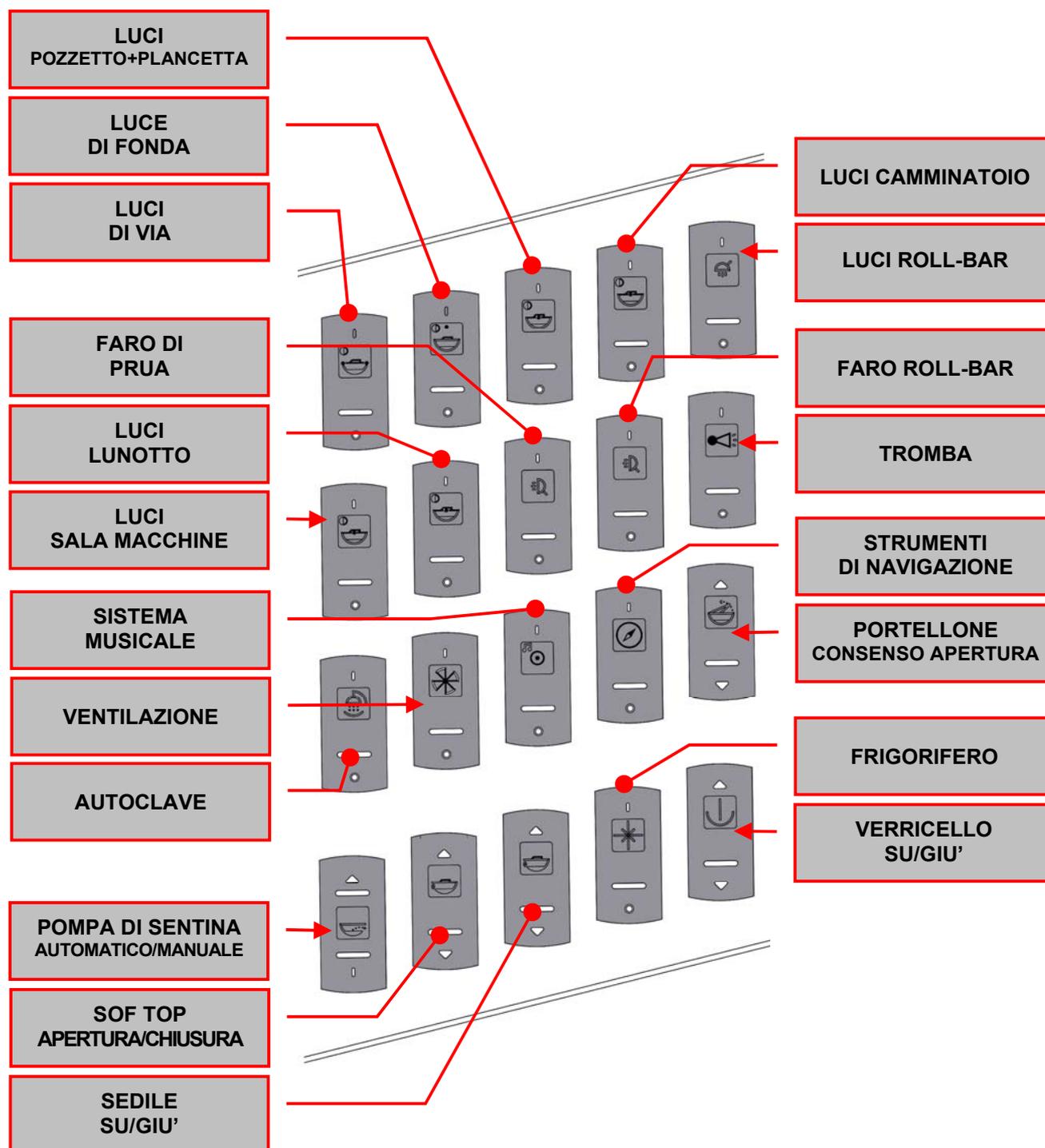
Non staccare la batteria a motore acceso, l'alternatore si potrebbe danneggiare.



AVVERTENZA

In caso di manutenzione all'impianto elettrico posizionare lo stacca batteria su OFF. Quando lasciate l'imbarcazione ricordatevi di staccare la batteria.

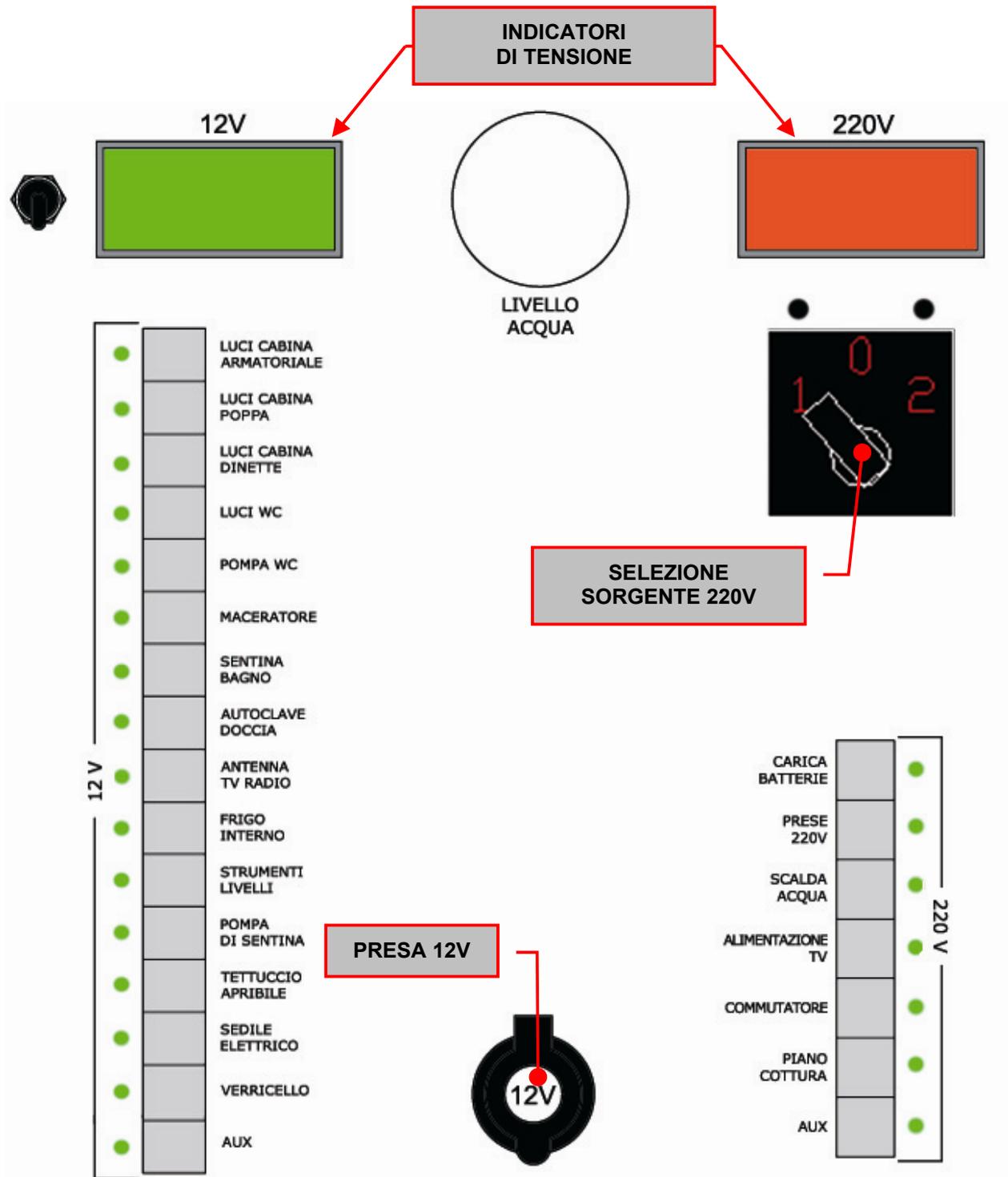
PANNELLO INTERRUTTORI ESTERNO



AVVERTENZA

Attivare l'autoclave prima di mettere in azione i tergicristalli e l'acqua per detergere i vetri. Il pulsante per l'attivazione dei tergicristalli è nella zona destra della consolle.

PANNELLO INTERRUTTORI INTERNO

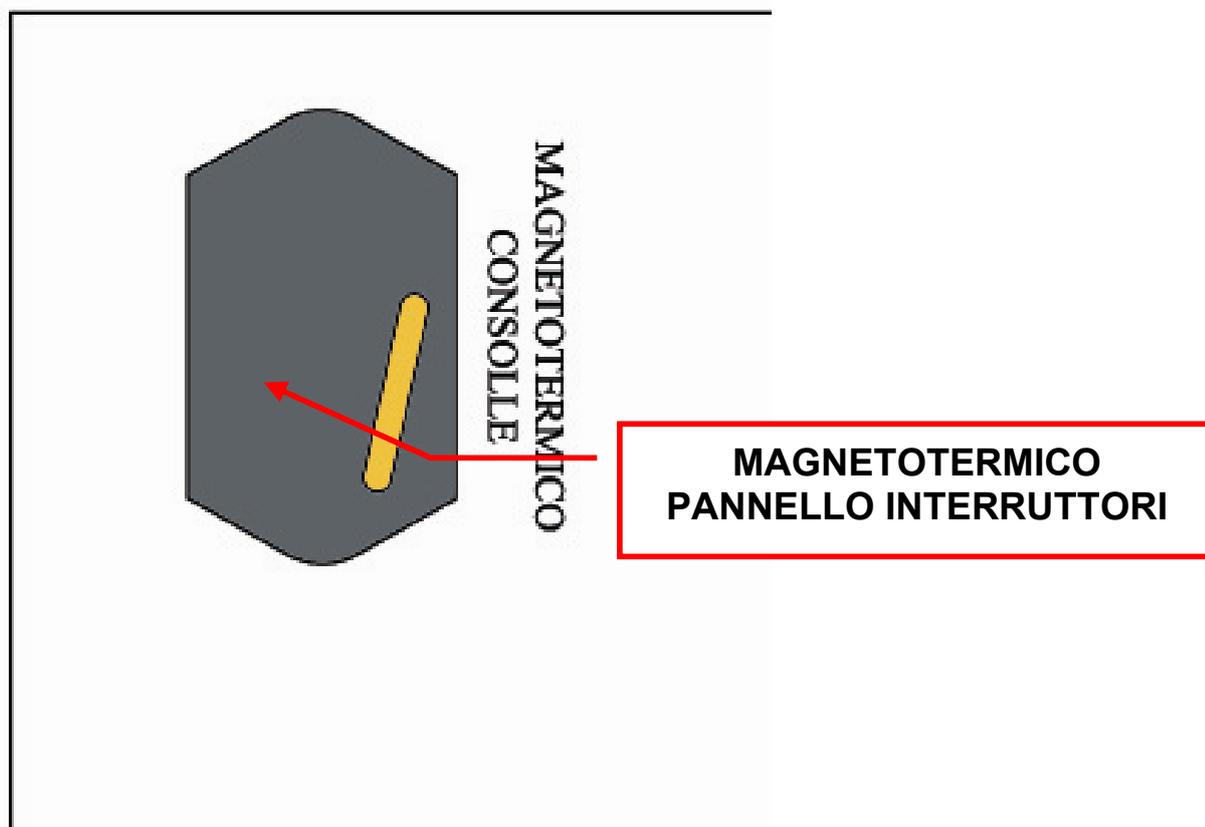


NOTA

Le pompe di sentina si trovano, una nel vano motori e l'altra sotto il piano di calpestio della camera di poppa.

L'impianto è dotato anche di un interruttore magneto-termico che interviene in caso di sovracorrente, interrompendo il circuito elettrico.

Il riarmo della protezione è manuale e si trova vicino allo stacca batteria.



AVVERTENZA

È consigliabile munirsi di fusibili di scorta.



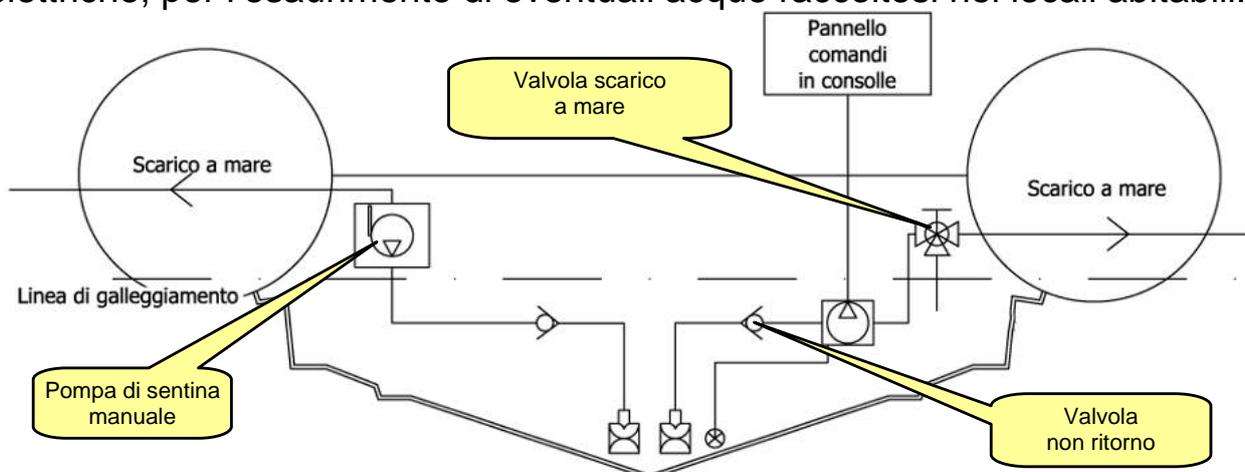
PERICOLO

Non toccare l'impianto elettrico con le mani bagnate.

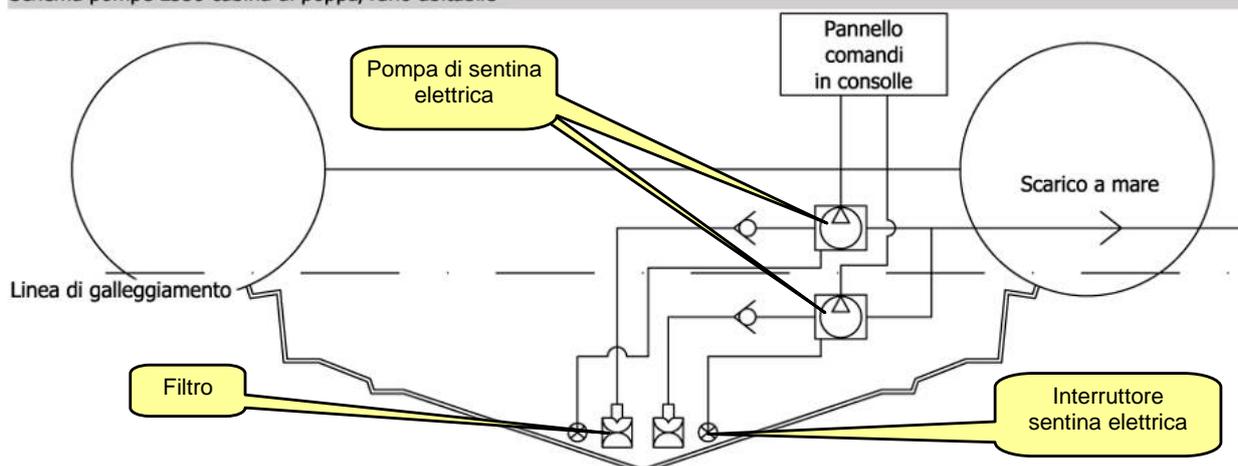
NON MODIFICARE L'IMPIANTO ELETTRICO.

IMPIANTO DI SENTINA

Nella cabina di poppa, sotto il gavone, sono installate nr.2 pompe di sentina elettriche, per l'esaurimento di eventuali acque raccoltesi nei locali abitabili.



Schema pompe L550 cabina di poppa/vano abitabile



Modalità di utilizzo normale: Azionare la pompa di sentina mediante l'apposito pulsante nel quadro comandi e disattivarlo una volta completata l'operazione. Quando la pompa elettrica è attiva una spia rossa accesa.

In caso si voglia impedire la fuoriuscita dei liquidi della sentina in mare:

Chiudere la valvola scarico a mare - Aprire la valvola scarico interno

Consultare il manuale operativo del fabbricante per la manutenzione delle pompe.

Tenere sempre il livello dell'acqua presente in sentina al minimo.

Pompa elettrica 45 l/min (0,1 bar) / Pompa manuale 42 l/min (45 corse per minuto).



AVVERTENZA

Il sistema di pompaggio della sentina non è progettato per il controllo della falla. Controllare il funzionamento di tutte le pompe di sentina a intervalli regolari. Pulire i detriti dalle prese della pompa. Se valvole a scafo sono installate nelle paratie dei gavoni prodieri e poppieri, esse devono essere tenute chiuse e devono essere aperte solo per lasciare drenare l'acqua nelle sentine principali.

IMPIANTO ACQUE NERE



PERICOLO

Questo manuale deve essere letto e compreso prima dell'installazione, la regolazione o l'uso. Le modifiche a questo prodotto, possono essere pericolose per voi.

NOZIONI GENERALI

Al momento della consegna dell'imbarcazione, l'impianto fornito è perfettamente funzionante e in grado di svolgere le funzioni per cui è stato progettato e realizzato.

L'impianto è progettato e costruito in accordo a quanto previsto dalla relativa normativa. La modifica o l'utilizzo inappropriato dell'impianto può causare malfunzionamenti e/o rotture dell'imbarcazione e delle parti di cui è composta. La casa madre declina ogni responsabilità in caso di errato utilizzo.

RIMESSAGGIO INVERNALE

Durante il rimessaggio invernale e lunghi periodi di inutilizzo dell'imbarcazione è obbligatorio:

- Svuotare il serbatoio delle acque nere
- Risciacquare l'impianto con acqua dolce

Il prosciugamento per il drenaggio invernale si effettua chiudendo la valvola di aspirazione e operando sulla valvola di scarico per alcuni secondi fino a che tutta l'acqua non sia stata scaricata.

PULIZIA E MANUTENZIONE

La tazza e l'impianto devono essere puliti spesso e regolarmente per mantenere la massima igiene e la perfetta funzionalità. Per la pulizia della tazza e dell'impianto utilizzare prodotti specifici che non ne danneggino i componenti. Non utilizzare acidi, solventi e idrocarburi, lubrificanti o altre sostanze non idonee alla pulizia dell'impianto.



AVVERTENZA

Periodicamente controllare che l'impianto non abbia perdite di liquidi.

SVUOTARE IL SERBATOIO DELL'IMPIANTO ACQUE NERE

Il serbatoio dell'impianto deve essere svuotato periodicamente; il livello delle acque nere non deve mai superare il massimo consentito.

Svuotare il serbatoio solo nelle zone attrezzate e in cui è consentito. Seguire le indicazioni e la legislazione della zona in cui si sta navigando.

Per svuotare il serbatoio dell'impianto acque nere utilizzando la valvola Waste seguire le seguenti istruzioni:

Assicurarsi che la presa a mare e lo scarico a mare siano entrambi chiusi e che la valvola a 3 vie sia posizionata in modo da permettere l'aspirazione dal serbatoio acque nere. Aprire il tappo della valvola Waste e collegare la manichetta (non fornita). Svuotare il serbatoio attivando la pompa di aspirazione della manichetta (non fornita).

Per svuotare il serbatoio dell'impianto acque nere utilizzando lo scarico a mare seguire le seguenti istruzioni:

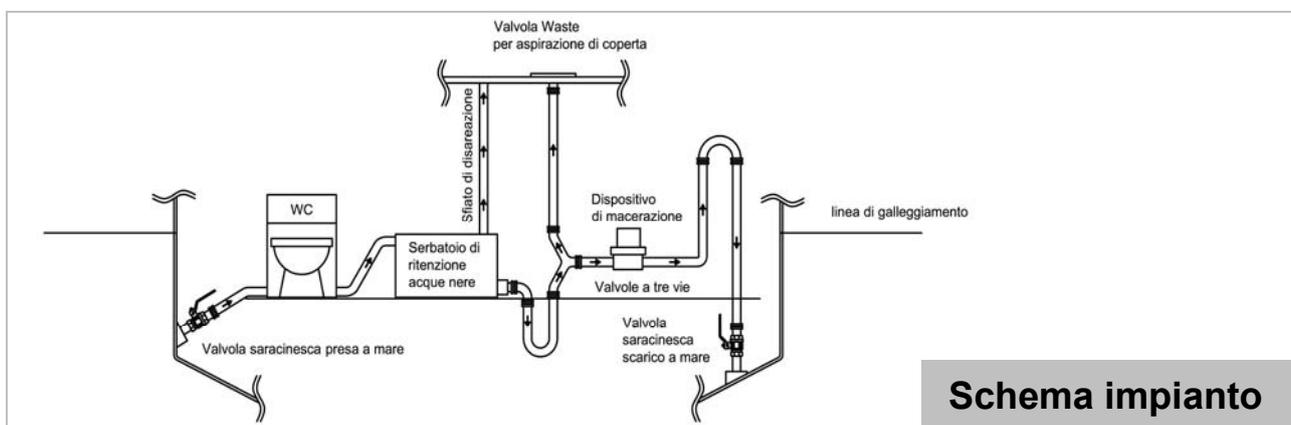
Assicurarsi che la presa a mare sia chiusa, che lo scarico a mare sia aperto e che la valvola a 3 vie sia posizionata in modo da permettere l'aspirazione dal serbatoio. Attivare la Pompa/Maceratore

Per sciacquare via i residui dai condotti di tutto l'impianto quando si svuota il serbatoio delle acque nere è buona norma scaricare giù dal WC una certa quantità acqua. Per la pulizia e la manutenzione dell'impianto utilizzare solamente prodotti specifici e non dannosi per la natura.



PERICOLO

Assicurarsi in ogni caso di non ostruire lo sfiato di aerazione

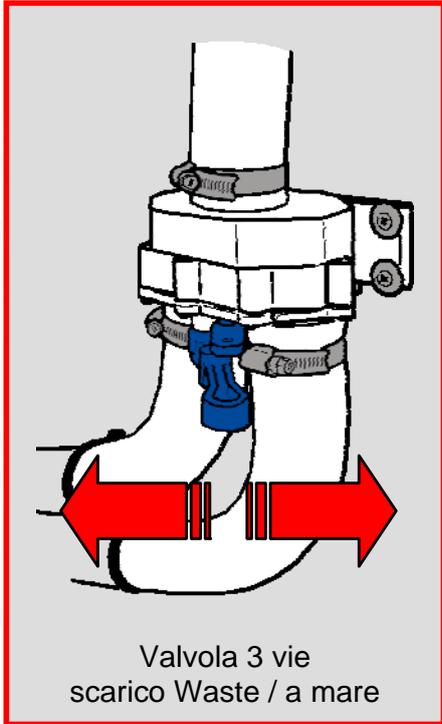
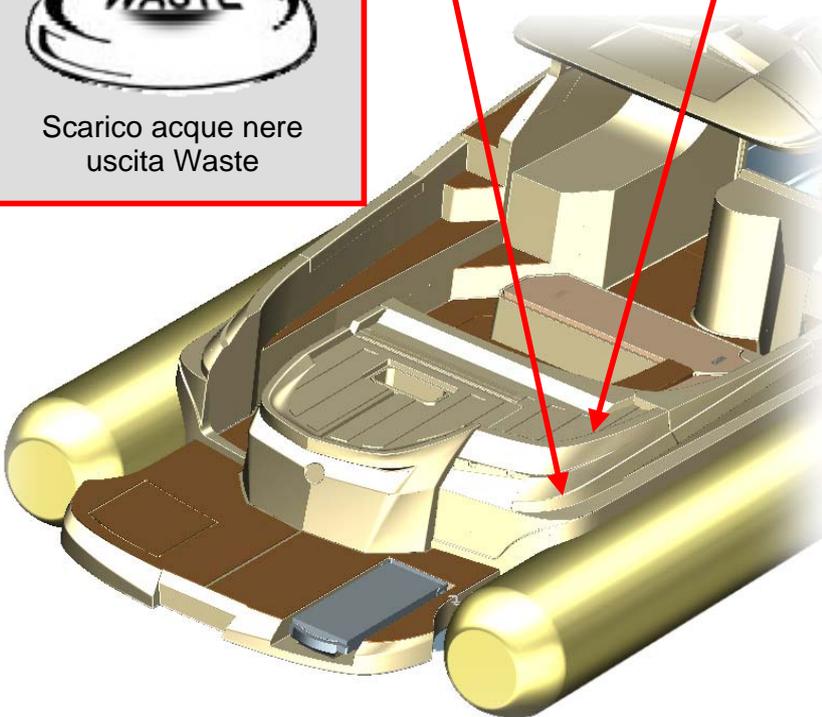
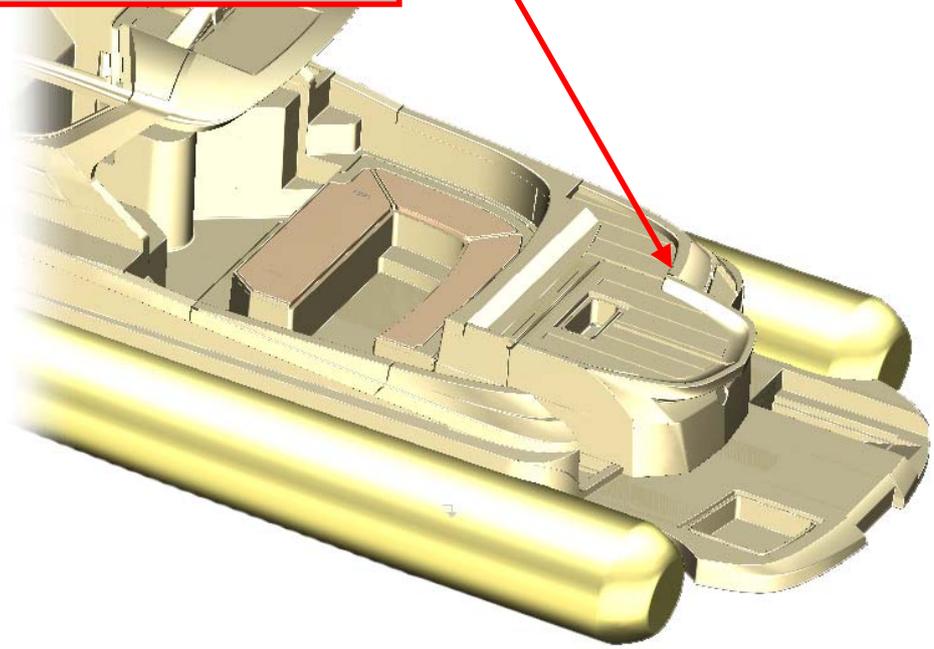


Schema impianto

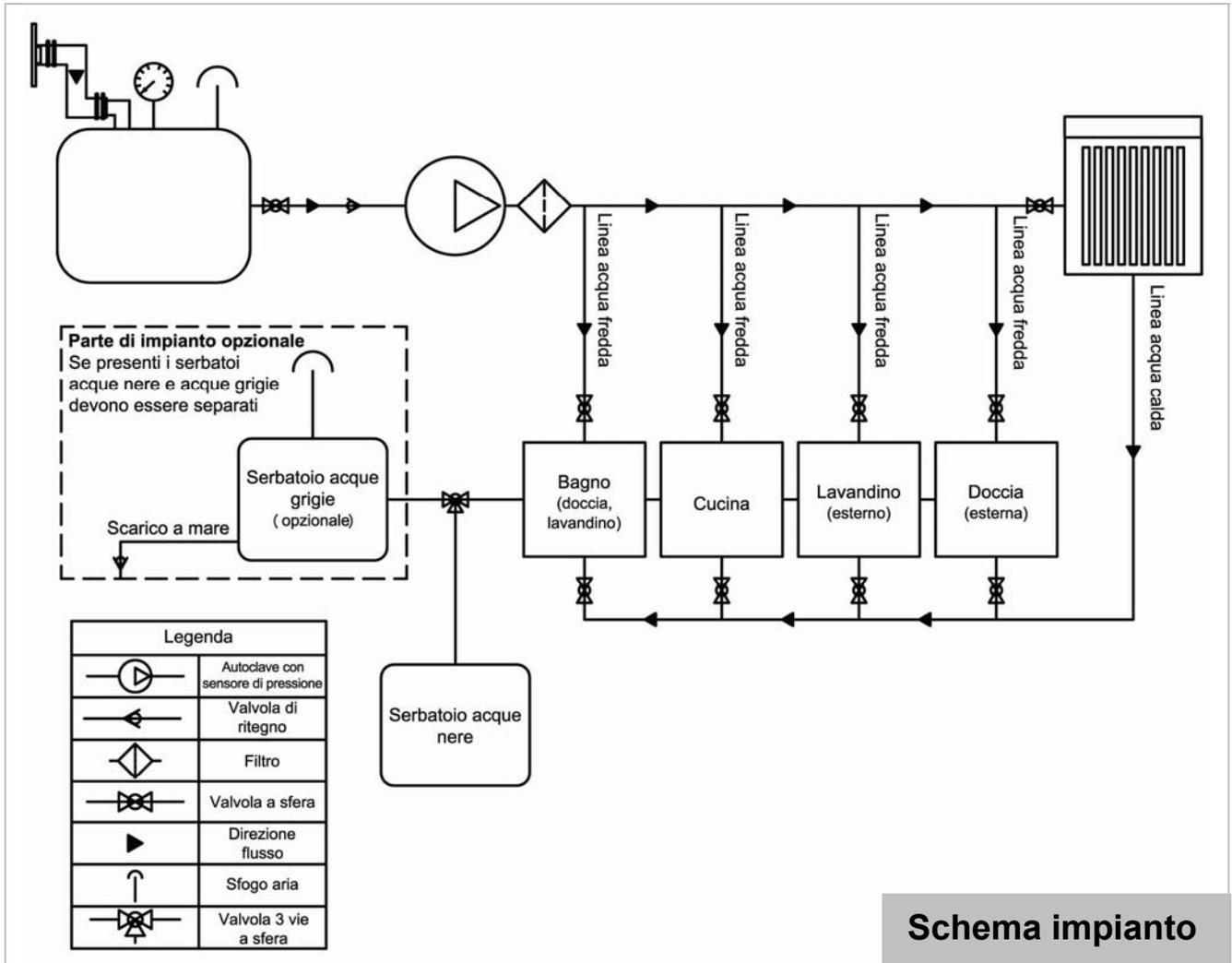
(La figura non rispecchia la progettazione complessiva)

IMPIANTO ACQUE NERE

Il serbatoio acque nere è posizionato in sentina a destra del nel vano motore



IMPIANTO ACQUA DOLCE E ACQUE GRIGIE



(La figura non rispecchia la progettazione complessiva)

Le utenze raffigurate possono essere presenti solo in parte nella imbarcazione in vostro possesso.



PERICOLO

Questo manuale deve essere letto e compreso prima installazione, la regolazione o l'uso. Le modifiche a questo prodotto, possono essere pericolose per voi.

NOZIONI GENERALI

Al momento della consegna dell'imbarcazione, l'impianto fornito è perfettamente funzionante e in grado di svolgere le funzioni per cui è stato progettato e realizzato; l'impianto è progettato e costruito in accordo a quanto previsto dalla relativa normativa. La modifica o l'utilizzo inappropriato dell'impianto può causare malfunzionamenti e/o rotture dell'imbarcazione e delle parti di cui è composta. La casa madre declina ogni responsabilità in caso di errato utilizzo.

UTILIZZO

Prima dell'uso assicurarsi che le valvole di presa a mare e lo scarico a mare siano aperte; per l'utilizzo dell'acqua calda è necessario come prima cosa attivare lo scaldacqua.

IMPIANTO ACQUA DOLCE

L'impianto dell'acqua viene rifornito tramite un bocchettone in acciaio situato nel musone di prua del battello.

PULIZIA E MANUTENZIONE

L'impianto deve essere pulito spesso e regolarmente per mantenere la massima igiene e la perfetta funzionalità. Per la pulizia dell'impianto utilizzare prodotti specifici che non ne danneggino i componenti.

Non utilizzare acidi, solventi e idrocarburi, lubrificanti o altre sostanze non idonee alla pulizia dell'impianto.



AVVERTENZA

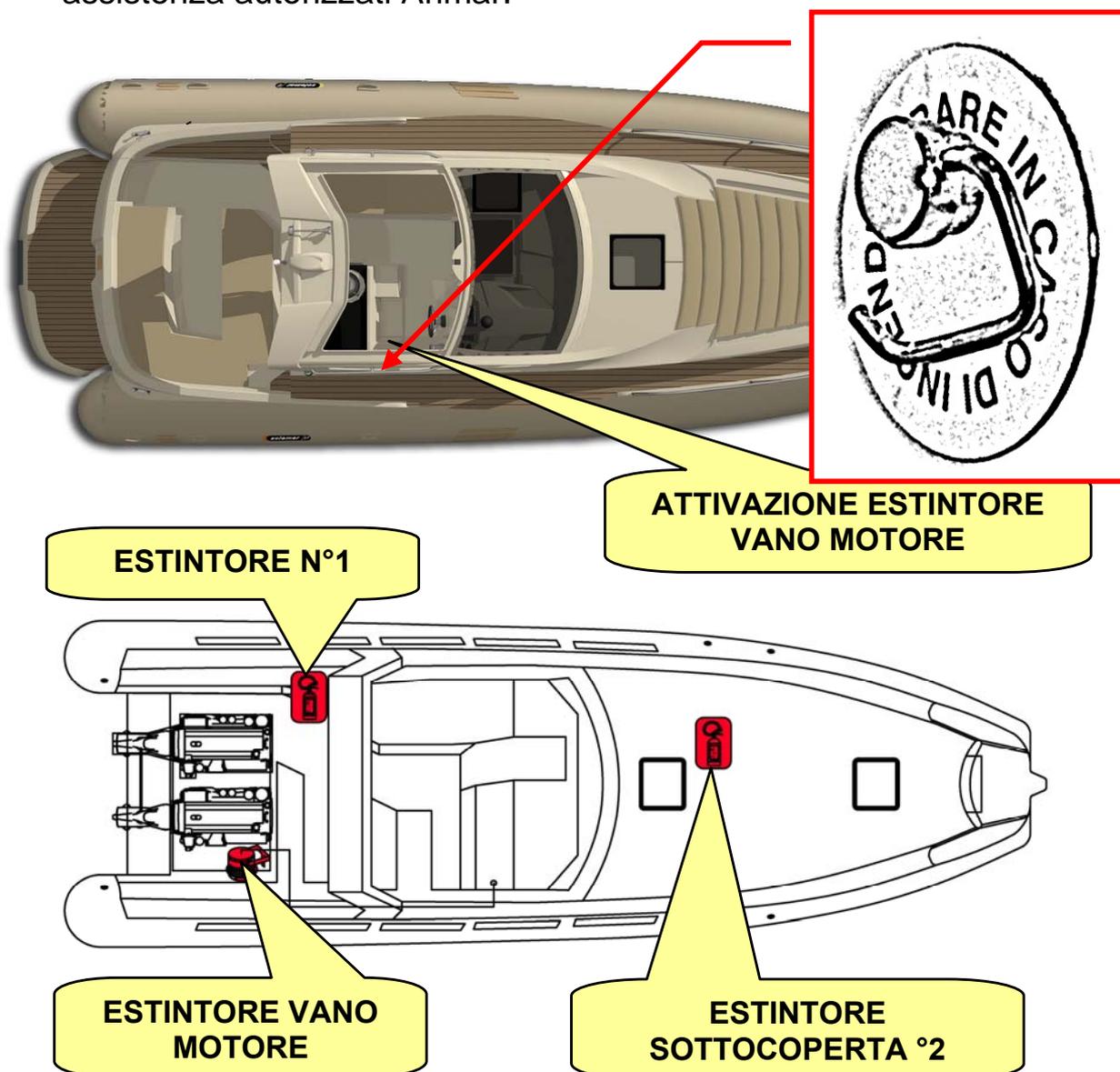
Periodicamente controllare che l'impianto non abbia perdite di liquidi.

IMPIANTO SISTEMA ANTINCENDIO

Il battello è equipaggiato di un sistema di antincendio posto nel vano motore. All'interno dell'estinguente è situato un sistema di innesco con dispositivo a strappo azionato a distanza con comando meccanico a cavetto posizionato come in figura.

In caso di malaugurato incendio in sala macchine procedere come segue:

1. Spegnere il motore;
2. Spegnere tutte le utenze elettriche ed aprire gli stacca batterie
3. Spegnere i ventilatori (Blower)
4. Tirare ed allontanarsi;
5. Accertarsi dell'avvenuto spegnimento;
6. In caso di utilizzo del sistema antincendio ripristinarlo presso centri assistenza autorizzati Arimar.



Questa unità, quando in uso, deve essere attrezzata con estintori portatili delle seguenti capacità estinguenti e nelle seguenti posizioni:

	posizione	classe antincendio minima
N. 1	coperta	8A/68B
N. 2	sottocoperta	5A/34B

Il proprietario dell'imbarcazione deve:

- fare controllare l'attrezzatura antincendio a intervalli regolari come indicato sugli estintori;
- sostituire gli estintori portatili, se scaduti o se scaricati, con dispositivi di capacità estinguenta identica;
- far riempire o sostituire gli impianti fissi quando scaduti o scaricati.

E' responsabilità del proprietario/utilizzatore:

- a. Assicurarsi che l'attrezzatura sia facilmente raggiungibile e utilizzabile anche quando l'unità è occupata da passeggeri;
- b. Informare l'equipaggio circa:
 - La posizione e il funzionamento dell'attrezzatura antincendio
 - La posizione delle aperture di scarico nel locale apparato motore
 - La posizione delle vie di fuga e le uscite



AVVERTENZA

Mantenere le sentine pulite e verificare frequentemente la presenza di vapori del combustibile o del gas o di perdite del combustibile.

Quando si sostituiscono parti dell'installazione antincendio, devono essere utilizzati solo componenti corrispondenti, aventi la medesima designazione oppure tecniche o antincendio equivalenti.

Non appendere tende o altri tessuti in prossimità di, o sopra, fornelli o altri dispositivi a fiamma libera.

Non stivare materiale combustibile nel locale apparato motore.

Se materiali non combustibili sono stivati nel locale apparato motore, essi devono essere assicurati contro la caduta nel macchinario e non devono causare ostruzioni dall'accesso in entrata o in uscita dal locale.

Le uscite diverse da boccaporti principali o dagli osteriggi con scale fissate in modo permanente sono identificate da un simbolo.



ATTENZIONE

MAI

- Ostruire i passaggi per uscite e osteriggi.
- Ostruire comandi di sicurezza, per esempio valvole del combustibile, valvole del gas, commutatori dell'impianto elettrico.
- Ostruire estintori portatili stivati negli armadietti.
- Lasciare l'unità incustodita quando sono in uso apparecchi di cottura e/o riscaldamento.
- Modificare qualsiasi impianto dell'unità (specialmente elettrico, del combustibile o del gas) ne consentire a personale non qualificato di modificare qualsiasi impianto dell'unità.
- Riempire qualsiasi serbatoio del combustibile o sostituire bombole del gas quando il macchinario è in funzione, oppure quando apparecchi di cottura o riscaldamento sono in uso.
- Fumare mentre si manipola combustibile o gas.



AVVERTENZA

Gli apparecchi a fiamma libera a combustibile consumano l'ossigeno della cabina e rilasciano nell'unità i prodotti della combustione. La ventilazione è necessaria quando gli apparecchi sono in uso. Aprire le aperture di sfiato previste quando gli apparecchi sono in uso. Non ostruire mai le aperture di ventilazione e assicurarsi che gli apparecchi con condotto di scarico funzionino correttamente.

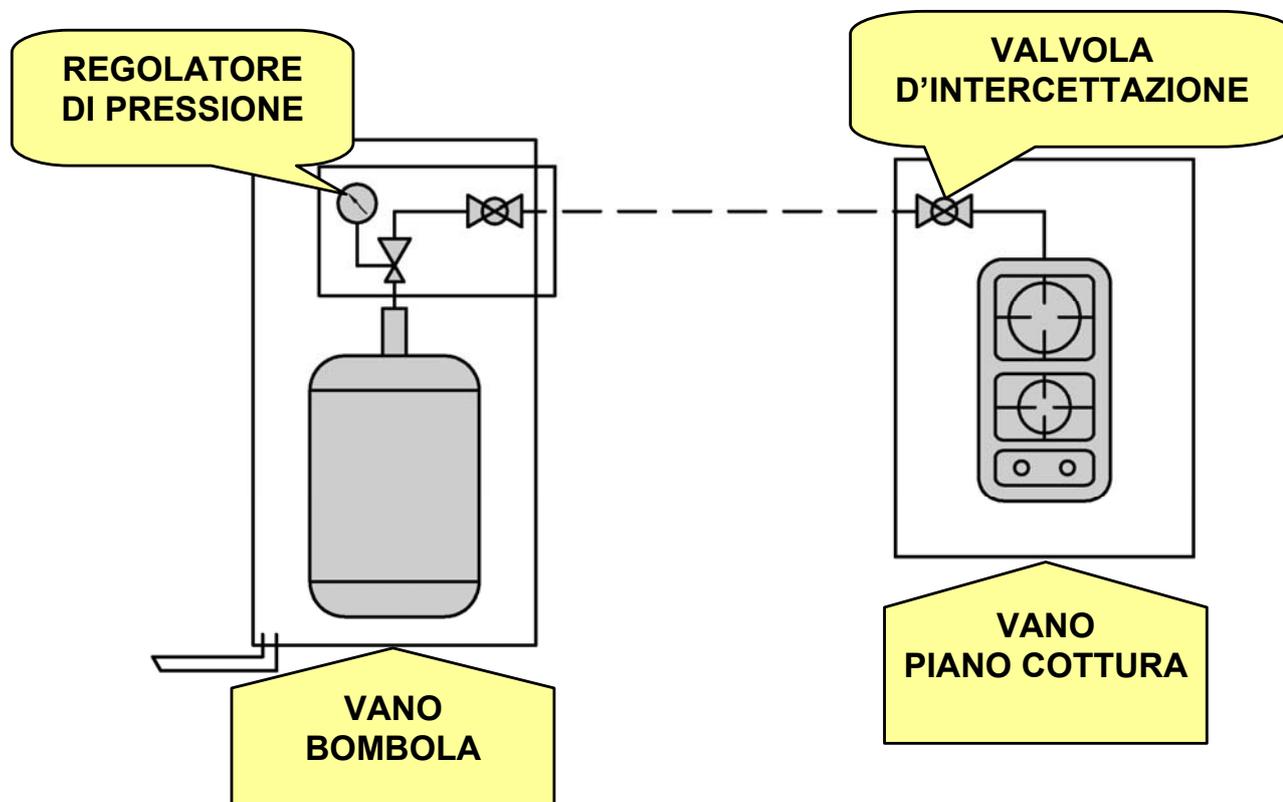


ATTENZIONE

Fare attenzione a non tirare accidentalmente la leva d'innesco dell'impianto.

IMPIANTO GPL (Optional)

Il battello può essere equipaggiato di un fornello che funziona tramite un impianto GPL.

Utilizzo

1. Aprire il piano di protezione del fornello
2. Tramite la valvola posta sul riduttore di pressione alimentare l'impianto
3. Aprire la valvola d'intercettazione
4. Ruotare il pomello del bruciatore per fare uscire il gas e premere per scoccare la scintilla
5. Al termine dell'utilizzo chiudere la valvola posta sul riduttore di pressione e lasciare scaricare l'impianto (l'operazione può richiedere qualche secondo)
6. Chiudere la valvola d'intercettazione e poi i pomelli dei bruciatori
7. Riporre il piano di protezione in posizione abbassata

**ATTENZIONE**

E' buona norma mantenere la superficie del piano di cottura sgombra da qualsiasi oggetto e sempre pulita. Utilizzare prodotti adatti alla pulizia. Colpi di vento improvvisi e schizzi d'acqua possono spegnere la fiamma. Utilizzare il fornello solo con imbarcazione all'ancora e con condizioni meteo idonee.



AVVERTENZA

Chiudere tutte le valvole e il riduttore di pressione quando:

- L'impianto non viene utilizzato
- Durante la sostituzione dell'alimentazione
- In caso di emergenza

Dopo l'utilizzo dell'impianto chiudere il regolatore di pressione nel vano bombola e lasciare scaricare i residui di gas rimasti all'interno dell'impianto; dopo di che chiudere la valvola d'intercettazione e i bruciatori del fornello



ATTENZIONE

Non utilizzare soluzioni contenenti ammoniaca
NON USARE MAI FIAMME PER CERCARE PERDITE



AVVERTENZA

Mantenere ben ventilata la zona in cui vengono utilizzati apparecchi a fiamma libera.

Non utilizzare il fornello o la stufa per riscaldare.

Non ostruire l'accesso ai componenti dell'impianto GPL in nessun modo. Tenere le valvole delle bombole vuote chiuse e scollegate.

Mantenere coperture protettive, coperchi e tappi in posizione.

Conservare le bombole di riserva in alloggiamenti ventilati su ponti aperti o in armadietti a tenuta di gas dotati di sfiato fuoribordo e destinati a quello scopo. Non utilizzare gli armadietti o gli alloggiamenti delle bombole di GPL per immagazzinare altri apparecchi.



AVVERTENZA

Non lasciare mai l'unità incustodita quando gli apparecchi a GPL sono in uso. Non fumare e usare fiamme vive quando si sostituiscono le bombole GPL.

2.10 Accessori

SCALETTA DI RISALITA

Il battello può essere provvisto di una scaletta a poppa, che permette una risalita comoda e sicura sul battello.



PERICOLO

Non effettuare nessuna operazione di risalita a barca in movimento o con il motore acceso.

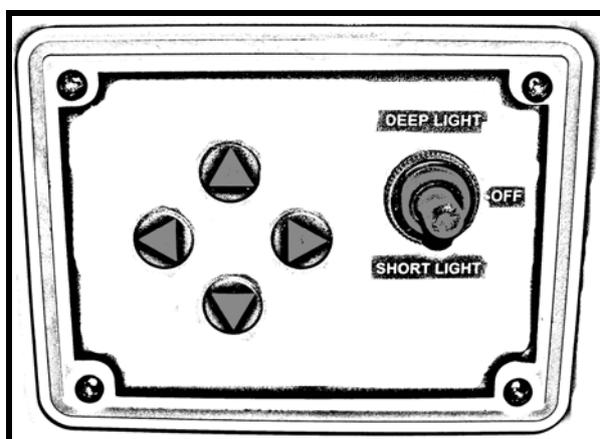
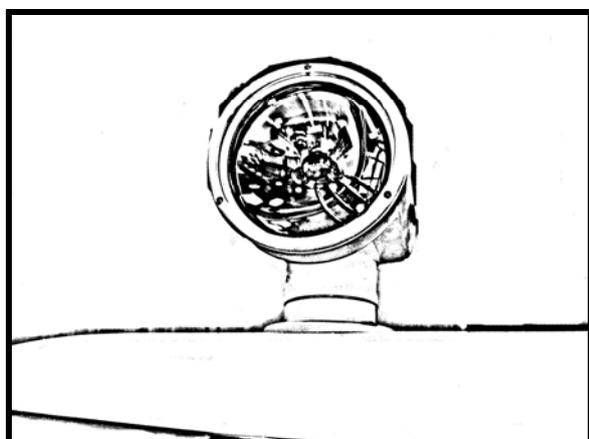


AVVERTENZA

Non sovraccaricare la scaletta. Non utilizzare la scaletta fuori dall'acqua. Attenzione a non ferirsi o schiacciarsi le dita durante la manutenzione e la risalita.

FARO GIREVOLE

Il battello può essere dotato di un faro girevole e regolabile a distanza. Per un corretto utilizzo consultare il manuale allegato.



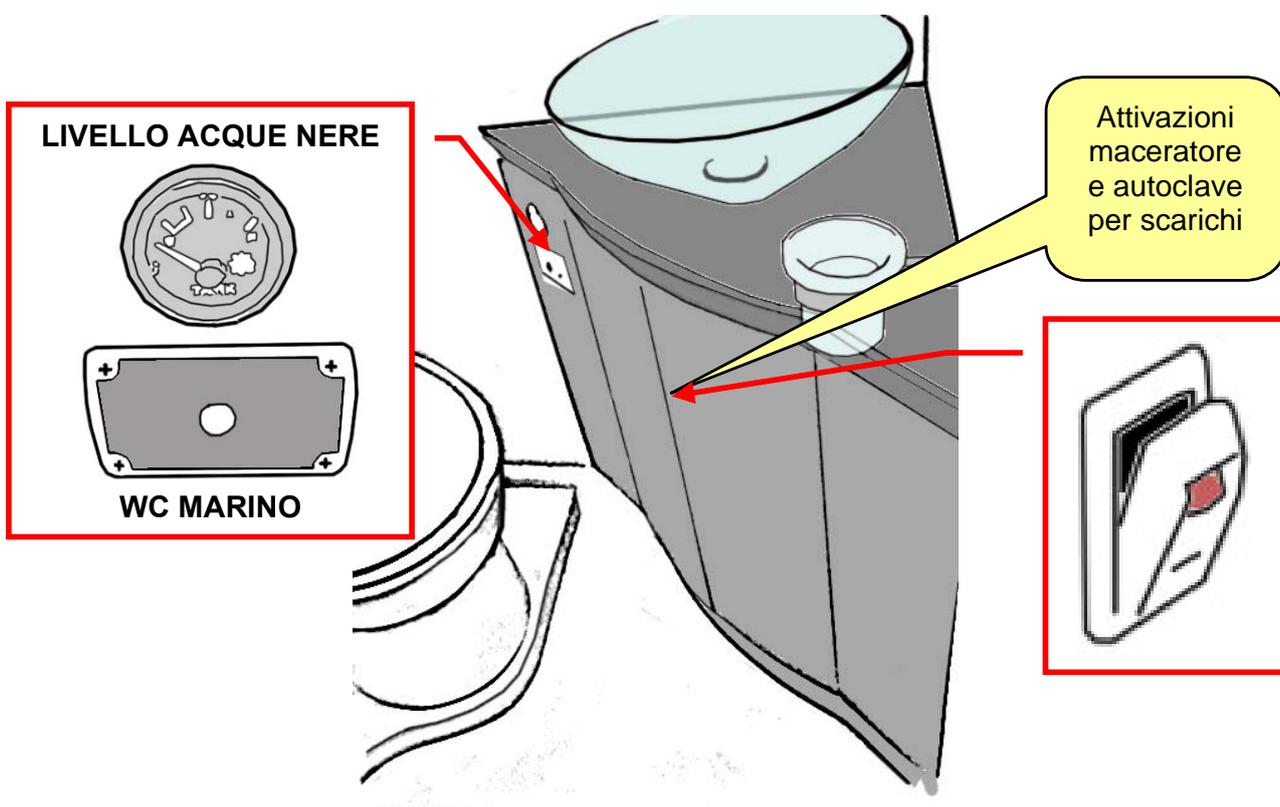
BAGNO

Il battello può essere dotato di un bagno che è composto da:

- WC marino
- Lavandino
- Acqua fredda/calda con possibilità di utilizzo da rubinetto o da doccia

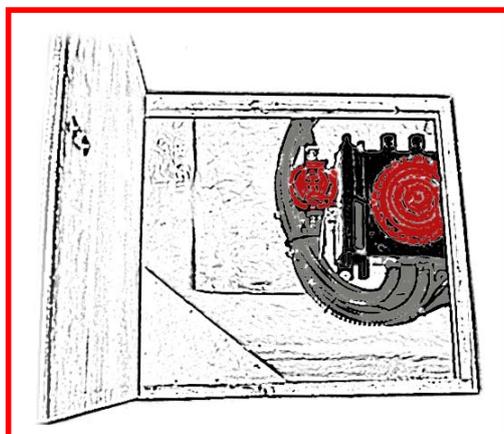
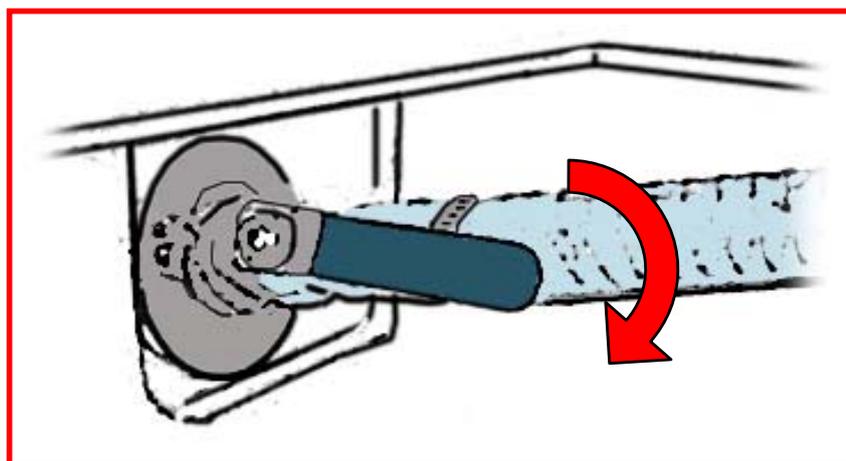
UTILIZZO

Prima dell'uso assicurarsi che le valvole di presa a mare e lo scarico a mare siano aperte; dopo l'utilizzo premere il pulsante di comando per azionare la toilette, operare in questa maniera sino a che la tazza non sia completamente risciacquata e la pompa di scarico abbia espulso l'acqua dalla base della tazza. La toilette marina elettrica fornirà il servizio senza problemi purché usata in modo appropriato. La toilette può distruggere rifiuti organici e carta igienica non è in grado di macerare stracci, assorbenti sanitari o oggetti duri e solidi di altra natura. Se la pompa non scarica e la tazza comincia a riempirsi, chiudere parzialmente la valvola di aspirazione fino a che non si è svuotata completamente. Operare quindi per alcuni secondi con entrambe le valvole aperte in maniera da svuotare completamente la toilette e tutto il sistema di scarico. Dopo ogni operazione chiudere le valvole di aspirazione e di scarico.



LAVELLI

Prima dell'utilizzo assicurarsi che la valvole a saracinesca delle prese a mare siano correttamente aperte e non siano ostruite. Il battello è dotato di serbatoio per acque grigie.

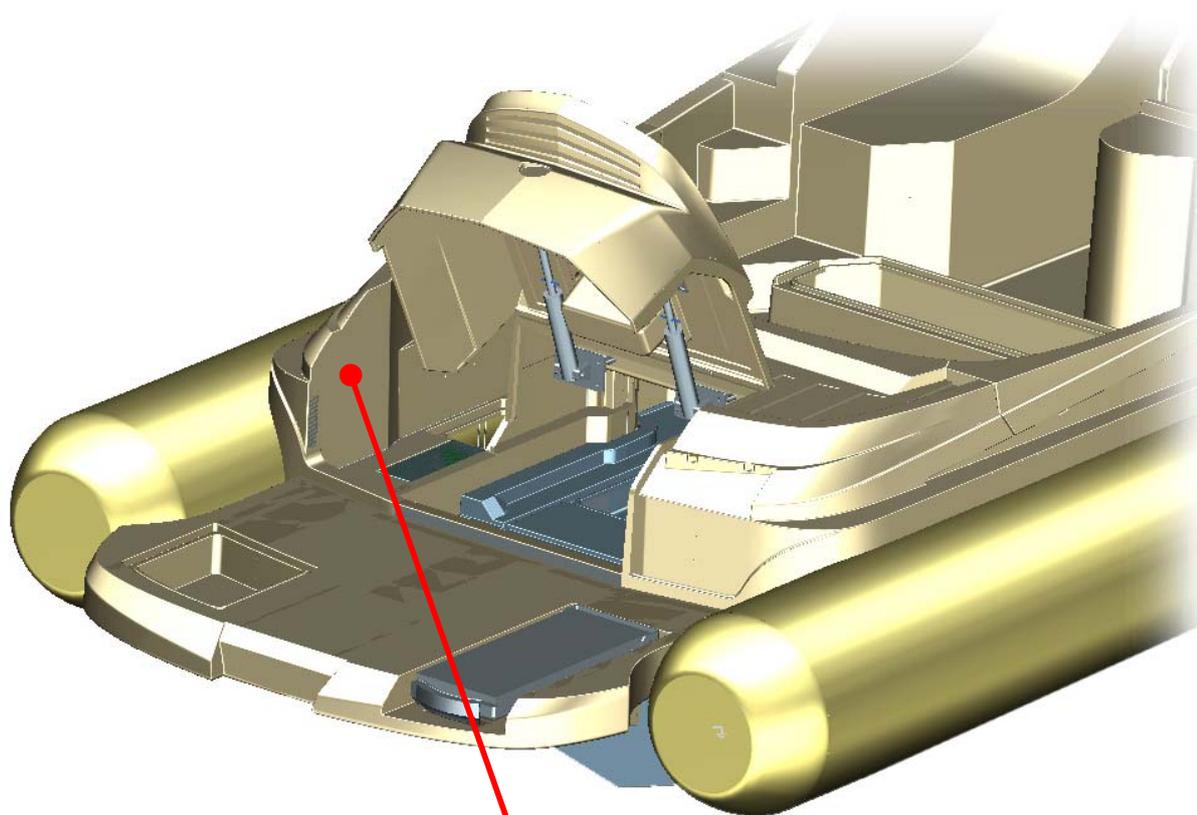


Il serbatoio acque grigie è posizionato in sentina sotto il pavimento nella dinette interna

PORTELLONI/ISPEZIONI

Il battello può essere dotato di portello alzabile elettricamente.

PORTELLO MOTORI



COMANDO PORTELLONE

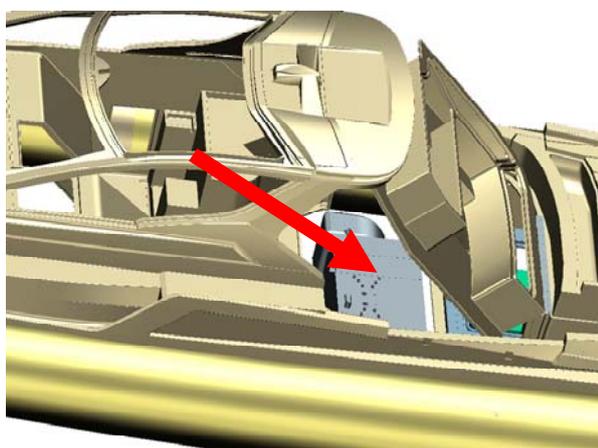


PERICOLO

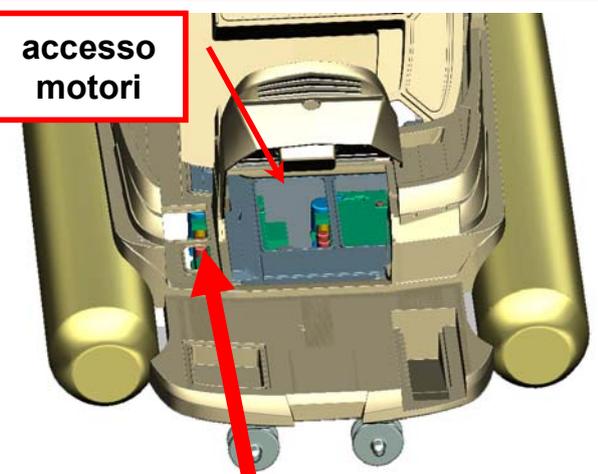
Non stazionare sotto il portellone senza averlo messo in sicurezza.
Non stazionare sotto il portellone senza un'altra persona presente all'esterno.

ISPEZIONI

L'apertura e la chiusura del portellone per ispezionare i serbatoi è comandata da due pulsanti, il consenso in consolle e l'operazione su/giù vicino alla cucina.

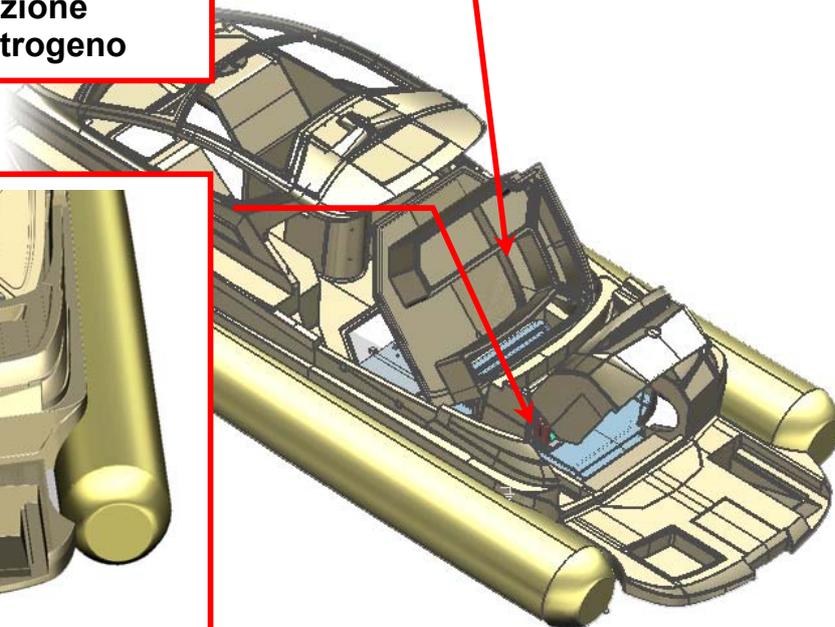


**intercettazione/ispezione
serbatoi e gruppo elettrogeno**



**accesso
motori**

accesso batterie e staccabatterie

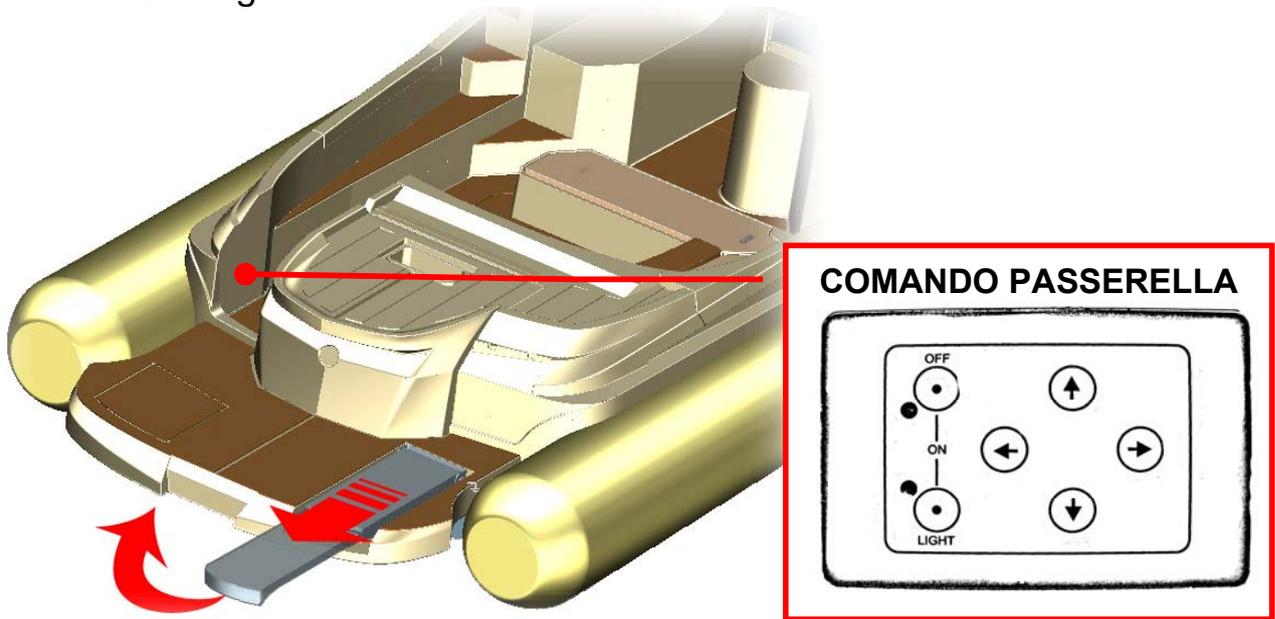


AVVERTENZA

Far aprire il portellone intercettazione/ispezione serbatoi solo da personale autorizzato e competente.

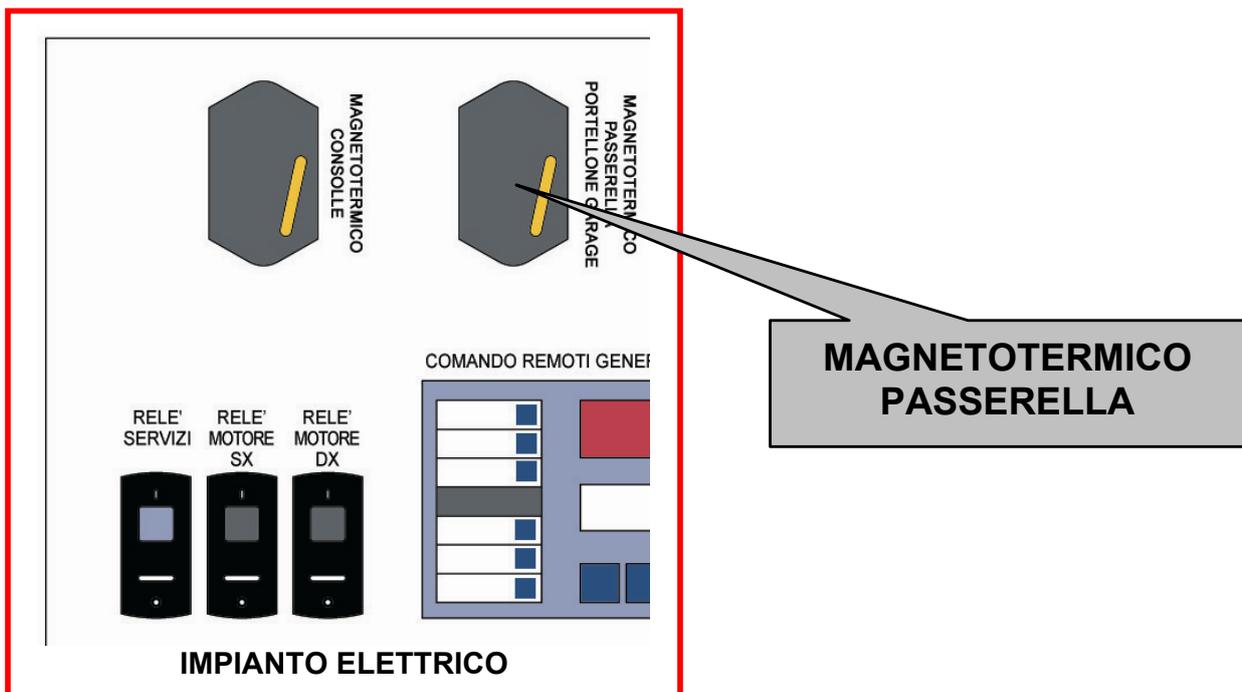
PASSERELLA

Il battello può essere dotato di passerella movimentabile elettricamente. Tramite un comando remoto è possibile alzare/abbassare e estendere/chiedere la passerella. Per il corretto funzionamento consultare il manuale in allegato.



L'impianto è dotato anche di un interruttore magneto-termico che interviene in caso di sovracorrente, interrompendo il circuito elettrico.

Il riarmo della protezione è manuale e si trova vicino allo stacca batteria.

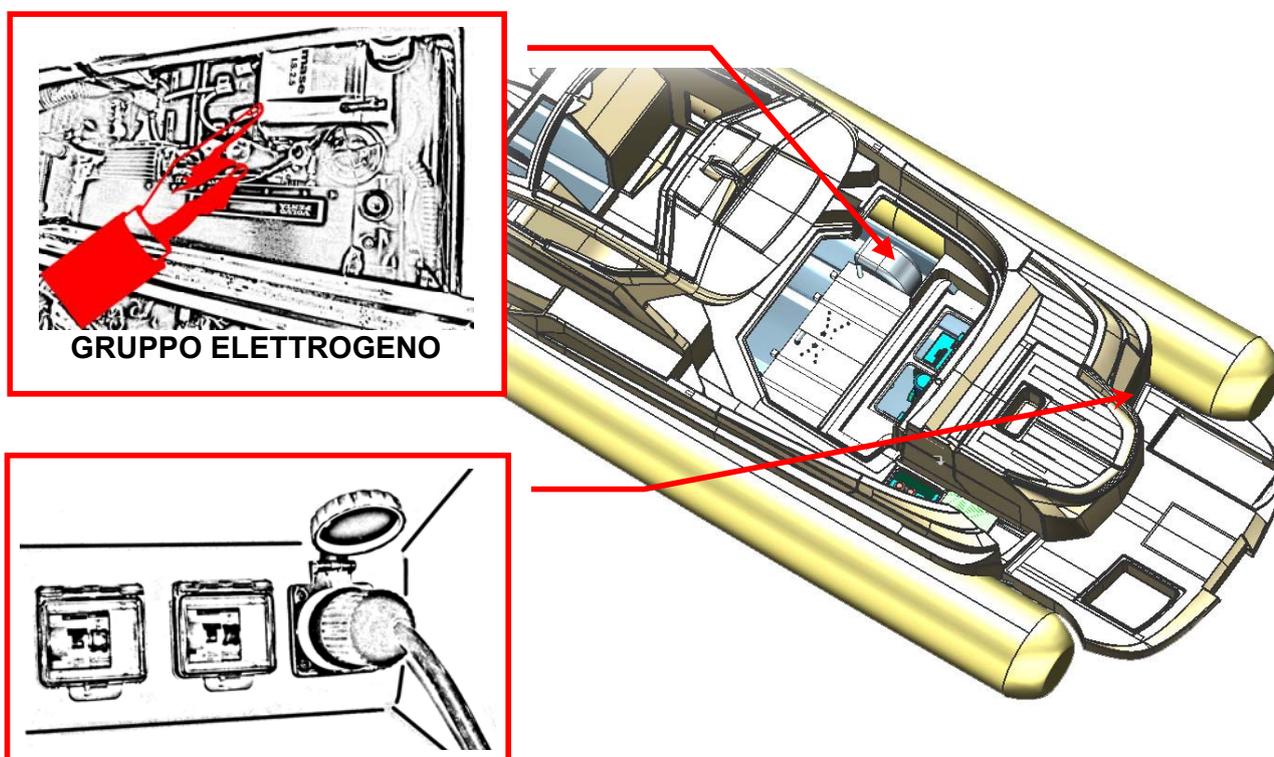


IMPIANTO 220V CA

Il battello prevede un'impianto a 220V CA che permette il funzionamento di una serie di utenze:

- Scalda acqua (boiler)
- Cucina elettrica (interno barca)
- Prese corrente 220V (interno barca)
- Alimentazione antenna TV

L'alimentazione a 220V può essere fornita dal gruppo elettrogeno e dalla presa a banchina.



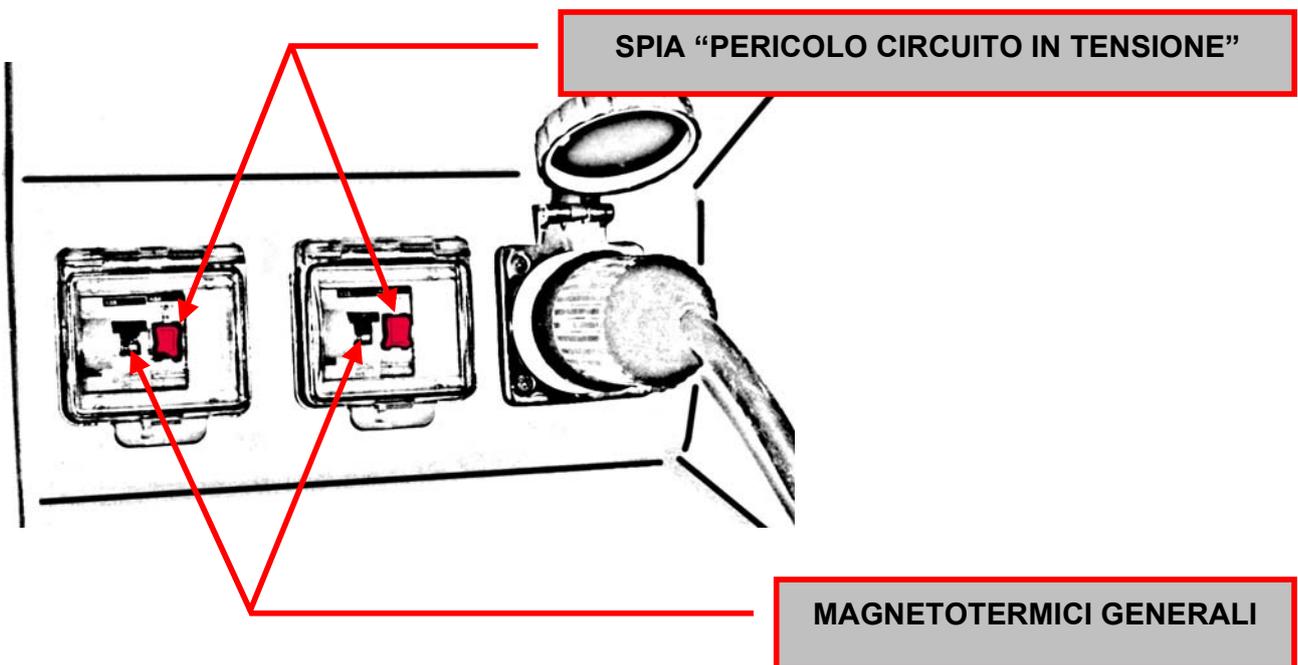
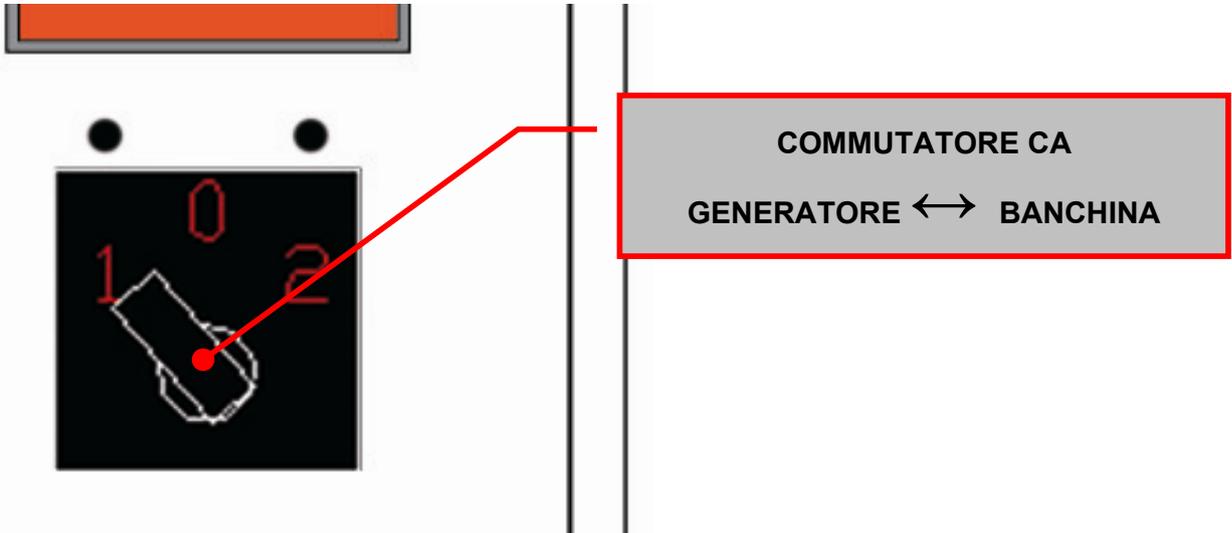
- SALVAVITA UTENZE
- CENTRALINA GENERALE 220V MAGNETOTERMICI
- PRESA A BANCHINA



AVVERTENZA

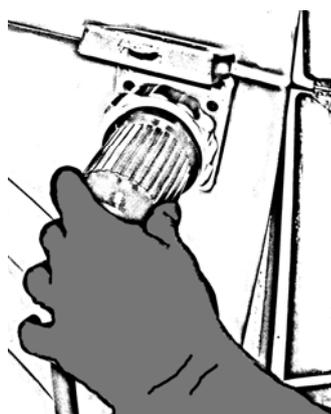
Il gruppo elettrogeno e la presa a banchina non possono mai funzionare contemporaneamente.

Un commutatore permette di scegliere la fonte di alimentazione. Quindi in navigazione si utilizzerà il gruppo elettrogeno mentre quando si è fermi in porto si collegherà la presa banchina che permette di caricare sia le batterie di servizio che quelle del motore e inoltre l'utilizzo di tutte le varie utenze.



PERICOLO

NON LAVORARE SU UN IMPIANTO A **CA** ATTIVATO

CA PRESA A BANCHINA

Posizionare il commutatore in CA banchina e inserire la spina come raffigurato.

**AVVERTENZA**

Per ridurre al minimo i pericoli di scossa e incendio:

- 1) Aprire l'interruttore di collegamento dell'alimentazione da terra dell'unità prima di collegare o scollegare il cavo dell'alimentazione da terra
- 2) Collegare il cavo dell'alimentazione da terra alla presa di ingresso dell'unità, prima di collegare la sorgente dell'alimentazione da terra (*).
- 3) Se l'indicatore di polarità è attivato, scollegare immediatamente il cavo (**)
- 4) Scollegare il cavo dell'alimentazione da terra prima dalla sorgente dell'alimentazione da terra.
- 5) Chiudere saldamente il coperchio della presa di alimentazione da terra

NON MODIFICARE I CONNETTORI DEL CAVO DELL'ALIMENTAZIONE DA TERRA, usare solo connettori compatibili.

(*) Non richiesto per installazioni dei cavi della presa di terra collegati in modo permanente.

(**) Richiesto solo se è richiesto un indicatore di polarità inversa nel sistema.

**AVVERTENZA**

Non permettere che l'estremità del cavo dell'alimentazione da terra galleggi nell'acqua. Può crearsi un campo elettrico che può causare lesioni o morte dei bagnanti nelle vicinanze.

CA GENERATORE



Posizionare il commutatore in CA generatore e consultare il manuale fornito in dotazione.

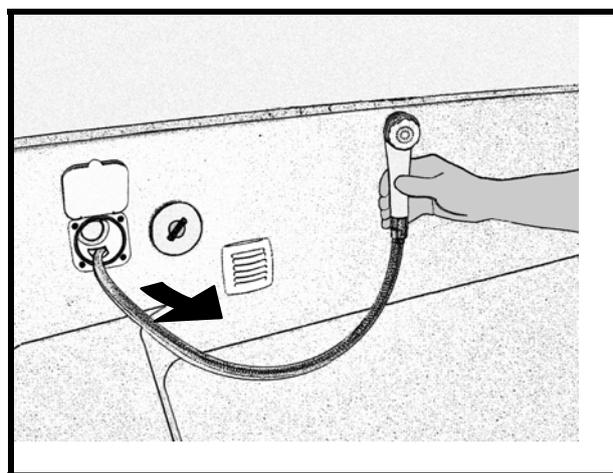
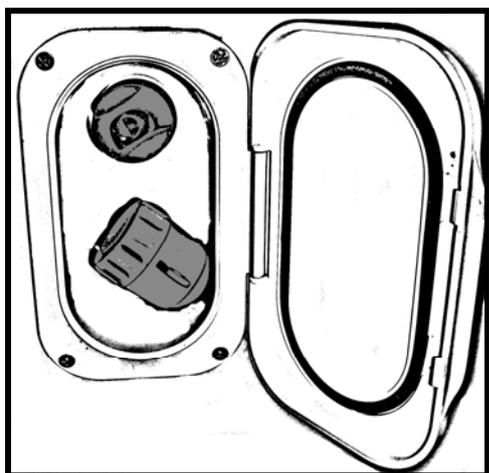
CARICABATTERIA



Per un corretto utilizzo del caricabatteria consultare il manuale fornito a corredo.

DOCCIA

L'erogazione dell'impianto è fornito tramite una doccetta a telefono dotata di tubo gommato, raccolto in una nicchia situata nelle pareti di poppa. E' presente un regolatore di flusso che permette l'erogazione di acqua calda e di acqua fredda.

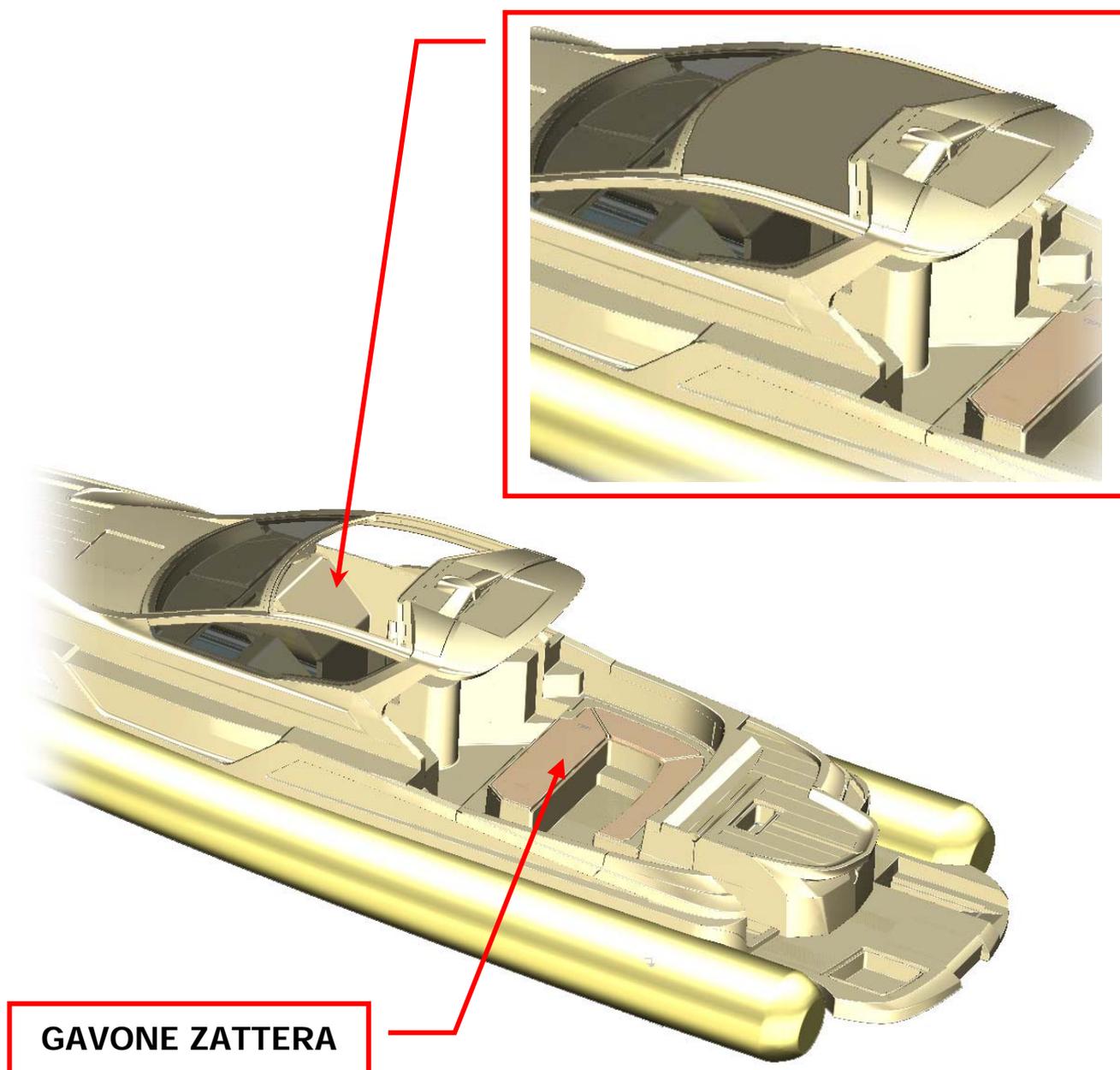


AVVERTENZA

Prima dell'utilizzo assicurarsi della presenza di acqua dolce nell'apposito contenitore. Per l'utilizzo dell'acqua calda assicurarsi del corretto funzionamento dello scaldacqua.

SOFT TOP

Il battello può essere dotato di un Sof Top elettrico. Nel pannello interno si trova l'interruttore generale, mentre nel pannello esterno si trova il pulsante apertura/chiusura Sof Top.

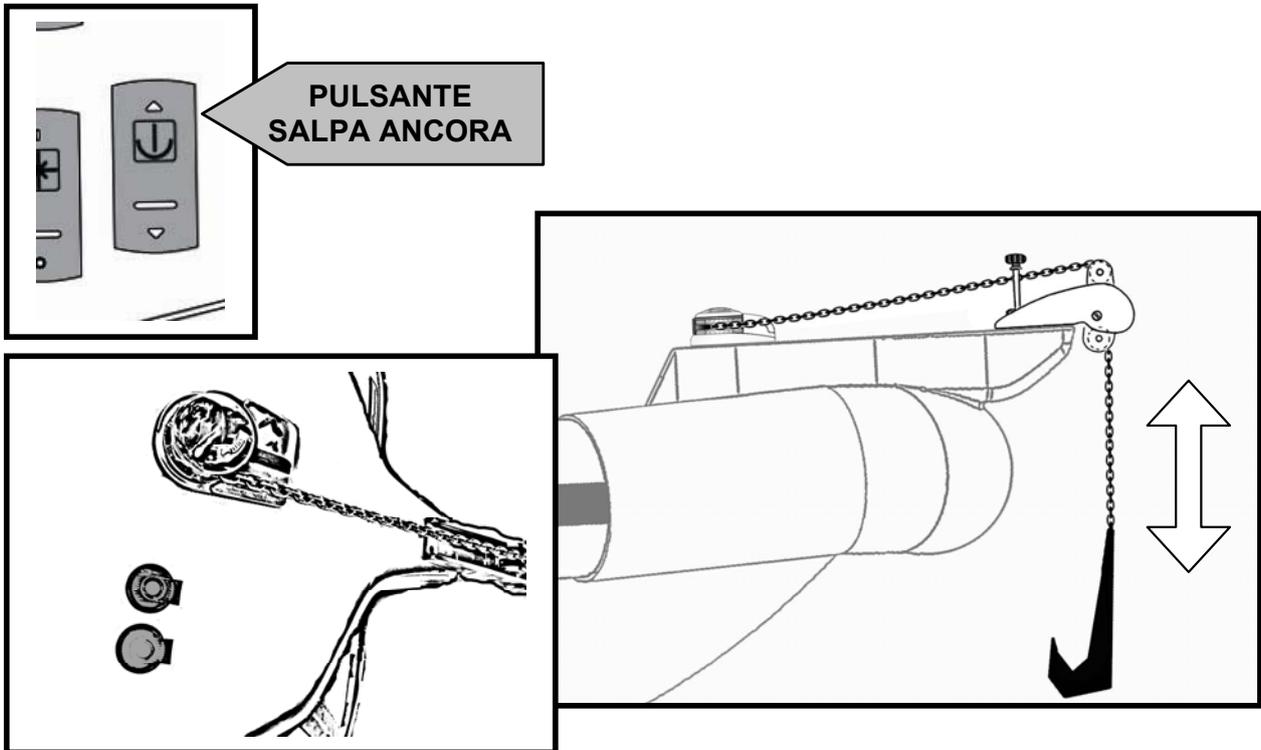


PERICOLO

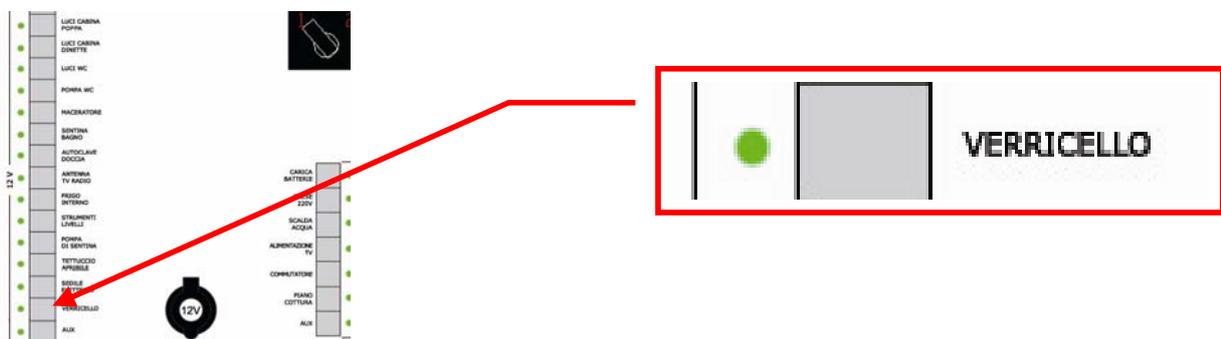
Durante la navigazione NON è possibile aprire/chiedere il Soft Top.

SALPA ANCORA

Il battello può essere provvisto di un salpa ancora elettrico. Il dispositivo è controllato mediante una leva up/down, posto nel pannello interruttori esterno e tramite un comando a prua posto nelle vicinanze del salpa ancora.



L'impianto è dotato anche di un interruttore magneto-termico che interviene in caso di sovracorrente, interrompendo il circuito elettrico. Il riarmo della protezione è manuale e si trova a prua nel deposito catena.



AVVERTENZA

Prima di mettersi in movimento controllare che l'ancora sia fissata al musone.

3.1 Scelta del motore e sua istallazione

INSTALLAZIONE DEL MOTORE

Per quanto riguarda l'installazione di motori di elevata potenza fissati permanentemente allo specchio è bene che se ne occupi il concessionario o una officina attrezzata di provata competenza.

Per eventuali problemi che dovessero insorgere relativamente all'assetto, scelta dell'elica ecc., contattate il concessionario o, attraverso di esso, il nostro ufficio assistenza.



PERICOLO

Pretendete dai vostri "installatori" impianti e sistemazioni "a norma di legge".

3.2 Elementi di navigazione e sicurezza

Questo manuale contiene raccomandazioni e linee di condotta basilari per l'utilizzo sicuro dell'imbarcazione. Pur non essendo possibile fornire informazioni di sicurezza per ogni potenziale situazione si raccomanda fortemente di:

- Informarsi regolarmente circa i requisiti di sicurezza in vigore ed equipaggiare il mezzo con tutte le dotazioni previste dalla legge.
- Fare ispezionare l'imbarcazione dal proprio concessionario o da personale qualificato almeno una volta all'anno.
- Non affidate il comando del mezzo a bambini o a persone inesperte o non abilitate alla condotta dell'imbarcazione.
- Non mettetevi al comando del mezzo sotto l'effetto di alcool, medicine o sostanze che possano alterare il vostro grado di attenzione.
- Prima di intraprendere la navigazione informarsi sulle condizioni meteomarine.

3.2.1 Rifornimento

1. Spegner tutti i dispositivi elettrici, compreso il motore, utilizzando gli appositi staccabatteria.
2. Spegner sigarette e/o altri oggetti che possano produrre scintille o fiamme.
3. Chiudere tutti gli sportelli e gavoni in prossimità del punto di rifornimento.



PERICOLO

I vapori di carburante sono esplosivi e possono stagnare nelle parti inferiori dell'imbarcazione, ove potrebbero incendiarsi accidentalmente. Durante le operazioni di rifornimento del carburante tutti i boccaporti e gli oblò dovranno rimanere chiusi.



NOTA

Evitate per quanto possibile dispersioni in mare di carburante e di olio.



NOTA

Fate in modo che gli estintori a bordo siano di facile accesso per qualsiasi evenienza.

PROCEDURE DA RISPETTARE DOPO IL RIFORNIMENTO:

1. Chiudere il tappo del serbatoio e pulire l'eventuale spargimento di carburante.
2. Aprire tutti i boccaporti/gavoni, oblò, comparti del motore ecc., verificando sia visivamente che con l'olfatto, l'eventuale presenza di vapori/fumi o perdite di carburante. Qualora vi siano segni di perdite e/o vapori, individuare ed eliminare la causa prima di avviare il/i motore/i.
3. Se avete dotato la Vostra imbarcazione pneumatica di un tendalino (es. per campeggio Nautico), fate aerare prima di avviare il/i motore/i.

**PERICOLO**

I vapori carburante sono altamente esplosivi (specie se si tratta di benzina). A fine di evitare la possibilità di esplosione o di incendio, controllare visivamente che non vi siano perdite o spargimenti di carburante e con l'olfatto che non vi siano presenza o accumulo di vapori nel vano serbatoi o negli altri portelli. **Prima di ogni avviamento motori, azionare sempre l'estrattore di vapori per almeno 4 minuti.**

**ATTENZIONE**

Sostituire immediatamente le tubazioni del carburante e gli estintori al minimo segno di usura, screpolature o ruggine.

**NOTA**

Gli estintori dovrebbero essere sempre mantenuti in perfetta efficienza, occorre ricordare che, specie nel caso di estintori a polvere, l'indicazione del manometro non è sempre sufficiente. È utile comunque sottoporre regolarmente gli estintori a controlli periodici presso aziende specializzate, almeno una volta all'anno. Logicamente durante la navigazione, gli estintori devono essere posti in posizione **ben visibile** e non in gavoni chiusi a chiave.

3.2.2 Incendio

Per evitare pericoli di incendio prima di tutto occorre una accurata prevenzione. Un controllo periodico dell'impianto elettrico e di rifornimento e una particolare attenzione durante le fasi di rifornimento, ridurranno al minimo il pericolo di incendio.



PERICOLO

Per nessun motivo i serbatoi dovranno essere stivati in locali o gavoni dotati di impianto elettrico.



NOTA

Evitate di tenere materiali altamente infiammabili a bordo, anche taniche di carburante di riserva andranno stivate con prudenza.

In caso di incendio a bordo verificare se si tratta di un componente elettrico o di un incendio di piccola entità, non coinvolgente liquidi infiammabili; si può provare ad estinguerlo completamente mediante un estintore di tipo idoneo.

Se si tratta invece di un incendio del sistema di alimentazione o di liquidi infiammabili, il pericolo di esplosione è maggiore.

Se si ritiene necessario abbandonare l'imbarcazione, assicurarsi che tutti i passeggeri indossino i giubbotti salvagente. Se è possibile, prima di abbandonare l'imbarcazione, cercate di comunicare alle **Unità di Soccorso** la Vostra posizione.

Abbandonata l'imbarcazione allontanarsi **RAPIDAMENTE** e cercare di mantenersi a debita distanza, poiché il carburante infiammato può spargersi sulla superficie dell'acqua, nei pressi dell'imbarcazione.

Per lo stesso motivo non utilizzare i segnali di soccorso prima di avere raggiunto una certa distanza dall'imbarcazione, onde evitare possibili esplosioni.



ATTENZIONE

Temere sempre il pericolo d'incendio.

3.2.3 Allagamento/imbarco d'acqua

L'allagamento/imbarco d'acqua o il capovolgimento possono essere causati da diversi fattori:

- dall'aver ignorato le condizioni meteo-marine
- dall'aver caricato scorrettamente l'imbarcazione
- dall'aver manovrato o attraccato l'imbarcazione scorrettamente

Se l'allagamento è causato dall'azione delle onde di poppa, cercare di girare l'imbarcazione e affrontarle di prua. Verificare che le pompe di sentina (se previste), siano in funzione e contribuire allo svuotamento utilizzando secchi o pompe manuali. Se l'allagamento è causato da un foro nello scafo, cercare di tapparlo con qualsiasi oggetto disponibile (stracci/stoffa/arnesi in legno ecc.) e rientrare immediatamente nel più vicino porto. In caso di mare agitato, mantenere tutti i portelli chiusi, indossare i giubbotti di salvataggio e cercare di raggiungere il porto più vicino. Rammentate che l'imbarcazione, qualora non fosse in pericolo di affondamento, è implicitamente il luogo più sicuro per l'equipaggio e rappresenta il miglior mezzo per poter essere avvistati dai mezzi di soccorso; pertanto la decisione di abbandonarla deve derivare da condizioni di estrema gravità ed ingovernabilità, a fronte di un serio rischio di affondamento. In questo caso, (se dotati di VHF), prima di abbandonare l'imbarcazione lanciare il MAY DAY, comunicando la propria posizione alle unità di soccorso. Prima di entrare in acqua, assicuratevi che tutti abbiano indossato il giubbotto di salvataggio, verificate di avere con Voi i segnali di soccorso, lanciatene subito uno; infatti con il mare agitato, non sempre è possibile individuare un' altra imbarcazione all'orizzonte, è quindi possibile che questa ultima veda il Vostro segnale di soccorso.



NOTA

Durante la navigazione chiudere tambuccio, osteriggi ed oblò. Lasciare sempre aperte le valvole o i tappi degli scarichi pozzetto. Chiudere tutte le prese a mare e gli scarichi a mare ad esclusione di quelli relativi alle pompe di sentina. Non ostruire mai gli scarichi pozzetto. Non lasciare materiale ingombrante davanti agli scarichi.



PERICOLO

Se l'imbarcazione è allagata o sta imbarcando acqua, può diventare instabile e capovolgersi.

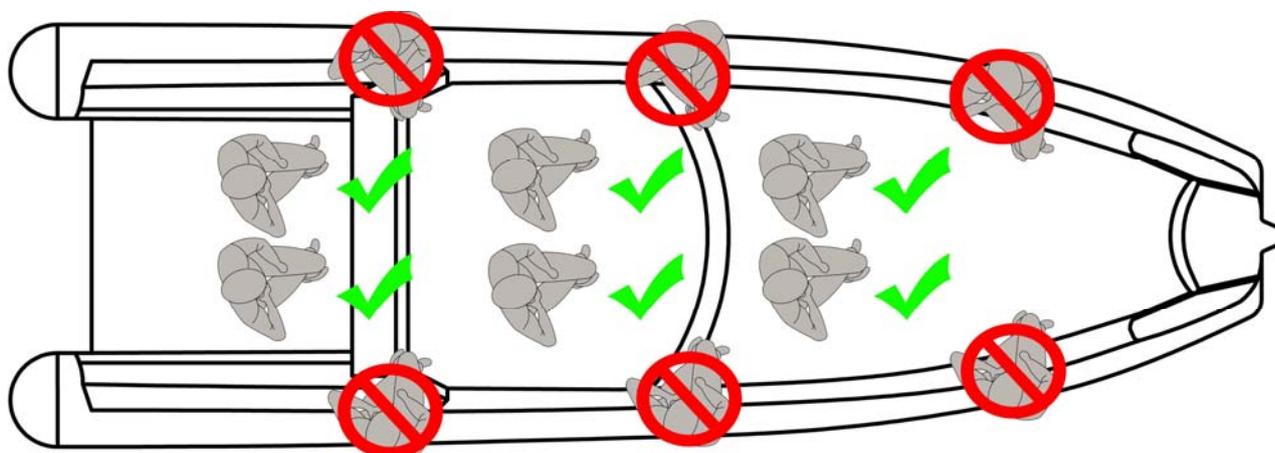
3.2.4 Carico a bordo

Una corretta distribuzione del carico è fondamentale per quanto riguarda un buon assetto in navigazione.

In linea generale è bene evitare grosse concentrazioni a prua e a poppa.

In realtà in base all'abbinamento motore-gommone ed al variare del carico, dovrete trovare la distribuzione migliore al fine dell'assetto. Dopo un minimo di esperienza tutto ciò diventerà automatico.

Istruire i passeggeri a bordo riguardo il funzionamento e l'ubicazione dei mezzi di salvataggio e antincendio.



AVVERTENZA

Le persone trasportate dovranno alloggiare entro le superfici previste, in numero adeguato, come riportato in calce sul Certificato CE.

Non si assumono responsabilità per incidenti derivanti dall'utilizzo dei tubolari come sedute durante la navigazione.

Non camminare o calpestare il parabrezza.



PERICOLO

È bene evitare che i passeggeri si sporgano o si siedano sui tubolari in prossimità della prua, in caso di caduta potrebbero facilmente essere travolti dall'imbarcazione pneumatica o dall'elica del motore.

3.2.5 Sicurezza in mare

PERICOLO

Prestate la massima attenzione a ciò che Vi circonda, affinché individuiate scogli ed oggetti affioranti o sommersi, bagnanti, sommozzatori, reti, grosse onde ecc.

PERICOLO

Usare sempre estrema cautela quando ci si avvicina a qualche persona in acqua. Avvicinarsi soltanto a velocità minima, dirigendo la poppa in direzione opposta alla persona man mano che si avvicina. Portate la leva del cambio in folle e spegnete il motore dell'imbarcazione quando si è ancora a vari metri di distanza dalla persona in acqua.

NOTA

RISPETTATE L'AMBIENTE!

Evitare di smaltire o gettare nell'ambiente rifiuti, carburanti, oli ed altre sostanze inquinanti.

PERICOLO

Non consentite ad alcuno di occupare l'area di poppa quando i motori sono in funzione (ciò vale anche quando i motori sono in folle). Le eliche in rotazione possono causare lesioni gravi o morte. Quando vi sono nuotatori in prossimità dell'imbarcazione il motore (o i motori) dell'imbarcazione deve essere SPENTO.

AVVERTENZA

Durante l'attracco, sia i passeggeri che l'equipaggio devono rimanere a bordo fino al completamento di tutte le manovre. Quindi scendere dall'imbarcazione solo quando quest'ultima è stata fissata agli ormeggi ed il/i motore/i spento/i.



ATTENZIONE

Il ponte di lavoro, inteso come area esterna dove è consentito alle persone di stare in piedi o camminare durante l'abituale operatività dell'imbarcazione, è limitato alle zone comprese nel pozzetto di poppa, sono esclusi i due passavanti laterali. Per accedere alla zona di manovra di prua utilizzare l'osteriggio della cabina prodiera.



ATTENZIONE

Mantenete sempre in efficienza il Vostro gommone, il Vostro motore e tutte le dotazioni previste dalla legge. Non partite per lunghi tragitti senza conoscere i bollettini meteorologici. Informate i Vostri passeggeri sul comportamento da tenere a bordo, avvisateli prima di effettuare manovre brusche. Usate sempre lo stacco di sicurezza del motore. Rispettate le normative sulla navigazione! Controllate che gli impianti di alimentazione siano in perfetta efficienza e non abbiano perdite. È buona cosa procurarsi una bussola e la carta nautica del tratto di mare che Vi interessa, nelle quali sono segnalate zone interdette alla navigazione e molte altre informazioni utili. Tenete conto del fatto che i consumi di carburante con cattivo tempo possono facilmente raddoppiare, pertanto calcolate la vostra autonomia di conseguenza.



NOTA

Rammentare che tutte le imbarcazioni virano di poppa. Ciò significa che la poppa si sposta in direzione opposta a quella della virata. Ad esempio, quando si gira la ruota del timone a sinistra, la poppa gira a destra man mano che l'imbarcazione compie la virata a destra, e viceversa. È particolarmente importante ricordare questo particolare durante le manovre di attracco al molo, quando si guida l'imbarcazione in aree ristrette ed in presenza di altre imbarcazioni o quando si è in prossimità di persone in mare.

3.2.6 Prima di ogni partenza

Prima di ogni partenza l'imbarcazione v'è sempre controllata nei dettagli ed è opportuno effettuare non solo esami visivi, ma anche prove di funzionamento totali, compresa una verifica alle varie apparecchiature elettriche ed elettroniche. Vanno controllate tutte le dotazioni di bordo riguardanti la sicurezza in mare; quindi i mezzi di salvataggio, i razzi di segnalazione, i mezzi antincendio e di comunicazione (VHF) (In base alla navigazione effettivamente effettuata).

IMPORTANTE

Controllare il buon funzionamento della timoneria; se idraulica, verificare con particolare attenzione eventuali perdite di pressione o trafile di olio.

INOLTRE

Considerare la durata del viaggio, le condizioni meteo/marine, tenendo conto dell'esperienza del personale di bordo.

Caricare correttamente l'imbarcazione, mantenendo il carico basso e distribuito uniformemente. Non superare le capacità massime indicate dal Costruttore. Mantenere un bordo libero adeguato. Fissare il carico in modo che non possa costituire pericolo durante la navigazione.

Verificare lo stato della sentina e che non vi siano infiltrazioni d'acqua nello scafo. Controllare il corretto funzionamento della Pompa di Sentina (se in dotazione). Prima di avviare il motore, verificare che le prese a mare per il raffreddamento motori non siano ostruite. Controllare la quantità di carburante esistente nei serbatoi. Se in dotazione, controllare il corretto funzionamento degli strumenti di navigazione. (bussola/GPS ecc, ecc.).

Controllare la pressione dei tubolari e che tutti i tappi valvole siano serrati. Una volta avviato il motore, mantenerlo in folle per qualche minuto prima di disormeggiare l'imbarcazione. Controllare il funzionamento degli indicatori dati motore (se installati). In caso di "lunghe crociere", è opportuno e doveroso informarsi sull'evolversi delle condizioni meteo, informare gli organismi competenti della propria partenza, del luogo di destinazione, della rotta che si vuole seguire, ed eventualmente farsi consigliare su quest'ultima.



ATTENZIONE

Calibrare la bussola regolarmente, ed assicurarsi dell'efficienza degli altri strumenti di navigazione. Non lasciare oggetti metallici vicini alla bussola.



AVVERTENZA

Non ostruire mai l'accesso ai mezzi antincendio e di salvataggio.

Non ostruire mai il passaggio ai sistemi di sicurezza, alle valvole del carburante o agli interruttori dell'impianto elettrico.



AVVERTENZA

Durante la navigazione e durante lo stazionamento in rada, i carichi a bordo dovranno sempre essere distribuiti e stivati o rizzati in modo da non spostarsi.



AVVERTENZA

E' vietato depositare nel vano serbatoi qualsiasi tipo di materiale. Il vano serbatoio è unicamente predisposto per l'alloggiamento di questo ultimo.



ATTENZIONE

Verificare mediante un Vostro apposito promemoria le scadenze di revisioni e Certificati.



ATTENZIONE

Con l'imbarcazione in movimento è necessario e consigliabile indossare calzature antisdrucciolo e rimanere al proprio posto, assicurato alle apposite maniglie o tientibene.



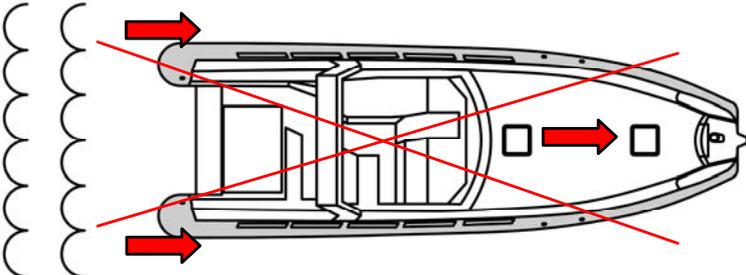
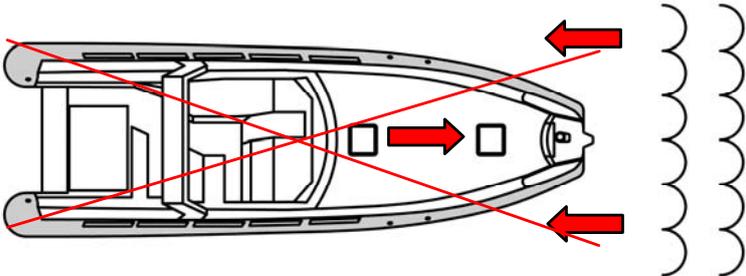
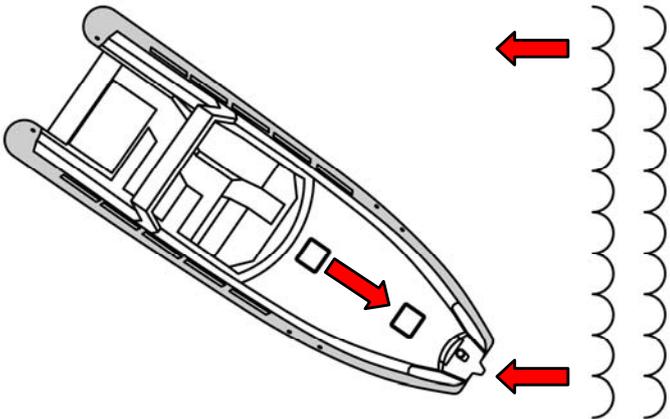
PERICOLO

Durante la manovra e la navigazione il ponte di prua (nei modelli Oceanic) non è utilizzabile. Attenersi alla normativa.

3.2.7 Condotta dell'imbarcazione con cattivo tempo

Può accadere che siate sorpresi da cattivo tempo in mare o nei laghi più grandi ed in questi casi è bene osservare le seguenti regole:

- Ridurre la velocità, ma non tanto da compromettere un buon governo del gommone.
- Non fatevi prendere dal panico, operate con determinazione e prudenza.
- Cercate riparo in un porticciolo o in una zona "protetta".
- Non navigate troppo sotto costa (il mare è più increspato in prossimità della costa ed in caso di avaria del motore finireste rapidamente su scogli o battigia).
- Affrontate le onde a 3/4 di prua, se necessario per la rotta che volete seguire, procedete a zig-zag.
- Evitate in tutti i modi di navigare con mare grosso di poppa (cioè con direzione uguale a quella delle onde), è infatti la condizione più pericolosa in assoluto.

<p><u>IMPOSTAZIONE ERRATA</u></p>	
<p><u>IMPOSTAZIONE ERRATA</u></p>	
<p><u>IMPOSTAZIONE CORRETTA</u></p>	

3.2.8 Elementi di conduzione dell'imbarcazione pneumatica

Prestazioni e assetto dell'imbarcazione in navigazione:

L'imbarcazione è progettata per accelerare rapidamente con un periodo di planata a scafo appoppato, di durata minima.

Per fare planare l'imbarcazione in modo facile e veloce, basta assettare l'unità motrice di poppa orientandola completamente all'interno.

Tuttavia, quando è posizionata orizzontalmente, l'unità motrice di poppa deve essere assettata leggermente all'esterno per evitare di creare un eccessivo pescaggio dell'imbarcazione, che può provocare un "governo di prua" ed un consumo eccessivo di carburante. In tal caso, se si incontrano onde in diagonale, la virata potrebbe essere più brusca del previsto.

Si ricorda inoltre che caricare correttamente l'imbarcazione, garantisce un buon assetto e quindi buone prestazioni in navigazione.

Le prestazioni dell'imbarcazione dipendono da alcuni fattori:

Carico: non superare mai il carico MAX (persone più bagaglio), indicato dalla Certificazione CE; portare con sé soltanto gli oggetti strettamente necessari. Mantenere sempre il carico basso e ben bilanciato.

Eliche: mantenerle in buone condizioni e controllare che il passo sia della misura giusta. Le eliche standard possono non essere le più adatte al tipo di imbarcazione usato e al carico. Se la velocità del motore a tutto gas non è corretta (vedere il manuale di funzionamento del motore), chiedere al proprio Rivenditore/Concessionario di provare eliche di tipo diverso. Se l'elica è leggermente piegata o ammaccata, può influenzare negativamente le prestazioni dell'imbarcazione.

Carena: la carena va mantenuta in buone condizioni e pulita. Una carena intaccata da alghe o con i pattini danneggiati, può incidere negativamente sulle prestazioni.

Un buon assetto.

L'assetto dell'imbarcazione in navigazione:

Se quando il Battello naviga a velocità di crociera lo scafo è troppo appoppato, provare a correggere il problema come segue:

- Dopo essersi fermati, spostare parte del carico e delle persone in avanti. Correggere l'assetto dell'unità motrice (per istruzioni in merito consultare il Manuale dell'utente del motore).

- Se quando il Battello naviga a velocità di crociera, lo scafo risulta troppo appruato, eseguire la procedura inversa di quella sopra descritta.



ATTENZIONE

Eventuali Aumenti di Potenza, oltre quella MAX consigliata, potranno essere applicati solo dopo Autorizzazione scritta dal Cantiere; in caso di abuso, qualsiasi incidente a persone o cose, sarà di esclusiva responsabilità del Proprietario del Battello.



AVVERTENZA

Affinché prestazioni, assetto e manovrabilità della Vostra imbarcazione risultino sempre sicure NON INSTALLARE MAI motorizzazioni di potenza superiore a quella consigliata dal Cantiere.



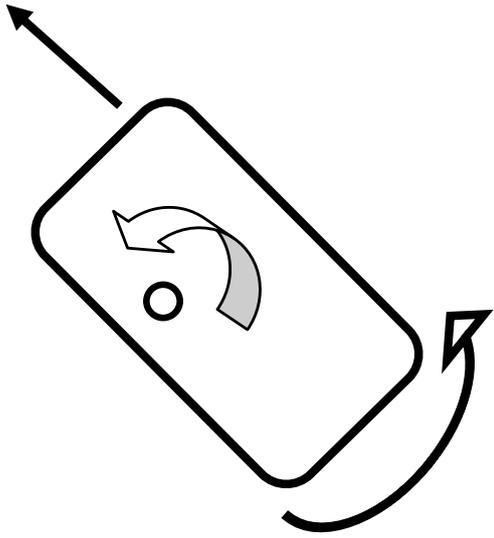
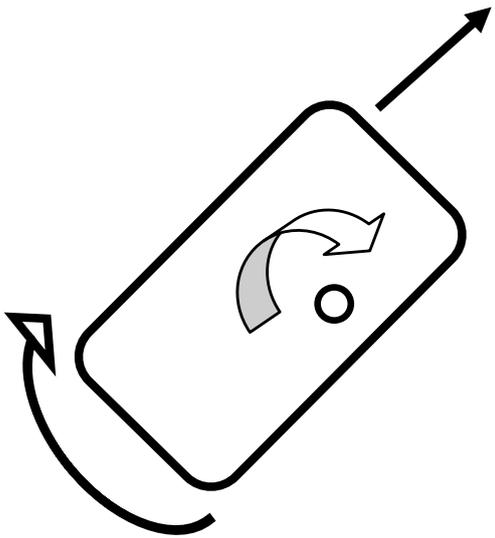
NOTA

Il corretto uso del “trim-motore” o il posizionamento corretto dell’inclinazione del motore si impara solo acquisendo una certa esperienza, diffidate da “formule” o empirismi vari, provate sistematicamente qual’è il corretto assetto dell’imbarcazione pneumatica. Per informazioni più approfondite fare riferimento al manuale fornito con il battello.

Manovre basilari

Quando si guida a velocità in marcia avanti, l'imbarcazione può sbandare leggermente dal lato sinistro a dritta. Si tratta di una caratteristica naturale degli scafi con carena a "V" e pertanto non è necessario alcun intervento. Basta correggere lo sbandamento spostando leggermente il timone fino a raggiungere la direzione corretta.

Rammentare che tutte le imbarcazioni virano di poppa. Ciò significa che la poppa dell'imbarcazione si sposta in direzione opposta alla direzione di virata. Ad esempio, quando si gira la ruota del timone a sinistra, la poppa gira a destra man mano che l'imbarcazione compie la virata a sinistra e viceversa.

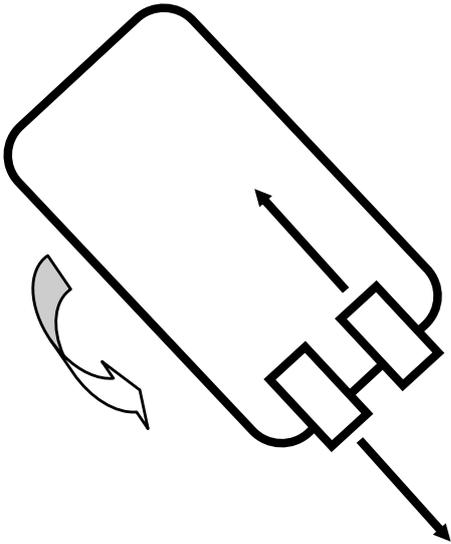
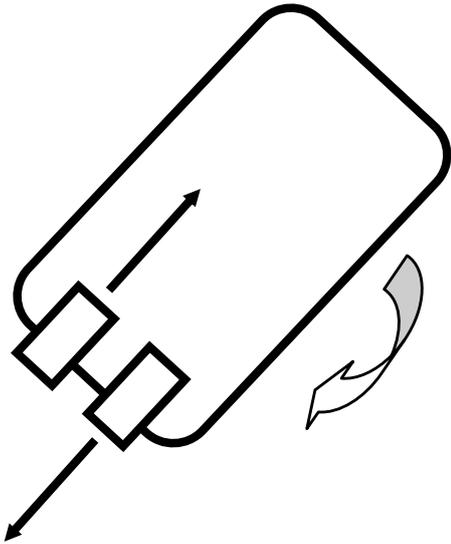
VIRATA IN SENSO ANTI ORARIO	VIRATA IN SENSO ORARIO
	
<p><u>Timone ruotato a sinistra</u> (Poppa vira a DX)</p>	<p><u>Timone ruotato a destra</u> (Poppa vira a SX)</p>

E' particolarmente importante ricordare questo particolare durante le manovre di attracco al molo, quando si guida in aree ristrette, in presenza di altre imbarcazioni o quando si è nelle vicinanze di persone in mare.

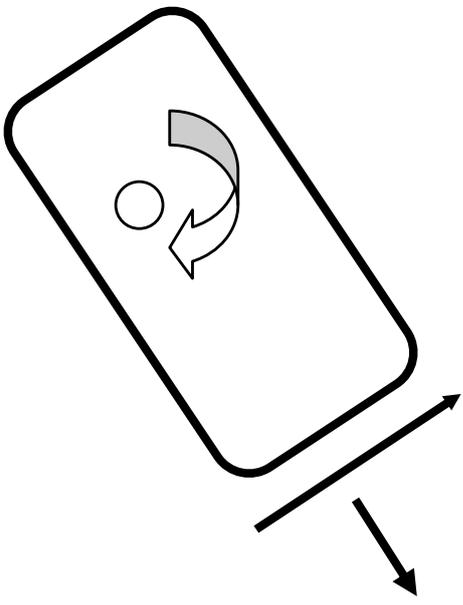
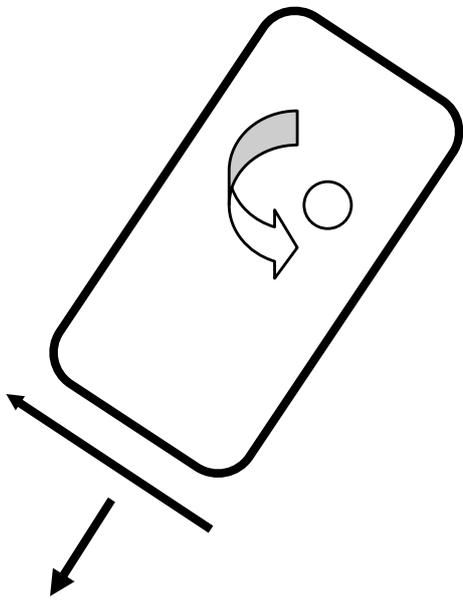
Se l'imbarcazione è dotata di doppia motorizzazione si può innestare un motore in marcia avanti e l'altro in retro marcia così da effettuare un'inversione completa rapidamente.

Questo tipo di manovra si può compiere in entrambe le direzioni:

- Se si innesta il motore di sinistra in marcia avanti e quello di dritta in marcia indietro, l'imbarcazione compirà un'inversione in senso orario.
- Se viceversa si innesta il motore di dritta in marcia avanti e quello di sinistra in marcia indietro, l'imbarcazione compirà un'inversione in senso antiorario.

VIRATA IN SENSO ANTIORARIO		VIRATA IN SENSO ORARIO	
			
Motore sinistro <u>retro marcia</u>	Motore destro <u>marcia avanti</u>	Motore sinistro <u>marcia avanti</u>	Motore destro <u>retro marcia</u>

Si tenga presente che quando si vira in retromarcia l'imbarcazione non si comporta come quando si vira con marcia avanti, quando si indietreggia infatti è più difficile compiere manovre in spazi ristretti. In sintesi in retromarcia girando la ruota timone a sinistra la poppa tirerà verso sinistra e viceversa.

VIRATA IN RETRO SENSO ANTIORARIO	VIRATA IN RETRO SENSO ORARIO
	
<p><u>Timone ruotato a destra</u> (Poppa vira a DX)</p>	<p><u>Timone ruotato a sinistra</u> (Poppa vira a SX)</p>

Per l'arresto del battello è sufficiente portare indietro la leva del gas sino alla posizione di folle. Per un arresto più rapido portare indietro la leva del gas sino alla posizione di folle, quando il motore è al minimo, innestare gradatamente la retromarcia; appena avvertite che l'imbarcazione è ferma riportate la leva del gas in posizione di folle.

Usare sempre estrema cautela quando ci si avvicina a persone in acqua.

Avvicinarsi soltanto a velocità minima, mantenendo la poppa in direzione opposta alla persona. Portare la leva del cambio in posizione di folle e spegnere i/il motori/e quando si è ancora distanza dai bagnanti.



AVVERTENZA

VIRATA: GIRANDO IL TIMONE A DESTRA la poppa si sposterà a sinistra e viceversa.

VIRATA IN RETROMARCIA: GIRANDO IL TIMONE A SINISTRA la poppa tirerà verso sinistra e viceversa.

PARTENZA DAL MOLO

Prima di ogni partenza è opportuno considerare il vento, le correnti, le maree e tutti i possibili fattori naturali che possono influire sulle manovre. Si ricorda che tutte le manovre necessarie per l'avvicinamento o la partenza dal molo, devono essere eseguite a velocità minima. Una volta accertata la correttezza delle operazioni preliminari, mediante l'utilizzo di un mezzo marinaio, allontanateVi dal molo, e avviando il motore al minimo potrete condurre l'imbarcazione fino all'uscita dal porto. Usciti dal porto a distanza di sicurezza, potete accelerare fino a raggiungere la velocità di crociera. Si sconsigliano brusche accelerate e velocità massime di crociera onde evitare inutili rischi, e aumentare considerevolmente i consumi di carburante.



AVVERTENZA

Accelerare rapidamente, riduce il tempo di planata. Occorre pertanto prestare la massima attenzione durante tale manovra poiché in simili condizioni, la manovrabilità dell'imbarcazione richiede particolare perizia e tempi di reazioni più rapidi. Meglio accelerare con gradualità, in ogni condizione di carico. Evitare pericolosi effetti "DECOLLO".



ATTENZIONE

Durante la navigazione la visuale dell'operatore dal timone può essere ostruita da angoli di assetto elevati dell'unità e da altri fattori causati da una o più delle seguenti condizioni variabili:

- carico e distribuzione del carico
- velocità
- accelerazione rapida
- passaggio dalla modalità dislocante a quella planante
- condizioni del mare
- pioggia e spruzzi
- buio e nebbia
- luci interne
- persone o meccanismi mobili nel campo visivo dell'operatore



ATTENZIONE

Prima di avviare la marcia assicurarsi di non trovarsi in prossimità di pericoli e ostacoli.

Assicurarsi che tutte le cime siano state sganciate e issate a bordo (compresi eventuali parabordi). Le cime se lasciate in acqua, possono incappare nell'elica di propulsione provocando danni alla stessa e al motore. Assicuratevi che tutti i passeggeri siano seduti al loro posto e che non vi siano altri carichi non rizzati nel pozzetto.

ATTRACCO AL MOLO

Per attraccare l'imbarcazione correttamente è necessario fare pratica. Innanzitutto procurarsi tutto l'occorrente per l'attracco e l'ormeggio, riporlo correttamente in modo che sia pronto per l'uso.

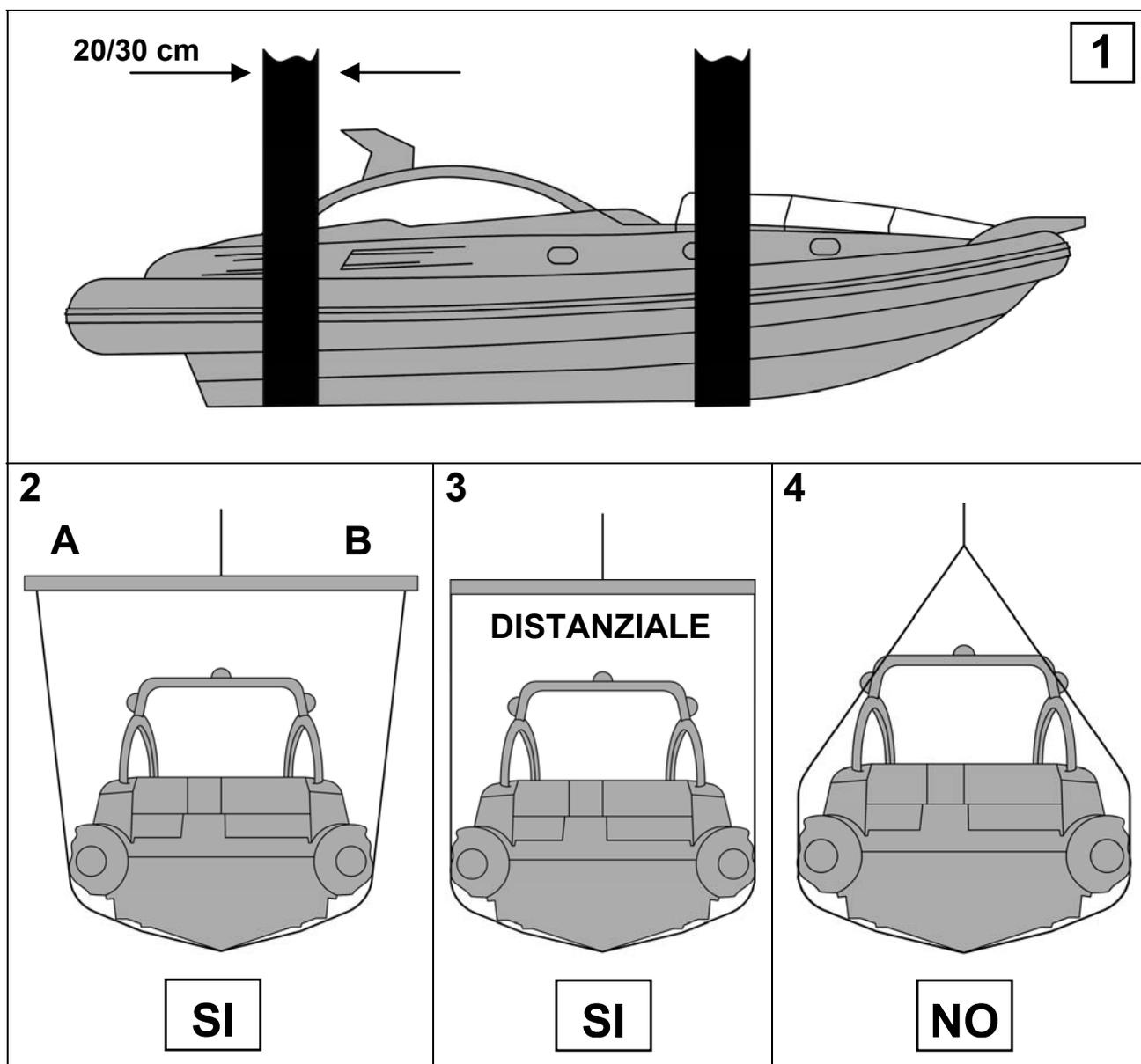
I Rivenditori, le Società Concessionarie sono la migliore fonte di informazioni in merito alla quantità ed al tipo di attrezzature necessarie.

Durante la fase di avvicinamento ad un molo o ad una banchina iniziare a ridurre la velocità a distanza tale che l'imbarcazione non lasci più scia quando si giunge in prossimità di altre Imbarcazioni o del molo. Man mano che ci si avvicina al punto di ormeggio, controllare che non vi sia vento o correnti che possano influire sulle manovre, ed avvicinarsi con cautela, se vi sono venti o correnti forti è preferibile avvicinarsi al molo sottovento.

Durante l'avvicinamento controllare che tutte le cime siano fissate alle bitte sul lato di attracco al molo, una persona dovrebbe essere a prua dell'imbarcazione, provvista di gancio d'accosto e di cima fissata ad una galloccia/bitta sull'imbarcazione. Avvicinarsi a velocità minima e ad una angolazione di circa 45 gradi rispetto al molo. Quando la prua si trova a circa un metro dal molo (a tribordo), si può affiancare la poppa al molo con una virata a babordo. Virare quindi a tribordo e, sempre a velocità minima, ingranare la RETROMARCIA. In tal modo l'imbarcazione si fermerà e la poppa si avvicinerà al molo. Quando si attracca di babordo la suddetta procedura viene eseguita all'inverso. E' necessario prendere dimestichezza per tale manovra, per cui è consigliabile un'adeguata esercitazione.

SOLLEVAMENTO

Per i battelli con chiglia rigida di dimensioni superiori ai 4 m oltre ai due punti di attacco a poppa ed uno a prua per l'uso della fune, è consigliato usare delle braghe di sollevamento.



Le braghe di sollevamento devono essere usate a battello sgonfio, e devono avere una larghezza di almeno 20/30 cm (fig.1).

La distanza tra i punti A e B (fig.2) deve essere uguale o maggiore della larghezza totale del battello. Se ciò non e' possibile, usare un distanziale (fig.3) onde evitare schiacciamenti del tessuto (fig.4).

ARIMAR declina ogni responsabilità per qualsiasi danneggiamento che dovesse verificarsi.



PERICOLO

È vietato transitare o sostare in prossimità dell'imbarcazione sospesa.



PERICOLO

Non si devono effettuare lavori ne sostare all'interno dell'imbarcazione quando la stessa si trova sospesa.



ATTENZIONE

Prima dell'operazione di sollevamento, verificare che tutte le funi siano state sganciate sia dal carrello che dal battello.



NOTA

Prima della fase di carico, le posizioni delle cinghie di sospensioni devono garantire il perfetto equilibrio del battello. Operazione sempre da verificare.

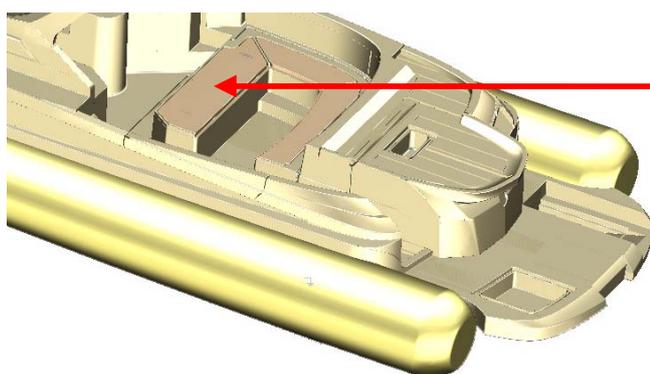
3.2.9 Utilizzo dei mezzi di salvataggio

Dispositivi personali di galleggiamento/salvagente

- Ogni passeggero deve avere a disposizione un dispositivo di galleggiamento di tipo idoneo e della giusta taglia (bambini compresi).
- Ogni imbarcazione deve essere provvista di almeno un salvagente anulare di tipo approvato con cima di recupero fissata allo scafo.
- Per legge i dispositivi di galleggiamento (se non indossati), ed i salvagente devono sempre essere accessibili. Devono essere estratti dalle custodie, preparati per essere indossati e riposti in un luogo facilmente accessibile in caso di necessità e ben segnalato.

Durante la navigazione i dispositivi di galleggiamento non devono mai essere riposti in vani chiusi a chiave ma in posizione di pronto utilizzo e ben indicati. **I BAMBINI** e tutti coloro che non sanno nuotare devono **INDOSSARE SEMPRE** un dispositivo di galleggiamento. Controllare che i dispositivi di galleggiamento per bambini siano della misura giusta e funzionanti. In ogni caso non esitare mai a fare indossare i dispositivi di galleggiamento a tutti coloro che si trovano a bordo ogni qualvolta le circostanze lo richiedano:

Esempio: improvviso peggioramento delle condizioni meteo/marine, o per danni subiti dall'imbarcazione, ecc. ecc. Mantenere sempre la scotta degli zatterini di salvataggio auto-gonfiabili attaccata allo scafo.



GAVONE ZATTERA



ATTENZIONE

Una pratica corretta sarebbe sempre quella di indossare sempre e comunque il giubbotto di salvataggio, anche nel caso di nuotatori esperti. In tal caso il giubbotto di salvataggio più adatto è quello di tipo gonfiabile con sistema di attivazione automatica che non preclude la libertà di movimenti.

Raccomandazioni per l'uso di attrezzature di sicurezza

Come attrezzature standard di sicurezza, si consiglia di tenere a bordo i seguenti oggetti:

- Estintori antincendio (di numero e tipo corretto, ubicati in luoghi facilmente accessibili. La posizione dovrebbe essere EVIDENZIATA con apposito adesivo). **Vedi capitolo 2.9 sezione IMPIANTO SISTEMA ANTINCENDIO**
- Dispositivi personali di galleggiamento (cinture/giubbotti di salvataggio, uno per ogni persona trasportata).
- Salvagente anulare con cima di recupero.

 **NOTA**

Revisionare sempre i mezzi di antincendio e quelli di salvataggio prima della loro scadenza.

 **NOTA**

Se scaduti, danneggiati o scarichi, sostituire l'equipaggiamento antincendio ed i mezzi di salvataggio con mezzi di identica o maggiore capacità.

ELENCO PRINCIPALI DOTAZIONI DI SICUREZZA

- Parabordi d'accosto, cime e ganci per imbarcazioni, mezzo marinaio.
- Segnali luminosi (di tipo per giorno e per notte, non scaduti e omologati).
- Zattera di salvataggio.
- Una o più torce elettriche, meglio di tipo stagno, con batterie di ricambio.
- Cartine geografiche riguardanti l'area di navigazione.
- Cassetta di Pronto Soccorso (non scaduta).
- Ancora adeguata e cima di misura sufficientemente lunga, per ormeggiare in sicurezza anche in condizioni meteo avverse.

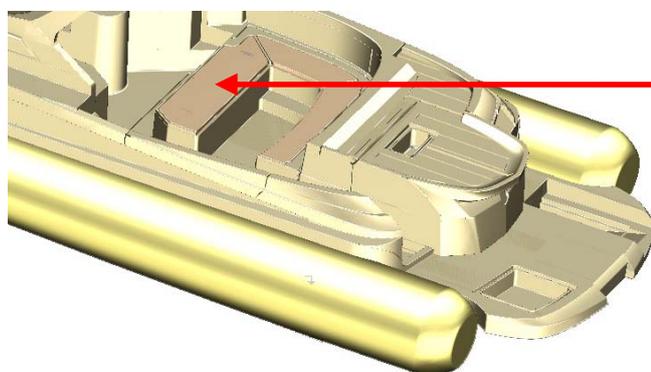
Gli oggetti sopra elencati sono vivamente consigliati soltanto come raccomandazione. Consultare le Autorità competenti in merito ai requisiti di sicurezza minimi richiesti, in accordo al Regolamento di Sicurezza.

In caso di emergenza, l'efficienza del radiotelefono (se in dotazione), dei mezzi di salvataggio (zatterini/giubbotti/razzi), e soprattutto il loro corretto utilizzo, sono la salvezza dell'equipaggio.

È buona norma quindi istruire anche gli ospiti occasionali, onde evitare incidenti spiacevoli in caso di emergenza, azioni errate o scene di panico.

Eseguire esercitazioni, per estinzione di incendi, per l'uso dei mezzi di salvataggio e per recupero di uomo in mare.

Tutto ciò Vi permetterà di gustare appieno e in sicurezza il divertimento che questa imbarcazione Vi può offrire.



GAVONE ZATTERA

3.3 Manutenzione

L'imbarcazione per essere sicura v'è innanzitutto mantenuta in piena efficienza, ossia il pi' possibile nel medesimo stato in cui si trovava al momento della consegna. Specialmente durante il periodo invernale o comunque durante lunghi periodi di inutilizzo, è buona norma controllare periodicamente l'imbarcazione pneumatica.

Alcuni consigli

L'imbarcazione deve essere sicura anche in porto, è quindi buona norma verificare che i cavi di ormeggio siano sempre ben regolati e in tensione saldamente rizzati su bitte e passacavi.

Le/a batterie/a devono sempre essere in stato di carica ed i circuiti dell'impianto elettrico in stato di isolamento e il vano batterie deve essere ben areato. Controllare che non vi siano perdite nel circuito del carburante.

E' consigliabile cercare di mantenere una buona aerazione interna per evitare umidità e muffe derivanti da condense, (se l'unità non è già dotata di griglie di aerazione).

Anche durante visite occasionali, è sempre opportuno verificare lo stato generale dell'imbarcazione ormeggiata, è quindi consigliabile:

- provare i motori: accertarsi che il motore non abbia perdite di carburante; verificare la funzionalità dei filtri carburante/aria.
- assicurarsi che non vi siano depositi in chiglia tali da precludere il corretto funzionamento della pompa di sentina; verificarne il funzionamento.
- verificare che le guarnizioni e le chiusure dei portelli, siano in buono stato (nell'eventualità, sostituirle).

Emissioni acustiche

Verificare che non siano alterate le condizioni dello scarico e degli altri componenti meccanici, per garantire il mantenimento del livello di emissioni acustiche (rif. ISO 14509).

NOTA

La batteria, specie durante i mesi invernali dovrebbe essere staccata e caricata periodicamente. Ricordatevi di controllare il livello dell'acqua e di lubrificare i morsetti della batteria con un prodotto apposito.

PULIZIA - RIPARAZIONE - RIMESSAGGIO INVERNALE

PULIZIA

Pulizia Carena: adagiare il Battello su un invaso, assicurandosi che sia ben posizionato e che non vi siano possibilità di cadute o cedimenti mentre lavorate. Con l'ausilio di una spatola di legno o metallica a punta piatta, eliminare il grosso della vegetazione e, per mezzo di una spugna bene insaponata, strofinare accuratamente tutta la carena. Durante questa operazione, è consigliabile bagnare abbondantemente la superficie per facilitare l'eliminazione delle alghe. Accertarsi che queste ultime non abbiano ostruito prese a mare per il raffreddamento motori. Usare la minore quantità possibile di detersivi, e comunque solo prodotti biodegradabili e compatibili. Evitare di grattare lo scafo. L'utilizzo di un idro-pulitrice risulta di grande aiuto e spesso evita di dovere agire con la spatola come sopra descritto. Non usare solventi o detersivi aggressivi, una volta che la carena è stata ripulita ed è ben asciutta, se necessario, rinnovare l'antivegetativa.

Pulizia parte del tubolare immersa: con l'ausilio di una spatola di legno ben arrotondata eliminare il grosso della vegetazione, quindi per mezzo di una spugna ben insaponata, strofinare accuratamente lungo la parte inferiore dei tubolari. Durante questa operazione è bene bagnare abbondantemente la superficie perché le alghe più sono bagnate più è facile la loro eliminazione. Eseguire ora uno "shampoo" con del normale detersivo; eventuali macchie verranno tolte con uno straccetto imbevuto di olio di semi; per le macchie di catrame usare uno straccetto imbevuto di miscela. Risciacquare abbondantemente con acqua dolce. Non mettere assolutamente talco.

Pulizia Coperta: per pulire le superfici esterne dell'imbarcazione, utilizzare una spugna che non gratta e soluzione di sapone neutro, o shampoo, con acqua tiepida. Sciacquare bene con abbondante acqua, E' consigliabile proteggere la finitura con uno strato di cera per imbarcazioni di buona qualità, disponibile sul mercato.

Pulizia delle parti in legno (se esistenti): lavare con acqua dolce strofinando con una spazzola di plastica dura o saggina. Una volta asciutto carteggiare la superficie con una carta abrasiva da 120. Eliminare la polvere e trattare quindi con gli appositi prodotti per il TEAK.

Esempio: Teak life sbiancante o Teak oil sealer; per questi prodotti seguire le istruzioni allegate. Non usare vernici.

Pulizia delle parti metalliche (se in dotazione): accessori eseguiti in acciaio inox o in lega leggera, vanno abbondantemente lavati e ben asciugati con acqua dolce. Una volta asciutti passare uno straccio imbevuto di olio di vaselina o prodotti specifici per gli acciai e poi asciugare bene.

RINNOVO ANTIVEGETATIVA

Sarebbe buona regola, sia che la barca abbia passato l'inverno in acqua o al coperto, rinnovare l'antivegetativa della carena all'inizio della bella stagione.

Se l'imbarcazione è rimasta in acqua durante l'inverno: issare il Battello e adagiarlo su un vaso e procedere alla pulizia della carena come precedentemente descritto. Dopo di che verificare che il vecchio strato di antivegetativa sia integro; se vi è presenza di bolle o comunque vi sono punti di scarsa aderenza, eliminare il vecchio strato con della carta abrasiva grana 120, o con degli sverniciatori appositi; pulire dalle impurità con uno straccio asciutto. Passare un primo strato di aggrappante, quando quest'ultimo si è asciugato, procedere alla stesura del nuovo strato di antivegetativa. (Leggere le istruzioni d'uso allegate ai prodotti acquistati).

Se l'imbarcazione è rimasta a secco e al coperto durante l'inverno: in questo caso di solito basta una pulita della carena dalle polveri/umidità o unti accumulati nei mesi di sosta; dopodiché si può procedere alla stesura del nuovo strato di antivegetativa.

RIPARAZIONI

Tutte le riparazioni devono essere eseguite con Battello a secco e all'ombra.

Riparazione del tessuto gommato (Ne/Hy): tutte le riparazioni di fori e strappi sul tubolare o fondo, devono essere effettuate a Battello sgonfio e asciutto, all'ombra e possibilmente operando in atmosfera asciutta (80% umidità relativa max). Preparare strisce o pezze di materiale più larghe, rispetto all'ampiezza dello strappo da riparare, di almeno 3-4 cm. per lato.

Incollaggio: pulire e sgrassare a fondo la zona danneggiata con alcool e per mezzo di carta vetrata a grana fine, scartavetrare senza insistere troppo. Fare altrettanto sulla pezza da applicare in corrispondenza della lacerazione. Spalmare ora la colla mono o bicomponente secondo le istruzioni fornite dalla Ditta, sulle superfici da incollare (parte da riparare e pezza) fino a quando queste, al tatto, risultino parzialmente appiccicose. Provvedere ora all'unione delle parti, avendo cura di lisciarne la superficie di contatto premendo fortemente con l'ausilio di una spatola di legno o rullo. Lasciare quindi riposare il tutto e non portare in pressione per almeno 24 ore.

Ritocchi sul Gelcoat: carteggiare lievemente la parte danneggiata (grana 180) poi pulire la zona interessata con acetone o, in alternativa con alcool, (meglio l'acetone) e lasciare asciugare. Aggiungere alla vernice Gelcoat il catalizzatore secondo la percentuale e modalità prescritte dalla Ditta fornitrice. Applicare con un pennello a setola il Gelcoat a più riprese, sino ad ottenere lo spessore voluto ed attendere almeno sei (6) ore. Carteggiare quindi con carta abrasiva imbibita d'acqua partendo da una grana 200 sino a 1.000, quindi lucidare la superficie con della pasta abrasiva e polish e finire con uno strato di cera per Imbarcazioni.

Riparazione di piccole crepe/scheggiature: Pulire l'area come sopra descritto e mescolare una piccola quantità di stucco con il catalizzatore seguendo le istruzioni del fabbricante. Applicare la pasta alla crepa con l'ausilio di una spatola/coltellino a punta piatta, in modo che risulti uniforme all'area da riparare; aspettare che lo stucco indurisca circa due (2) ore. Procedere ora alla levigatura con carta vetrata fine; poi rifinire con ritocchi di Gelcoat, come sopra descritto. L'imbarcazione per essere sicura va innanzitutto mantenuta in piena efficienza, ossia il più possibile nel medesimo stato in cui si trovava al momento della consegna. Specialmente durante il periodo invernale o comunque durante lunghi periodi di inutilizzo, è buona norma controllare periodicamente l'imbarcazione pneumatica.



AVVERTENZA

Eventuali lievi criccate o zampe di ragno del Gelcoat rilevabili ai lati sullo specchio di poppa, sono dovute alle normali sollecitazioni del motore e non costituiscono frattura strutturale o difetto di costruzione, ma sono unicamente riconducibili al possibile grado di elasticità del Gelcoat, che può variare a seconda delle condizioni climatiche, al momento dell'originaria spruzzatura in fase di costruzione.

RIMESSAGGIO/DEPOSITO INVERNALE

- Motore, consultare il Manuale allegato.
- Rimuovere e caricare la batteria, conservandola in luogo asciutto e protetto dal gelo.
(Si consiglia ricoprire i poli con grasso per meccanica per meglio isolarli).
- Ingrassare i meccanismi di governo.
- Lavare la sentina.
- Togliere tutta l'acqua dall'imbarcazione.
- Proteggere l'imbarcazione dalle intemperie, coprendola con un telone resistente ed impermeabile, prestando attenzione che il telo copribarca non formi delle sacche d'acqua e quindi si consiglia di aggiungere, se necessari, adeguati supporti per tendere la superficie e renderla il più possibile spiovente.
- Sostituire i componenti usurati in dubbio, con pezzi originali.

Come mantenere sempre pulito ed efficiente il vostro battello:

È buona norma proteggerlo con l'apposito copri-imbarcazione pneumatica che potrete acquistare dal Vostro concessionario. L'applicazione di cere o prodotti rinvigoriscenti o siliconici in alcuni casi può danneggiare l'imbarcazione pneumatica stessa, oltre che rendere più difficili gli interventi di riparazione; per cui prima di applicarne è bene informarsi sulla compatibilità del prodotto dal concessionario o interpellando l'assistenza tecnica Arimar.



AVVERTENZA

Per i tubolari evitate qualsiasi operazione di vulcanizzatori e i consigli di presunti esperti. Rivolgetevi esclusivamente a persone competenti, risolverete rapidamente i problemi evitando danni.



AVVERTENZA

Evitate alla Vostra imbarcazione pneumatica contatti con materiali che la possono macchiare o intaccare, come cime ruvide e colorate, teli colorati, alcuni tipi di gomme ecc...

Non usate mai solventi quali acetone, trielina, metiletil_chetone, benzina ecc..

Non usate per nessun motivo idropulitrici, soprattutto ad acqua calda, per la pulizia dei tubolari. Eventualmente l'idropulitrice può essere utilizzata per la pulizia delle parti in vetroresina, mantenendo il getto ad almeno 10/15 cm dalle parti in tessuto.



AVVERTENZA

Tutti gli articoli presenti su tutti i battelli ARIMAR (maniglie, supporti, viterie, ecc.) sono prodotti con materiale acciaio inox, pertanto è consigliabile, dopo un uso prolungato in acqua salata, lavorarlo con un getto di acqua dolce, per mantenere il suo aspetto originario. Nel caso in cui si dovessero manifestare colorazioni anomale (similari alla ruggine), ciò è dovuto esclusivamente ad inquinamento atmosferico e marino.

Pertanto è sufficiente pulirlo con prodotti specifici per acciaio inox.

**PERICOLO**

Si ricorda di non effettuare alcun lavoro/pulizia, o sostare sotto la carena o nel pozzetto, mentre l'imbarcazione è sospesa a ganci/funi di sollevamento.

**NOTA**

Utilizzare per le riparazioni esclusivamente collanti e tessuti indicati da "ARIMAR".

E' disponibile una serie di prodotti per la cura e la manutenzione dei battelli, specificatamente ideata per imbarcazioni ARIMAR, richiedeteli presso il Vostro rivenditore di fiducia.

**NOTA**

Le imbarcazioni pneumatiche generalmente non devono essere tenute ormeggiate per lunghi periodi di tempo.

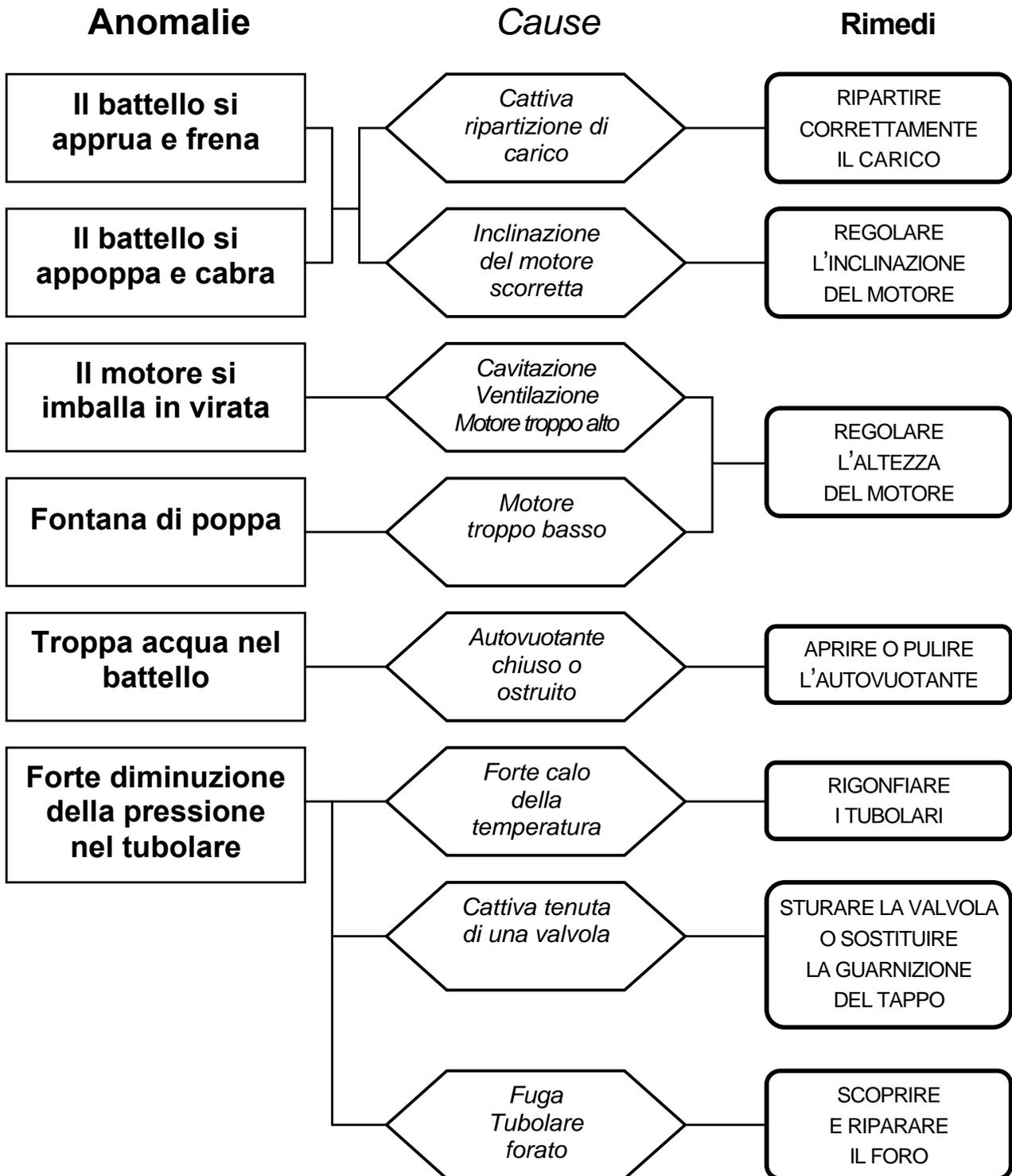
È buona norma pulire periodicamente le carene ed eventualmente proteggere le parti in vetroresina con antivegetativa avendo cura di evitare il contatto con parti in tessuto.

**NOTA**

La dotazione del kit di riparazione contiene materiale per una riparazione non definitiva, dato che gli interventi che possono essere eseguiti dalla clientela sono in genere abbastanza limitati e, per motivi sia tecnici che pratici, gli interventi definitivi devono essere eseguiti obbligatoriamente presso centri di riparazione qualificati.

Per conoscere l'assistenza più vicina a voi, potete contattare i nostri uffici o visitare il nostro sito web www.arimar.com

3.4 Anomalie e Rimedi



4

Manutenzione programmata

PROGRAMMA DI MANUTENZIONE PERIODICA		
Componente	Manutenzione	Periodicità a partire dalla data di consegna
IMPIANTO DI SENTINA	Controllare visivamente presenza acqua in sentina	Ad ogni utilizzo
	Corretto funzionamento degli interruttori	Ogni 6 mesi
	Corretto funzionamento pompa elettrica e manuale	Ogni 6 mesi
	Pulizia aspirazioni sistema di sentina	Ogni 3 mesi
	Verificare corretta tenuta valvole di non ritorno	Ogni sei mesi
<div style="border: 1px solid black; background-color: yellow; padding: 5px; width: fit-content;"> !!ATTENZIONE!! ELEMENTO CRITICO PER LA SICUREZZA </div> SISTEMA COMBUSTIBILE	Pulizia prefiltro Filtro del combustibile parallelo Sostituzione filtro Spurgo impianto	Vedere manuale Motore
<div style="border: 1px solid black; background-color: yellow; padding: 5px; width: fit-content;"> !!ATTENZIONE!! ELEMENTO CRITICO PER LA SICUREZZA </div> PIEDE ESTERNO MOTORE	Vedere manuale Motore	
<div style="border: 1px solid black; background-color: yellow; padding: 5px; width: fit-content;"> !!ATTENZIONE!! ELEMENTO CRITICO PER LA SICUREZZA </div> MOTORE	Vanno eseguite tutte le manutenzioni ed i check periodici previsti nella manualistica fornita dal produttore del propulsore, da effettuarsi esclusivamente presso Officine Autorizzate e con ricambistica originale.	Vedere manuale motore

Componente	Manutenzione	Periodicità a partire dalla data di consegna
GEL-COAT OPERA MORTA, CALPESTIO ED ALLESTIMENTI	Pulizia approfondita di tutte le parti in vetroresina	Almeno una volta al mese
	Verificare lo stato della vetroresina	Almeno una volta ogni 6 mesi
	Effettuare una lucidatura di tutte le parti in vetroresina	Quando necessario, ma almeno 1 volta ogni 2 anni
CERNIERE, SERRATURE, TORNICHETTI E PERNI MOBILI	Ingrassaggio dei movimenti con CRC o similari	1 settimana
LEGHE LEGGERE ED ACCIAIO INOX	Pulizia periodica	Ogni 3 mesi
<p>NOTA COMPONENTI IN LEGA LEGGERE ED INOX: Le leghe e l'inox per quanto di ottima qualità sono soggetti per loro natura ad alcune forme di ossidazione, che non costituiscono difetto.</p>		
STRUMENTI E FANALI	Pulizia periodica, verificare presenza condense	Ogni 3 mesi
FUSIBILI IMPIANTO ELETTRICO	Controllo e sostituzione qualora bruciati o ossidati	Periodica
	Verificare che non ci siano segni evidenti di ossidazione o corrosione galvanica	Ogni 3 mesi
	Verificare corretto stato degli zinchi e se necessario sostituirli	Sostituirli se consumati di oltre 1/3. Pulire gli anodi con tela smeriglio prima di varare l'imbarcazione
<div style="border: 1px solid black; background-color: yellow; padding: 5px; width: fit-content;"> !!ATTENZIONE!! ELEMENTO CRITICO PER LA SICUREZZA </div> TUBOLARE IN PVC	Risciacquo con acqua dolce	1 settimana
	Pulizia approfondita con specifici prodotti ed applicazione protettivi (o equivalenti)	Ogni 15 giorni
	Sgonfiaggio, pulizia e controllo delle parti a contatto con la carena	Ogni 3 mesi

Componente	Manutenzione	Periodicità a partire dalla data di consegna
<div data-bbox="161 331 539 456" style="border: 1px solid black; background-color: yellow; padding: 5px; text-align: center;"> <p>!!ATTENZIONE!! ELEMENTO CRITICO PER LA SICUREZZA</p> </div> <p data-bbox="244 999 461 1028" style="text-align: center;">IMPIANTO GPL</p>	<p data-bbox="592 331 1026 432">Controllare tutti i collegamenti per individuare eventuali perdite nei seguenti modi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="592 450 1026 551">- osservazione di routine del rilevatore di bolle d'aria (se in dotazione) <li data-bbox="592 568 1026 842">- osservazione dell'indicatore di pressione per cadute di pressione con le valvole dell'apparecchio chiuse e la valvola della bombola aperta, quindi chiusa (se l'indicatore è installato sul lato della pressione di alimentazione). <li data-bbox="592 860 1026 1099">- prova di perdita manuale o prova con acqua saponata o soluzione detergente (con le valvole dei bruciatori dell'apparecchio chiuse e le valvole delle bombole e dell'impianto aperte) <p data-bbox="592 1120 1026 1283">Se sono presenti perdite, chiudere la valvola delle bombole e fare riparare l'impianto prima di riutilizzarlo nuovamente.</p> <p data-bbox="592 1303 1026 1404">Le riparazioni dell'impianto dovrebbero essere effettuate da una persona qualificata</p> <p data-bbox="592 1442 1026 1507">ATTENZIONE: Non utilizzare soluzioni contenenti amoniaca.</p> <p data-bbox="592 1545 1026 1610">ATTENZIONE: Non usare mai fiamme per cercare perdite.</p>	<p data-bbox="1153 954 1326 983">Ogni 3 mesi</p>
	<p data-bbox="592 1655 1026 1823">I tubi flessibili dell'impianto a GPL devono essere ispezionati regolarmente, almeno a scadenza annuale, e sostituiti se si riscontrano deterioramenti</p>	<p data-bbox="1150 1727 1329 1756">Ogni 12 mesi</p>

5.1 Condizioni generali di garanzia

I battelli **ARIMAR** sono venduti alle condizioni di garanzia qui di seguito riportate. L' Acquirente sottoscrivendole dichiara di conoscerle ed accettarle senza riserve. Ogni Battello è garantito AL PRIMO ACQUIRENTE, da eventuali anomalie imputabili a difetti di fabbricazione o dei materiali per i seguenti periodi:

Garanzia di 24 mesi: la struttura dello scafo

Garanzia di 24 mesi: Gelcoat, verniciature, cromature, acciaio inox ed accessori, luci, tappezzerie e cucinerie, gli allestimenti in legno ed i particolari in gomma, in plastica ed in PVC, gli impianti elettrici (salvo diverse disposizioni dei produttori stessi)

Garanzia di 24 mesi: infiltrazioni acqua da parabrezza, boccaporti ecc.

Garanzia di 24 mesi: per il tessuto ed i tubolari

I periodi di copertura della garanzia, decorrono dalla data di acquisto del gommone, da parte del primo Proprietario, da comprovare mediante l'invio dell'allegato tagliando di garanzia che troverete alla fine di questo Manuale, entro e non oltre **15 giorni** dalla data di acquisto, pena il decadimento della garanzia stessa, al seguente indirizzo:

ARIMAR SpA - Via Beneficio II° Tronco, 57/A - Montaletto di Cervia 48015 (RA)

La garanzia consiste nell'eliminazione del difetto e non nella sostituzione dell'imbarcazione: essa comprende sia la mano d'opera che i materiali necessari alle riparazioni, che saranno definite a insindacabile giudizio del personale tecnico della Ditta **ARIMAR SpA** o rivenditori autorizzati, che sostituiranno o ripareranno tutte le parti originali che, in condizioni normali d'uso risultassero difettose all'esame insindacabile effettuato dai tecnici.

Eventuali spese di trasporto, alaggio e varo, pulizia, trasferta ed altri costi eventualmente sostenuti a causa del fermo dell'imbarcazione saranno a totale carico del Cliente.

Vi sono casi in cui il danno non può essere imputato a difetti di materiale o di fabbricazione in cui la responsabilità dell'accaduto è dell'acquirente a cui saranno addebitate tutte le spese per la riparazione o la sostituzione.

Quindi, la garanzia decade nei seguenti casi:

- Se sono state apportate modifiche o riparazioni non autorizzate.
- Se l'imbarcazione è stata usata con propulsori eccedenti i massimi consigliati dal Cantiere.
- Se i carichi e il numero delle persone eccedono il peso Max consentito dal Certificato CE.
- Se lo scafo è stato utilizzato per gare/noleggior e comunque oltre i limiti e gli scopi per cui è stato costruito.
- Se è mancata l'osservanza delle Norme delle regolamentazioni per la navigazione da diporto vigenti.
- In ogni caso in cui il danno sia dovuto a dolo o colpa del conducente e/o da terzi.

Non sono coperti da garanzia:

- I componenti dell'imbarcazione che godono di una propria garanzia, quali i motori e relative strumentazioni, le pompe, il salpa ancora, le varie apparecchiature, capottine ecc.
- I danni provocati da urti contro ostacoli o corpi vaganti.
- La normale usura e i danni provocati da cattivo utilizzo o mancanza di adeguata manutenzione come indicata sul Manuale.
- I danni e le perdite di componenti durante il trasporto via terra.
- Le lievi imperfezioni e modificazioni quali cricature, zampe di ragno e lievi viraggi di colore.
- Inosservanza di un avviso evidenziato con il simbolo: pericolo, avvertenza, attenzione; o per l'inosservanza di qualsiasi altra descrizione espressa in calce al presente Manuale.

Questa garanzia sostituisce ogni altra garanzia e impegno implicito o esplicito ed esclude ogni altra responsabilità relativa alla vendita e all'uso di ogni prodotto **ARIMAR SpA** nei confronti dell' Acquirente.



ARIMAR SpA - Via Beneficio Il Tronco, 57/A - 48015 Montaletto di Cervia (RAVENNA) ITALIA
Tel. ++39 0544 96 42 11 • Fax ++39 0544 96 55 71 • e-mail: arimar@arimar.com

- RICEVUTA DI GARANZIA -

Copia per il Cantiere

Modello imbarcazione: _____

Numero matricola (CIN): _____

Data di acquisto: _____

Proprietario: _____

Indirizzo: _____

Cap: _____

Città e Nazione: _____

Attenzione: questa Imbarcazione è coperta dalle condizioni di garanzia citate nel Manuale del Proprietario consegnato con l'imbarcazione.

LA PRESENTE GARANZIA HA INIZIO - DATA: _____

Da staccare ed inviare a

- ARIMAR SpA -
Via Beneficio Il Tronco 57/A
Cap. 48015 Montaletto di Cervia (RA) Italia

Timbro del rivenditore

- RICEVUTA DI GARANZIA -

Copia per il Concessionario

Modello imbarcazione: _____

Numero matricola (CIN): _____

Data di acquisto: _____

Proprietario: _____

Indirizzo: _____

Cap: _____

Città e Nazione: _____

Attenzione: questa Imbarcazione è coperta dalle condizioni di garanzia citate nel Manuale del Proprietario consegnato con l'imbarcazione.

LA PRESENTE GARANZIA HA INIZIO - DATA: _____

Timbro del rivenditore



- RICEVUTA DI GARANZIA -

Copia per il Proprietario

Modello imbarcazione: _____

Numero matricola (CIN): _____

Data di acquisto: _____

Proprietario: _____

Indirizzo: _____

Cap: _____

Città e Nazione: _____

Attenzione: questa Imbarcazione è coperta dalle condizioni di garanzia citate nel Manuale del Proprietario consegnato con l'imbarcazione.

LA PRESENTE GARANZIA HA INIZIO - DATA: _____

Timbro del rivenditore



- VERBALE DI CONSEGNA -

Copia per il Cantiere

Il sottoscritto _____

Nato a _____ **il** _____

Domiciliato in Via _____

Città _____ **Cap** _____

Modello imbarcazione _____

N° matricola _____

DICHIARA:

Di ricevere in consegna l'unità sopra indicata, avendone tutti i diritti ed avendo pagato quanto pattuito direttamente o tramite la forma di finanziamento proposta. Dichiaro inoltre che l'imbarcazione è perfettamente funzionante in ogni sua parte ed è di mia piena soddisfazione; salvo quanto eventualmente indicato di seguito, resta inteso che la garanzia avrà decorrenza dalla data indicata nella *Ricevuta di Garanzia*. Nel caso venga riscontrato qualche difetto al momento della consegna, quest'ultimo dovrà essere indicato nelle note di seguito. In tal caso la ARIMAR SpA provvederà alla risoluzione di tali difetti se compresi nella garanzia a proprie spese.

NOTE: _____

Data _____

Firma per avvenuta consegna

Dichiaro che i difetti riscontrati in fase di consegna sono stati risolti con mia piena soddisfazione.

Data _____

Armatore _____

- VERBALE DI CONSEGNA -

Copia per il Concessionario

Il sottoscritto _____

Nato a _____ **il** _____

Domiciliato in Via _____

Città _____ **Cap** _____

Modello imbarcazione _____

N° matricola _____

DICHIARA:

Di ricevere in consegna l'unità sopra indicata, avendone tutti i diritti ed avendo pagato quanto pattuito direttamente o tramite la forma di finanziamento proposta. Dichiaro inoltre che l'imbarcazione è perfettamente funzionante in ogni sua parte ed è di mia piena soddisfazione; salvo quanto eventualmente indicato di seguito, resta inteso che la garanzia avrà decorrenza dalla data indicata nella *Ricevuta di Garanzia*. Nel caso venga riscontrato qualche difetto al momento della consegna, quest'ultimo dovrà essere indicato nelle note di seguito. In tal caso la ARIMAR SpA provvederà alla risoluzione di tali difetti se compresi nella garanzia a proprie spese.

NOTE: _____

Data _____

Firma per avvenuta consegna

Dichiaro che i difetti riscontrati in fase di consegna sono stati risolti con mia piena soddisfazione.

Data _____

Armatore _____

- VERBALE DI CONSEGNA -

Copia per il Proprietario

Il sottoscritto _____

Nato a _____ **il** _____

Domiciliato in Via _____

Città _____ **Cap** _____

Modello imbarcazione _____

N° matricola _____

DICHIARA:

Di ricevere in consegna l'unità sopra indicata, avendone tutti i diritti ed avendo pagato quanto pattuito direttamente o tramite la forma di finanziamento proposta. Dichiaro inoltre che l'imbarcazione è perfettamente funzionante in ogni sua parte ed è di mia piena soddisfazione; salvo quanto eventualmente indicato di seguito, resta inteso che la garanzia avrà decorrenza dalla data indicata nella *Ricevuta di Garanzia*. Nel caso venga riscontrato qualche difetto al momento della consegna, quest'ultimo dovrà essere indicato nelle note di seguito. In tal caso la ARIMAR SpA provvederà alla risoluzione di tali difetti se compresi nella garanzia a proprie spese.

NOTE: _____

Data _____

Firma per avvenuta consegna

Dichiaro che i difetti riscontrati in fase di consegna sono stati risolti con mia piena soddisfazione.

Data _____

Armatore _____

- DICHIARAZIONE DI CONSEGNA MANUALE -

Copia per il Cantiere

Il sottoscritto _____

Nato a _____ il _____

Domiciliato in Via _____

Città _____ Cap _____

Acquirente dell'imbarcazione _____

N° Matricola _____

DICHIARA:

Di ricevere da _____

il *Manuale del Proprietario* e tutti i suoi allegati.

Da staccare ed inviare a:

- ARIMAR SpA -
Via Beneficio Il Tronco 57/A
Cap. 48015 Montaletto di Cervia (RA) Italia

DATA _____

Firma _____

- DICHIARAZIONE DI CONSEGNA MANUALE -

Copia per il Proprietario

Il sottoscritto _____

Nato a _____ il _____

Domiciliato in Via _____

Città _____ Cap _____

Acquirente dell'imbarcazione _____

N° Matricola _____

DICHIARA:

Di ricevere da _____

il *Manuale del Proprietario* e tutti i suoi allegati.

DATA _____

Firma _____

SODDISFAZIONE CLIENTE SOLEMAR

SATISFACTION CUSTOMER SOLEMAR



CONCESSIONARIO
DEALER

Ragione sociale / Corporate name

UTILIZZATORE FINALE
FINAL USER

Nome Cognome / Name Surname

ETA' / Age 20/30 30/40 40/55

Indirizzo / Address

CAP / Area code

Città / Town

e-mail / telefono / telephone

PRODOTTO ACQUISTATO
PURCHASED PRODUCT

Categoria / Category

serial number

UTILIZZO DEL MEZZO
BOAT EMPLOYMENT

- Crociera / Cruise
 Pesca / Fishing
 Uscita domenicale / Weekend use

IMPORTANZA / IMPORTANCE			
1	2	3	4
Scarso Insuff	Suff	Buono Good	Ottimo Optimal

SODDISFAZIONE / SATISFACTION			
1	2	3	4
Scarso Insuff	Suff	Buono Good	Ottimo Optimal

1 COMPONENTE ESTETICO

Aesthetic Component

- Design esterno complessivo
Overall external design
- Design interno complessivo
Overall internal design

2 NAVIGAZIONE

Navigation

- Comfort di guida
Driving comfort
- Velocità max. di crociera
Max cruising speed
- Manovrabilità
Manoeuvrability
- Adeguatezza motorizzazione
Appropriate motorisation

3 SPAZI INTERNI

Internal spaces

- Organizzazione degli spazi
Organization of the spaces
- Comfort complessivo
Overall comfort

4 SPAZI ESTERNI

Extrenal spaces

- Organizzazione degli spazi
Organization of the spaces
- Comfort complessivo
Overall comfort

5 QUALITA' DEL PRODOTTO

Quality of the product

- Rapporto qualità/prezzo
Price/quality ratio
- Qualità complessiva del prodotto
Overall quality product

6 COMPETENZA PERSONALE

Solemar staff competence

- Disponibilità e cortesia del nostro personale interno
Willingness and courtesy of our internal staff
- Professionalità e cortesia dei nostri concessionari
Professionalism and courtesy of our dealers

7 SUGGERIMENTI CONSIGLIATI

Featured tips

Data compilazione
Date of compilation _____

