

# HUNTER 240 И 260 РУКОВОДСТВО ВЛАДЕЛЬЦА



**СЕРИЯ HUNTER С ВОДЯНЫМ БАЛЛАСТОМ  
HUNTER WATER BALLAST SERIES**

# HUNTER 240/260 - РУКОВОДСТВО ВЛАДЕЛЬЦА

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ВВЕДЕНИЕ</b>	<b>СТР</b>
➤ Семейство фирмы HUNTER MARINE	1
➤ Ограниченная гарантия HUNTER MARINE	2-4
➤ Краткая историческая справка	5
➤ Глоссарий парусных терминов	6-9
➤ Описание предупредительных символов	10
<b>ОБЩИЕ ПРАВИЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ</b>	
➤ Советы по безопасному плаванию	11-12
➤ Контрольный список проверок перед отплытием	13
➤ План плавания	14
➤ Контрольный список проверок после плавания	15
➤ Советы по безопасному плаванию	16
➤ Система подъема и опускания мачты	17
➤ Процедуры спуска на воду и подъема	18
➤ Подготовка к отплытию	19
➤ Кухонная плита...	20
➤ Туалет	20
➤ Помпы...	21
➤ Эксплуатация водной системы	21
➤ Подвесной двигатель	22
➤ Электрическая система	22
➤ Охрана окружающей среды	23
<b>ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ</b>	
➤ Указания по подготовке к окраске днища	24
➤ Обслуживание двигателя	25
➤ Электрическая система	25
➤ Сточно-фановая система ...	25
➤ Защита такелажа	26
➤ Техническое обслуживание трейлера	27
➤ Общие процедуры ухода	28
➤ Общий уход за оснасткой	28
➤ Уход за винилом	29
➤ Электролиз и гальваническая защита	30
➤ Уход за тиком	31
➤ Замерзание цистерны водяного балласта	32
➤ Хранение/подготовка к зиме	33-34

## 240/260 СОДЕРЖАНИЕ (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

<b>ОПИСАНИЕ МОДЕЛЕЙ</b>	<b>СТР</b>
➤ Система защиты от молний ...	35
➤ Вид с боку с размерами парусов и такелажа	36
➤ Габаритные размеры, емкости, т.п.	37
➤ Вид сверху палубы и оснастки	38
➤ Список палубной оснастки	39
➤ Компоновка интерьера H240	40
➤ Параметры бегучего такелажа	41
➤ Устройство шкота-кливера	42
➤ Правильная обвязка утки	43
➤ Параметры и компоновка стрелы	44-45
➤ Технические условия стоячего такелажа	46
➤ Стоячий такелаж	47
➤ Детализовка распорной штанги	48
➤ Компоновка опционного спинакера	49
➤ Вентиль балластной цистерны	50
➤ Детализовка шверта	51
➤ Детализовка линей руля	52
<b>СИСТЕМЫ И КОНТУРЫ</b>	<b>СТР.</b>
➤ Система пресной воды	53
➤ Трюмная помпа и расположение отверстий в корпусе	54
➤ Кабель мачты	55
➤ Схема электропроводки постоянного тока	56
➤ Опционный бортовой двигатель (только 260)	57
➤ Опционная сточная система (только 260)	58
➤ Якорное устройство	59

## 240/260 СОДЕРЖАНИЕ (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

### РУКОВОДСТВО И ИНФОРМАЦИЯ ПО ОБОРУДОВАНИЮ И ОСНАСТКЕ

- Регистрационная гарантийная карточка
- Руководство по морскому парусному плаванию
- УКВ радио (кроме тех случаев, когда оно не поставляется)
- Информация изготовителя парусов
- Информация о мачте
- Руководство по трюмной помпе
- Руководство по туалету
- Руководство по плите
- Руководство по обслуживанию одноосного прицепа (трейлера)
- Гарантийная карточка на шины
- Руководство по обслуживанию барабанного тормоза
- Руководство по обслуживанию активатора тормоза
- Резинт для автоприцепа (если заказан)

➤ **Другие:**

---

➤

---

➤

---

➤

---

➤

---

➤

---

➤

---

➤

---

➤

---

➤

---

# Добро пожаловать в СЕМЕЙСТВО ФИРМЫ HUNTER MARINE

Поздравляем вас с приобретением новой парусной яхты производства фирмы Hunter Marine. Мы спроектировали и сконструировали ваше судно в виде прекрасной яхты. Чтобы вы могли лучше эксплуатировать ваше судно и получить от этого удовольствие, вы должны познакомиться с его различными узлами и функциями. Пожалуйста, отведите время на изучение этого руководства и его рекомендации - это упростит ваше плавание.

Мы обеспечиваем качество вашего судна с помощью гарантии, которую вы также должны просмотреть. Для правильного оформления вашей гарантии, пожалуйста, заполните прилагаемую карточку и пошлите ее нам в течение десяти (10) дней после даты покупки. Раздел 15 Федерального закона США о безопасности судов требует регистрации первых владельцев. Гарантийные данные следует также записать ниже на этой странице для вашего удобства.

Это руководство было составлено, чтобы помочь вам управлять судном безопасно и с удовольствием. В нем описаны параметры

судна, поставляемого или установленного оборудования, его системы и информация по эксплуатации и обслуживанию. Пожалуйста, внимательно прочтите это руководство перед эксплуатацией вашего судна. Если это ваше первое судно или если вы перешли на новый для вас тип судна, то для вашей безопасности и комфорта обязательно приобретите некоторый опыт перед самостоятельным плаванием. Ваш дилер или Национальная федерация парусных судов или яхт клуб с удовольствием обучат вас в местной школе или выделят вам опытного инструктора.

**ПОЖАЛУЙСТА, ХРАНИТЕ ЭТО РУКОВОДСТВО В НАДЕЖНОМ МЕСТЕ И ПЕРЕДАЙТЕ ЕГО НОВОМУ ВЛАДЕЛЬЦУ В СЛУЧАЕ ПРОДАЖИ СУДНА.**

Вам также нужно заполнить и отослать гарантийные карточки по вашему двигателю, плите, туалету, электрической водяной помпе и другим принадлежностям. Эти карточки вложены в руководства изготовителей, которые прилагаются к вашему руководству владельца.

## **КАРТОЧКА С ИНФОРМАЦИЕЙ ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦА ИДЕНТИФИКАЦИОННЫЙ НОМЕР КОРПУСА НАХОДИТСЯ С ПРАВОГО БОРТА НА КОРМЕ КОРПУСА ИЛИ НА ТРАНЦЕ ЭТОТ НОМЕР НУЖНО УКАЗЫВАТЬ ПРИ ЛЮБОЙ ПЕРЕПИСКЕ.**

НОМЕР КОРПУСА	ДАТА ДОСТАВКИ ВЛАДЕЛЬЦУ	
НАЗВАНИЕ ЯХТЫ		
ИМЯ ВЛАДЕЛЬЦА		
УЛИЦА И АДРЕС		
ГОРОД	ШТАТ/СТРАНА	ПОЧТОВЫЙ КОД
ПОРТ ПРИПИСКИ		
МОДЕЛЬ ДВИГАТЕЛЯ	ЗАВОДСКОЙ НОМЕР	РАЗМЕР ГРЕБНОГО ВИНТА
ТЕЛЕФОН ДИЛЕРА		
УЛИЦА И АДРЕС		
ГОРОД	ШТАТ/СТРАНА	ПОЧТОВЫЙ КОД

# ОГРАНИЧЕННАЯ ГАРАНТИЯ HUNTER MARINE

---

## ОГРАНИЧЕННАЯ ГАРАНТИЯ НА ОДИН ГОД

Фирма Hunter Marine гарантирует первому покупателю и любому следующему владельцу во время гарантийного срока, что любой узел, изготовленный фирмой Hunter, и не содержит дефектов плохой сборки или материалов в течение двенадцати (12) месяцев от даты

доставки первому покупателю при условиях нормальной эксплуатации и обслуживания. Во время этого срока фирма Hunter отремонтирует или заменит любой узел, оказавшийся дефектным по вине Hunter.

## ОГРАНИЧЕННАЯ ГАРАНТИЯ НА ПЯТЬ ЛЕТ НА КОНСТРУКЦИЮ КОРПУСА И БУЛЬ ДНИЩА

Фирма Hunter гарантирует первому покупателю и любому следующему владельцу во время гарантийного срока, что корпус каждого судна не содержит дефектов плохой сборки или материалов в течение пяти (5) лет от даты доставки первому покупателю при условиях нормальной эксплуатации и обслуживания.

Эта ограниченная гарантия распространяется только на структурную целостность корпуса и опорный поддон/каркас или систему стрингера. Эта ограниченная гарантия не действует для корпусов, поддона каркаса или стрингеров, которые как-либо изменены или используются с двигателями, отличающимися по типу и размеру от указанных или установленных фирмой Hunter. Обязательства Hunter по этой ограниченной гарантии сводятся к ремонту или замене корпуса, если в нем будут дефекты конструкции.

Фирма Hunter гарантирует первому покупателю и любому следующему владельцу во время гарантийного срока, что на судне не будет дефектов вздутия гелевого покрытия подводных поверхностей корпуса, исключая киль и руль, в течение пяти (5) лет от даты доставки первому покупателю при условиях нормальной эксплуатации и обслуживания. Во

время этого срока Hunter поставит или возместит уполномоченному дилеру Hunter расходы на все детали и работы, нужные для ремонта вздувшейся подводной поверхности корпуса. Возмещение стоимости работ будет основано на плане нормирования работ, который регулярно публикуется фирмой Hunter. Однако если ремонт выполняется не дилером Hunter, то стоимость ремонта должна быть заранее указана фирмой Hunter, она основывается на разумных нормочасах работы, определенных фирмой Hunter. Фирма Hunter не оплачивает расходов на транспортировку, буксировку, спуск на воду, краску для днища, хранение, установку в док, аренду постаментов, установку и снятие такелажа, и подобные операции. Мы рекомендуем выполнять ремонт во время сезонного обслуживания или хранения судна.

Гарантия на вздутие днища отменяется в следующих случаях:

(1) Если гелевое покрытие было обработано шкуркой, на пескоструйной установке или подвергалось стиранию или ударам.

(2) Если не выполнялись приведенные в этом руководстве владельца указания по процедурам подготовки днища.

## ОГРАНИЧЕНИЯ, НАКЛАДЫВАЕМЫЕ НА ГАРАНТИЮ

Эти ограниченные гарантии не покрывают:

(1) Краску, оконное стекло, гелевое покрытие, обивку, пластиковую отделку, двигатели, узлы двигателя, трюмные помпы, плиты, вентиляторы, нагнетательные водяные насосы, гребные винты, валы, рули, органы управления, приборы, кили и оборудование, не изготовленное фирмой Hunter.

Все гарантии, выдаваемые изготовителем таких узлов, будут по возможности передаваться первому покупателю.

(2) Проблемы, вызванные плохим обслуживанием, хранением, установкой на салазки, на систему кильблоков, нормальным износом и обрывом, неверным использованием, небрежностью, аварией, коррозией, электролизом или неправильной эксплуатацией.

# HUNTER MARINE

## ОГРАНИЧЕННАЯ ГАРАНТИЯ

---

### ОГРАНИЧЕНИЯ, НАКЛАДЫВАЕМЫЕ НА ГАРАНТИЮ (продолжение)

ЭТА ГАРАНТИЯ ЯВНО ЗАМЕНЯЕТ ВСЕ И ЛЮБЫЕ ДРУГИЕ КОМПЕНСАЦИИ И ГАРАНТИИ, ЯВНЫЕ ИЛИ СВЯЗАННЫЕ, ВКЛЮЧАЯ ГАРАНТИИ НА ТОВАРНОЕ СОСТОЯНИЕ И НА ПРИГОДНОСТЬ. НЕКОТОРЫЕ ШТАТЫ И СТРАНЫ НЕ ДОПУСКАЮТ ОГРАНИЧЕНИЯ СРОКОВ СВЯЗАННОЙ ГАРАНТИИ, ПОЭТОМУ ВЫШЕСКАЗАННОЕ МОЖЕТ БЫТЬ НЕПРИМЕНИМО К ВАМ. ПОКУПАТЕЛЬ ПРИЗНАЕТ, ЧТО НЕТ НИКАКИХ ДРУГИХ ЗАЯВЛЕНИЙ ДЛЯ НЕГО ОТНОСИТЕЛЬНО

КАЧЕСТВА И ФУНКЦИЙ СУДНА. ЛЮБЫЕ КОСВЕННЫЕ УБЫТКИ, КОТОРЫЕ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ, ИСКЛЮЧАЮТСЯ ИЗ ГАРАНТИИ. НЕКОТОРЫЕ ШТАТЫ И СТРАНЫ НЕ ДОПУСКАЮТ ИСКЛЮЧЕНИЯ КОСВЕННЫХ И ПОБОЧНЫХ УБЫТКОВ, ТАК ЧТО ИСКЛЮЧЕНИЕ МОЖЕТ БЫТЬ НЕПРИМЕНИМО К ВАМ. ЭТА ГАРАНТИЯ ДАЕТ ВАМ КОНКРЕТНЫЕ ЮРИДИЧЕСКИЕ ПРАВА, ВЫ МОЖЕТЕ ИМЕТЬ И ДРУГИЕ ПРАВА В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ВАШЕГО ШТАТА ИЛИ СТРАНЫ.

### РЕГИСТРАЦИЯ ГАРАНТИИ

Эта ограниченная гарантия не будет действовать, если в течение пятнадцати (15) дней после доставки регистрационный бланк гарантии Hunter Warranty Registration Form и записи о предпродажной подготовке Pre-Delivery Service Record, которые прилагаются к каждому новому судну, не будут полностью заполнены и возвращены в фирму Hunter. Ответственность за отправку заполненного бланка регистрации возлагается на дилера.

Важно, чтобы отосланная на фирму Hunter карточка регистрации гарантии была подписана как дилером, так и владельцем. Гарантия не начинает действовать, пока фирма Hunter не получит заполненный бланк.

Все ремонты и/или операции замены будут выполняться уполномоченным дилером Hunter или по выбору фирмы Hunter на заводе Hunter. Если гарантийный ремонт необходимо выполнить на заводе Hunter, то расходы на перевозку на завод Hunter и от него должен оплачивать владелец. Оплата рабочего времени проводится согласно плану нормирования работ, который публикуется фирмой Hunter, а если это не применимо - то согласно разумному количеству рабочих часов, определенному фирмой Hunter. Любые работы по ремонту и замене должны быть заранее санкционированы уполномоченным сервисным представителем Hunter.

### ПЕРЕДАЧА ОГРАНИЧЕННЫХ ГАРАНТИЙ

Ограниченные гарантии будут передаваться последующему покупателю судна, если:

(1) Уведомление о переходе прав собственности на судно в письменной форме передано последующим покупателем фирме Hunter в течение тридцати (30) дней после передачи.

(2) В уведомлении должны быть указаны

имя, адрес и номер телефона последующего покупателя, дата покупки, номер корпуса и имя продавца судна.

Фирма Hunter отправит почтой последующему покупателю сообщение о сроках окончания ограниченных гарантий. Передача прав собственности на судно не продлевает срока действия ограниченных гарантий.

# HUNTER MARINE

## ОГРАНИЧЕННАЯ ГАРАНТИЯ

---

### ЭПОКСИДНЫЙ ИЗОЛЯЦИОННЫЙ СЛОЙ

Если покупатель пожелает нанести на корпус своего судна эпоксидный изоляционный слой покрытия, например, Interlux Interprotect 1000/2000, West Systems или VC Tar, то это не отменяет пятилетней гарантии на вздутие покрытия днища.

Фирма Hunter Marine считает эпоксидным изоляционным покрытием указанные выше покрытия, а не эпоксидные грунтовки.

Если на судно Hunter нанесено эпоксидное изолирующее покрытие, то его необходимо зарегистрировать в отделе гарантий до нанесения покрытия. Если дилер наносит на дно только краску, то не разрешается проводить зачистку шкуркой и использовать пескоструйные системы.

### АНКЕТА ОБ УДОВЛЕТВОРЕНИИ ПОКУПАТЕЛЯ

В течение первого года владения судном первый покупатель получит две анкеты об удовлетворении покупателя - первая (CSS #1) будет получена вскоре после доставки, в ней обсуждаются способности дилера по продаже и вводу в эксплуатацию судна, а также начальное удовлетворение владельца. Вторая анкета (CSS #2) присылается на девятый или

десятый месяц владения и "оценивает" возможности сервисного обслуживания дилера, а также позволяет владельцу оценить большинство функциональных систем судна и их характеристики. Обе анкеты высылаются в случае получения фирмой карточки регистрации гарантий первого покупателя.



## ВЛАДЕЛЕЦ И ОСНОВАТЕЛЬ ФИРМЫ HUNTER MARINE УОРЕН Р. ЛУРС (WARREN R. LUHRS) КРАТКАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

---

Уорен Лурс родился в городке Ист Орендж в штате Нью-Джерси в 1944 году. Родословная Уорена Лурса начинается с его прадеда Генри, который участвовал в строительстве первых железных дорог и клиперских судов в Америке. Его прадедя Джон участвовал в строительстве знаменитой железной дороги от Санкт-Петербурга до Москвы для царя Александра II.

Генри Лурс владел акциями 22 различных океанских кораблей - барками, бригами и шхунами - и был основным владельцем барка *Sophia R. Luhrs*, названного в честь его жены Софии. Он также был партнером Альберта Спрута, который руководил верфью в Мельбридже, Майне, где была построена *Sophia R. Luhrs*.

Отец Уорена Лурса Генри продолжил морские традиции семьи Лурсов во время великой депрессии, когда он работал как изготовитель небольших судов в городке Морган, штат Нью-Джерси, и позднее основал свою собственную компанию. Когда в Европе началась война, береговая охрана попросила Генри Лурса ремонтировать их судна и устанавливать противолодочную обшивку на их судна.

После Второй мировой войны Генри строил 27-футовые рыбацкие судна и в 1948 году начал конструировать заказные судна для отдыха. Затем он занялся скифами и в 1952 году основал компанию Henry Luhrs Sea Skiffs. Он сконструировал морские скифы с накрывающим поясом обшивки и изготавливал их с помощью методов сборочного конвейера. Генри персонально испытывал свои прототипы во время семейных путешествий вверх по реке Гудзон до озера Шамплейн.

Морской скиф относится к классу судов, который был очень популярным благодаря своим мореходным качествам. Он имеет острый нос, который снижает удары корпуса о воду в полосе прибоя и при волнении на море,

и корпус, передняя часть которого закруглена ниже ватерлинии для повышения устойчивости в беспокойных водах и при попутном волнении. Такие скифы могут иметь гладкие борта или конструкцию с накрывающим поясом обшивки.

Основным стремлением Генри Лурса было воплощение идей Генри Форда построить недорогую лодку для "среднего человека", позволяя тем самым ему насладиться всеми прелестями плавания. Он был как проектировщиком, так и инженером, и создавал перспективные и прогрессивные новые модели. Он спроектировал изменение обводов носа с прямых на изогнутые, в то время, когда все судна строились с прямыми плоскими "скулами". Считается, что он также был первым проектировщиком и строителем, который широко использовал конструкцию небольшого судна с открытым ходовым мостиком.

В 1960 году Лурс приобрел компанию Ulrichsen Boat Company в Мальборо, штат Нью-Джерси. В этом же месте было расположено отделение Alura компании Лурса по производству стекловолокна. В 1965 году Генри продал свою компанию фирме Bangor Arrostook Railroad, которая затем стала развлекательным конгломератом Bangor-Punta. Также во время этого периода компания Silverton of Tom's River в штате Нью-Джерси была куплена Джоном и Уореном Лурс.

Сейчас Уорен Р. Лурс и его брат Джон владеют компаниями Hunter Marine Corporation, Silverton Marine Corporation, Mainship Motor Yachts и Luhrs Fishing Boats с его отделением Alura. Компания Hunter Marine выпускает парусники, в то время как остальные компании выпускают катера.

В январе 1996 года Уорен и Джон передали часть группы Luhrs Group ее сотрудникам с помощью программы ESOP.

# ГЛОССАРИЙ ПАРУСНЫХ ТЕРМИНОВ

## А

**Аварийный (Jury):** временное устройство для замены поврежденного.

## Б

**Бакштаг (Backstay):** оттяжка, которая поддерживает мачту со стороны кормы и препятствует движению мачты в направлении вперед.

**Балласт (Ballast):** дополнительный груз, обычно свинцовый или железный, размещаемый в нижней части судна или снаружи на киле для обеспечения устойчивости судна.

**Балластный киль (Ballast keel):** масса балласта, закрепленная на киле для увеличения устойчивости и для предотвращения опрокидывания килевого судна.

**Бегучий такелаж (Running rigging):** все подвижные линии, например, *шкоты* и *фалы*, используемые для *поднятия* и *обрасопения* парусов.

**Бек (Back):** когда ветер меняет свое направление по направлению против часовой стрелки.

**Бензель (Seize):** связать вместе два каната или привязать канат к *рангоуту* с помощью тонкого линя.

**Бизань (Mizzen):** 1, короткая последняя мачта на *кече* или на *яле (йоле)*; 2, передний и кормовой паруса, поднимаемые на этой мачте.

**Бимс (Beam):** поперечный элемент, который поддерживает палубу

**Блок (Block):** шкив в деревянном или пластиковом корпусе, состоит из *шкива (ролика)* вокруг которого проходит канат. Используется для изменения направления тяги каната.

**Блок (Fairlead):** фитинг, через который проводится трос для изменения направления.

**Брать рифы, зарифлять (Reef):** уменьшать площадь паруса за счет складывания или скатывания лишнего материала на стреле или на *фока-штаге*.

**Брашпиль (Windlass):** *лебедка* с горизонтальным валом и вертикальной ручкой, используется для подъема якорной цепи.

**Бросательный конец (Heaving line):** легкий линь для бросания на берег.

**Бугель (Tang):** крепкий металлический фитинг, с помощью которого *стоячий такелаж* крепится к мачте и другим *рангоутам*.

**Буртик (Toe rail):** низкая полоска из металла или пластика, идущая у кромки палубы.

## В

**В корму (Abaft):** в направлении кормовой части судна.

**Ванты (Shrouds):** канаты или тросы, обычно пара, идущие от мачты к *цепным пластинам* на уровне палубы, препятствующие боковому заваливанию мачты; часть стоячего такелажа.

**Ватерлиния (Waterline):** линия, указывающая глубину погружения корпуса

судна при плавании.

**Вертлюг (Gooseneck):** фитинг, крепящий рангоут к мачте, позволяющий ему перемещаться по всем направлениям.

**Ветровой дрейф (Leeway):** боковой снос судна со своего курса в результате давления ветра на одну сторону парусов.

**Винтовой талреп (Rigging screw, также Bottlescrew):** палубный фитинг, которым регулируют натяжение стоячего такелажа, то есть оттяжек, вант и т.п.

**Водоизмещение (Displacement):** 1, вес воды, вытесненной судном, равен весу самого судна; 2, водоизмещающий корпус вытесняет воду, равную своему весу, и удерживается только за счет плавучести, в то время как глиссирующий корпус на скорости может удерживать вес, превышающий его водоизмещение.

**Водяная пыль (Spindrift):** брызги, сдуваемые вдоль поверхности моря.

**Встречный ветер (Head-topwind):** когда нос указывает прямо на ветер.

**Выбирать (Veer):** постепенно управляемым образом выбирать якорный канат или цепь.

**Выемка (Roach):** закругленная часть *шкаторины* паруса, которая выходит за пределы прямой линии, идущей от верхней шкаторины до *шкотового кольца*.

## Г

**Габаритная длина (Overall length (LOA):** максимальная длина судна, измеренная от передней точки носа до задней точки кормы, без учета бушприта, рулевой машинки и т.п.

**Галс (Tack):** 1, нижний передний угол паруса; 2, повернуть судно через ветер так, чтобы он дул в противоположную сторону парусов.

**Галфвинд (Reach):** плыть, когда ветер дует примерно в *траверзу*; все парусные курсы между *фордевиндом* и *крутым бейдевиндом*.

**Галфинд, в полветра (Broad reach):** курс установки паруса между *траверсным галсом* и *кормовым*, когда ветер дует на *раковине*.

**Гальюн (Heads):** туалет.

**Генуа (Genoa):** большой кливер разного размера, который перекрывает грот и поднимается в слабый и умеренный ветер для разных *курсов*.

**Глаз ветра (Eye of the wind):** направление, откуда дует ветер.

## Д

**Дальность (Range):** расстояние, с которого можно увидеть свет.

**Дифферент (Trim):** настройка размещения нагрузки судна и угла в направлении с носа на корму, с которым плывет судно.

**Длина (Scope):** длина каната или цепи, вытравленной при постановке на якорь.

**Длина по ватерлинии (Waterline length (WL):** длина корабля от *форштевня* до *форштевня* по *ватерлинии*. Она определяет максимальное *водоизмещение корпуса* и влияет на класс судна.

**Драек (Fid):** конический инструмент для *сращивания* толстых канатов и для ремонта парусов, часто полый.

**Дрейф (Drift):** 1, плыть по течению или ветру; 2, США: скорость течения; 3, Великобритания: расстояние, на которое судно сносится течением за данное время.

**Дрейф (Set):** направление приливного течения или потока.

## Ж

**Журнал (Log):** записи в книге параметров рейса, обычно пройденного пути и погоды.

## З

**За кормой (Astern):** позади судна; идти в корму означает давать задний ход.

**Заводить снасть (Belay):** быстро закрепить канат вокруг *утки*, обычно с помощью узла-восьмерки.

**Загиб (Bend):** спальное место на борту.

**Задний ход (Sternway):** движение назад, движение судна кормой вперед.

**Зарыскивание (Broach):** когда судно, *идущее* в направлении ветра поворачивается бортом к ветру и опасно *кренится*. Это может быть вызвано сильным волнением на море или ошибкой рулевого.

## И

**Идти по ветру (Leeward):** уваливаться под ветер; направление, в котором дует ветер.

**Изобары (Isobars):** линии на метеорологической карте, соединяющие точки с равным атмосферным давлением.

**Имеющий ход (Under way):** судно имеет ход, если оно не пришвартовано к берегу, не на якоре и не на суше.

**Истинный ветер (True wind):** направление и скорость ветра, измеряемая стационарным наблюдателем, на якоре или на земле.

## К

**Кавитация (Cavitation):** образование вакуума вокруг гребного винта, что снижает эффективность работы двигателя.

**Кажущийся ветер (Apparent wind):** Направление и скорость ветра, которую ощущает экипаж. Эта комбинация *истинного ветра* и ветра, создаваемого из-за движения судна.

**Карданный подвес (Gimbals):** два концентрических кольца с перпендикулярными осями; позволяет удерживать предмет горизонтально при движении судна, например, компас и посуду.

# ГЛОССАРИЙ ПАРУСНЫХ ТЕРМИНОВ

**Килевая качка (Pitch):** Движение носа судна вверх и вниз под действием волн  
**Киль (Keel):** главная продольная опора судна, к которой крепится *балластный киль* или через которую проходит *шверт*.

**Кильватерная струя (Wake):** завихренная вода, оставшаяся за кормой судна.

**Кингстон (Seacock):** клапан, который закрывает подводный канал для ввода или вывода воды из корпуса.

**Класс (Rating):** метод определения определенных параметров яхты, чтобы она могла участвовать в гонках с гандикапом.

**Клетневать (Serve):** закрывать и защищать *сплесень (сросток)* или часть каната с помощью бечевки, туго обмотанной вокруг свивки.

**Комингс (Coaming):** приподнятая конструкция вокруг люка, рубки и т.п., не допускающая проникновения воды.

**Концевой фитинг (Terminal fitting):** фитинг на конце каната или троса, с помощью которого *ванту* или шаг можно закрепить на мачте, на *бугеле* или на *винтовом талрепе/талрепе*.

**Коренной конец (Standing part):** часть линя, не используемая при вязании узла; закрепляемая часть каната или к которой привязывают узел.

**Корма (Aft):** на или около задней части судна.

**Крен (Heel):** наклон на один борт.

**Крен (List):** более-менее постоянный наклон судна на один борт из-за неверного распределения груза, например *балласта* или воды.

**Кренгельс (Cringle):** 1, петля для каната, находящаяся с каждой стороны лини, указываемой рифами паруса; 2, ушко в парусе.

**Крепить (Bend):** швартовать судно

**Круто приводящееся (Close-winded):** описывает судно, которое может плыть под парусом очень круто к ветру.

**Крутой бейдвинд (Close-hauled):** курс парусного плавания ближайший к ветру; смотрите также *лабиринг*.

**Курс (Course):** направление, по которому направляется судно, обычно указывается в градусах; истинных, магнитных или компасных.

**Курс парусного плавания (Point of sailing):** различные углы, под которыми может плыть судно под парусом; курс судна относительно направления ветра.

## Л

**Лабиринг (Beat):** плыть под парусом *зигзагообразным курсом* в направлении на ветер, *идти крутым бейдвиндом* на переменных галсах.

**Лабировка (Tacking):** продвижение в сторону ветру *крутым бейдвиндом* на чередующихся курсах так, что ветер сначала с одного борта судна, а затем с другого.

**Лог (Log):** прибор для измерения скорости судна и расстояния, пройденного по воде

**Лебедка (Winch):** механизм, обычно состоящий из поворачиваемого рукояткой металлического барабана, вокруг которого наматывается линь, что позволяет экипажу заметно увеличить силу тяги для тугого натяжения, например, *шкота* кливера.

**Левый борт (Port):** левый борт судна, если смотреть вперед (противоположен *правому борту*).

**Левый галс (Port tack):** судно идет левым галсом, если ветер сначала попадает в левый борт, а грот вынесен на *правый борт*. Идущее левым галсом судно пропускает судно, идущее правым галсом.

**Леер (Guard rail):** металлический поручень вдоль борта судна, защищающий экипаж от падения за борт.

**Леер (Jackstay):** линь идущий с носа на корму с обоих бортов судна, к которому крепятся спасательные концы.

**Леер (Lifeline):** тросик или канат, закрепленный вокруг палубы для защиты экипажа от падения за борт.

**Линия положения (Position line/ Line of position):** нарисованная на карте линия в результате взятия пеленга, на которой должно находиться судно. Две линии положения позволяют определить место.

**Линия румба (Rhumb line):** линия, пересекающая все *меридианы* под одинаковым углом; курс, по которому судно идет в неизменном направлении.

**Ложиться в дрейф (Heave-to):** *обстеньить* кливер и закрепить румпель *по ветру*; используется в плохую погоду, чтобы помочь судну лечь в дрейф или снизить *передний ход*.

**Люк (Hatch):** проем в палубе для доступа внутрь судна.

## М

**Меридиан (Meridian):** воображаемая линия вокруг Земли, которая проходит через полюса и пересекает экватор под прямым углом. Все линии географической долготы являются меридианами.

**Мерная линия, миля (Measured mile):** расстояние в одну морскую милю, измеренное между буйками или *створами* на берегу, и помеченное на карте.

## Н

**На ветре (On the wind):** *крутой бейдвинд*.

**Набор (Set):** способ установки парусов на судне

**Наветренная сторона (Weather side):** сторона судна, в которую дует ветер.

**Наветренная сторона (Windward):** направление, с которого дует ветер; в сторону к ветру (противоположно

термину "по ветру").

**Надводные борта (Topsides):** часть корпуса судна, которая находится выше ватерлинии.

**Надводный борт (Freeboard):** Расстояние по вертикали от ватерлинии до верха палубы.

**Нирал (Downhaul):** снасть, которая оттягивает вниз парус или рангоут.

**Нуль графика (Chart datum):** опорный уровень на графике, ниже которого отлив вряд ли опустится. Измерения глубины выполняются от нуля глубин. Уровень нуля зависит от страны и региона.

## О

**Обстеньенный (Aback):** описывает парус, когда ветер попадает в него с подветренного борта судна.

**Обстеньивать парус (Back a sail):** выбрать шкоты так, чтобы ветер наполнял ту сторону паруса, которая обычно с *подветренной стороны*.

**Обтекаемый (Fair):** плавные линии или поверхность без пузырей и впадин и резких изгибов.

**Определение места (Fix):** положение судна, определенное по нескольким линиям положения.

**Осадка (Draft):** расстояние по вертикали от ватерлинии до самой низкой точки киля.

**Осевая линия (Center-line):** линия по центру судна, идущая с носа на корму.

**Отклонение (Deviation):** разница между направлением, указываемым стрелкой компаса и магнитным *меридианом*; вызывается объектами на борту.

**Оттяжка (Out haul):** канат для оттягивания нижней шкаторины паруса.

**Оттяжка, бакштаг (Guy):** стабилизирующий канат для рангоута; оттяжка спинакера управляет передним и кормовым положением стеньги спинакера; носовая оттяжка (выстрел-брас) удерживает стеньгу спинакера в направлении вперед и вниз.

## П

**Паз передней шкаторины (Luff groove):** паз в деревянном или металлическом рангоуте, к которому входит *передняя шкаторина* кливера.

**Парусность (Windage):** те части судна, которые увеличивают дрейф, например, такелаж, рангоут, экипаж и т.п..

**Пеленг (Bearing):** направление на объект от наблюдателя, измеренное в геометрических градусах или в магнитных градусах.

**Переборка (Bulkhead):** стенка-перегородка на судне, обычно устанавливаемая *поперек судна*

**Переднее крыло (Headfoil):** обтекаемое окружение *фока-штага* с пазом, в котором скользит *передняя шкаторина*.

# ГЛОССАРИЙ ПАРУСНЫХ ТЕРМИНОВ

**Передний ход (Headway):** движение судна вперед по воде.

**Передняя шкаторина (Luff):** передняя кромка паруса. Заложить тали на тали (luff up) значит повернуть нос судна прямо на ветер.

**Петля (Bight):** загиб или петля на канате.

**Пиллерс (Stanchion):** вертикальная металлическая стойка, закрепленная на палубе для опоры леера.

**Плавающий якорь (Drogue):** буюк, спускаемый за корму судна или спасательного плота для снижения дрейфа.

**Поворот (Veer):** 1, изменение направления ветра по часовой стрелке;

**Поворот оверштаг (Go about):** повернуть судно через *глаз ветра* для изменения галса.

**Поворот фордевинд (Gybe):** перейти с одного *галса* к другому поворотом кормы через ветер.

**Погон (Traveller):** 1, кольцо или обруч, который можно поднять вдоль *рангоута*; 2, фитинг, который скользит по *пути* и используется для изменения угла *шкотов*.

**Подветренный берег (Lee shore):** берег, к которому дует ветер.

**Подстройка (Trim):** настройка угла парусов с помощью *шкотов*, для более эффективной работы парусов

**Полный бейдвинд (Close reach):** курс *парусного плавания* между *крутым бейдвиндом* и *траверсным галсом*, когда ветер дует вперед по *траверзе*.

**Полуденные астрономические наблюдения (Noon Sight):** географическую долготу судна можно определить с помощью секстанта, когда небесное тело на *меридиане* наблюдателя имеет наибольшую высоту. Чаще всего для этого используют Солнце в полдень.

**Полумушкель (Serving mallet):** инструмент с канавкой в головке, используемый для *клетневания* каната и для обеспечения постоянного сильного натяжения бечевки.

**Поперек корабля (Athwartships):** под прямыми углами к осевой линии нос-корма судна.

**Посредине корабля (Amidships):** центр судна, *поперек корабля* и вперед и назад.

**Пояс переменных ватерлиний (Boottopping):** узкая цветная полоса, окрашенная между краской подводной части и *надводной эмалью*.

**Правый борт (Starboard):** правая сторона судна, если смотреть вперед (противоположный *левому борту*).

**Правый галс (Starboard tack):** судно идет правым галсом, если ветер сначала попадает в правый борт, а стрела вынесена на *левый борт*.

**Приводить к ветру (Bear away):**

поворачивать судно в сторону от ветра.

**Приводиться к ветру (Weather helm):** (противоположно *уваливаемости*).

**Привязать узлом (Bend):** 1, закрепить парус к рангоуту перед подъемом;

**Прилив и отлив (Tide):** вертикальный подъем и опускание воды в океане, вызванные силой притяжения Луны.

**Противообрастающая (Anti-fouling):** ядовитая составная краска, используемая для защиты подводной части корпуса от морских растений.

**Прямой курс, взятый за гитовы за середину (Goosewing):** вынести кливер на стреле на наветренную сторону с помощью усов бушприта для удержания паруса с противоположной стороны к гроту.

**Пульпит (Pulpit):** металлический *леер*, установленный на носу судна для защиты экипажа от падения за борт.

**Путь (Track):** 1, пройденный путь по курсу судна; 2, фитинг на мачте или стреле, к которому крепятся *раксы*; 3, фитинг, вдоль которого ходит *погон*, используется для изменения натяжения *шкотов*.

**Пушпит (Pushpit):** металлический *леер*, установленный на корме судна.

**Р**

**Размах (Range):** 1, смотрите *створ*; 2, приливов, разность между верхним и нижним уровнями воды при приливе и отливе

**Ракс (Hank):** фитинг для крепления *передней шкаторины* паруса к оттяжке.

**Рангоут (Spar):** общий термин для любого *деревянного* или *металлического* шеста, например, мачты или стрелы, который несет парус или придает ему форму.

**Распорки, утлегари (Spreaders):** горизонтальные стойки на мачте, идущие до *вант* и крепящие мачту.

**Резкий крен (Lurch):** внезапный крен судна.

**Рейка (Batten):** легкая, гибкая полоска, вставленная в реечный карман на *шкаторине* паруса для поддержки *выемки*.

**Риф-шкентель (Reefing pennant):** прочный лить, с помощью которого при *зарифлении* *передняя шкаторина* или *кренгельс* шкаторины опускается вниз к *стреле*.

**Рулевая петля (Gudgeon):** фитинг руля. Это ушко, в которое входит штырь.

**С**

**С попутным ветром (Off the wind):** с вытравленными до слабину *шкотами*, не *крутой бейдвинд*.

**С траверза (Abeam):** под прямыми углами к *осевой линии* судна.

**Серьга (Shackle):** металлическое звено со съемным болтом на конце, может иметь разную форму: D, U.

**Скула (Chine):** линия, где нижняя часть

корпуса под углом встречается с боком.

**Смоченная поверхность (Wetted surface):** площадь корпуса под водой.

**Соппротивление (Drag):** сила давления ветра в парусах или воды на корпус, мешающая движению судна.

**Спинакер (Spinnaker):** большой легкий шарообразный парус, ставится при курсах *галфвинд* или при *полном ветре*.

**Сростить (Splice):** соединить канаты или тросы за счет расплетания нитей и переплетания их.

**Срыв (Stall):** парус срывается, если поток воздуха над ним завихрится, заставляя судно терять курс.

**Ставить (Set):** поднять парус

**Створ (Transit):** два неподвижных объекта являются створом, если они видны на одной линии; два створа позволяют определить место.

**Степс мачты (Mast Step):** гнездо, в котором расположено основание мачты.

**Стопор цепи (Chain pawl):** короткий штырек, который падает в зубчатую рейку для предотвращения обратного хода якорной цепи.

**Сточные отверстия (Limber holes):** проемы в нижних торцах *шпангоута* над килем для стекания воды в низшую точку *трюма*.

**Стоячий такелаж (Standing rigging):** ванты и штаги (оттяжки), которые всегда натянуты и удерживают мачту.

**Стрингер (Stringer):** элемент на носу и на корме, который усиливает каркас судна.

**Стропа (Kicking strap):** лить для натяжения *рангоута* вниз чтобы он был горизонтальным, особенно при полном ветре или полветре.

**Стропа (Uphaul):** лить, используемый для вертикального подъема чего-либо, например, *шеста спинакера*.

**Т**

**Талреп (Turnbuckle):** смотрите *Винтовой талреп*.

**Таль (Tackle):** подъемная система, состоящая из каната и *блоков*, используемая для увеличения подъемной силы.

**Тащить (Drag):** якорь волочит, когда он не может зацепиться;

**Тендер или шлюпка (Tender или dinghy):** небольшое судно для перевозки грузов и людей на яхту.

**Топенант (Topping lift):** лить от топа мачты до *рангоута*, обычно до стрелы, используется для подъема ее.

**Траверза (Beam):** на *траверзе* означает, что объект находится под прямыми углами к осевой линии

**Трюм (Bilge):** нижняя круглая часть внутри корпуса, где собирается вода.

## ГЛОССАРИЙ ПАРУСНЫХ ТЕРМИНОВ

### У

**Увальчивость (Leehelm):** тенденция корабля уваливать под ветер.

**Уклон (Rake):** Отклонение к носу или к корме от перпендикуляра к мачте или от другой линии судна.

**Управляемый ход (Steerage way):** судно имеет управляемый ход, когда его скорость достаточна для того, чтобы оно слушалось руля и повиновалось рулевому.

**Усы (Whisker pole):** легкий шест, используемый для удержания шкотового угла переднего паруса при движении под *полным ветром*.

**Утка (Cleat):** деревянная, металлическая или пластиковая арматура, вокруг которой закрепляется канат.

**Фал (Halyard):** канат для подъема и опускания парусов.

**Фалинь (Lanyard):** короткий линь, прикрепленный к предмету, например, к ножу, которым он крепится к другому предмету.

**Фалинь (Painter):** носовой швартов, к которому крепится шлюпка или *тендер*.

**Фатом (Fathom):** морская сажень для измерения глубины и длины троса. 1 фатом = 6 футов или 1,83 метра.

**Фока-штаг (Forestay):** передний леер (оттяжка), идущая от топа мачты к голове форштвеня, к которой крепится кливер.

**Фордевинд (Dead run):** движение, когда ветер дует точно в корму по *осевой линии* судна.

**Форштвень (Stem):** бревно на носу, идущее вверх от киля, к которому крепится обшивка.

**Ход полным ветром (Run):** двигаться с ветром в *корму* и с сильно вытравленными *шкотами*.

**Центр бокового сопротивления (Center of lateral resistance (CLR)):** подводный центр приложения давления, относительно которого судно поворачивается при изменении курса.

**Центр парусности (Center of effort (COE)):** точка, к которой приложена равнодействующая всех сил, действующих на паруса.

**Цепная пластина (Chain plate):** металлическая пластина, закрепленная на судне болтами, к которой прикрепляются *ванты* или *бакштаги*.

**Цепная труба (Navel pipe):** металлическая труба в палубе бака, по которой якорная цепь проходит в ящик ниже.

**Чеканить (Caulk):** герметично заделывать швы между деревянными рейками, плотно заполняя их ватой, паклей или герметиком.

**Четверть (Quarter):** часть судна посередине между кормой и местом наибольшей ширины; на раковине (on the quarter) означает примерно 45 градусов в *корму* от ширины.

**Шаг (Pitch):** угол лопастей гребного винта.

**Шверт (Center-board):** панель, опускаемая через прорезь в *киле* для уменьшения *ветрового дрейфа*.

**Шверт (Drop keel):** съемный *киль*, который можно поднять в корпус при входе на мелководье и при перевозке на прицепе.

**Шило (Marlin spike):** заостренный стальной или деревянный гвоздь для распускания нитей троса или каната при сращивании.

**Ширина (Beam):** максимальная ширина судна.

**Шкаторина (Leech):** 1, задняя шкаторина косога паруса; 2, обе боковые кромки прямого паруса.

**Шкентель (Tack pennant):** отрезок троса с петлей с каждого конца, используется для подъема галса переднего паруса на некоторое расстояние над палубой.

**Шкив (Sheave):** колесо с канавкой в *блоке* или в *рангоуте* для пропуска каната.

**Шкот (Sheet):** канат, прикрепленный к

*шкотовому углу* паруса или к стреле, что позволяет управлять ими.

**Шкотовый угол (Clew):** задний нижний центр паруса, где встречаются нижняя шкаторина и *шкаторина*.

**Шлюп (Sloop):** одномачтовое парусное судно с гротом и с одним передним парусом.

**Шпигаты (Scuppers):** 1, отверстия в бортике (нижней рейке), которые позволяют воде уходить с палубы; 2, дренажный вентиль в корпусе.

**Шплинт (Cotter pin):** мягкий металлический штифт, загнутый назад на себя для образования серьги.

**Штаг (Stay):** трос или канат, который удерживает мачту в направлении нос-корма; часть *стоячего такелажа*.

**Штифт под шплинт (Clevis pin):** стопорный штифт, через который пропускается разрезное кольцо для предотвращения случайного отцепления.

**Штормовая планка (Fiddle):** приподнятый край стола для удерживания предметов от падения, когда судно *кренится*.

**Штырь (Pintle):** фитинг руля с длинным штифтом, который входит в *рулевою петлю* для образования шарнирного сцепления с рулем.

**Элемент (Member):** элемент каркаса корпуса, например, *стрингер*, ламинированный в стекловолоконный корпус для его усиления.

**Якорное устройство (Ground tackle):** общий термин для якорной оснастки.

**Якорный огонь (Riding light или anchor light):** видимый со всех сторон белый огонь, обычно поднимаемый на фока-штаге, чтобы показать, что судно не более 50 футов (15 м) стоит на якоре. Он должен быть виден с расстояния в 2 мили (3 км).

**Ял, йол (Yawl):** двухмачтовое судно с бизанью и ступенчатой кормой с баллером руля.

## ОПИСАНИЕ ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫХ СИМВОЛОВ

---

В руководстве приведены разные меры предосторожности, которые нужно соблюдать при эксплуатации и обслуживании вашего судна.  
Прочтите и запомните эти указания.



### ОПАСНОСТЬ

Обозначает, что имеется чрезвычайная опасность, которая может привести к смерти или к непоправимому ущербу, если не предпринять нужных мер предосторожности.



### ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Обозначает наличие опасности, которая может привести к травме или смерти, если не предпринять нужных мер предосторожности.




### ОСТОРОЖНО

Напоминает о мерах предосторожности или привлекает внимание к опасным методам, которые могут привести к травме персонала или к повреждению судна или его узлов

# СОВЕТЫ ПО БЕЗОПАСНОМУ ПЛАВАНИЮ

## ПОДГОТОВЬТЕСЬ

Пройдите курс обучения безопасному плаванию. В США обратитесь в ближайший офис Береговой охраны. За пределами США обратитесь в местный яхт-клуб или в подобную организацию. Загрузите на борт все средства безопасности согласно законам, действующим у вас. Обычно эти требования можно узнать у Береговой охраны или в вашем местном яхт-клубе.



**ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ**

Получение и уход за спасательным оборудованием является обязанностью владельца судна. Информацию о необходимом оборудовании можно получить в местной речной или морской инспекции.


## МИНИМАЛЬНЫЕ РЕКОМЕНДУЕМЫЕ СРЕДСТВА БЕЗОПАСНОСТИ

- Необходимые спасательные средства, включая спасательные жилеты и круги.
- Необходимое оборудование для пожаротушения
- Комплект первой медицинской помощи
- Аварийный радио маяк указания положения
- Ручная помпа для выкачивания воды
- Якорь с тросом и/или цепью достаточной длины
- Фонарь с хорошими батарейками
- Бинокль
- УКВ радио
- Навигационные карты для соответствующего района
- Сигнальные средства
- Туманный колокол
- Устройство звукового сигнала
- Радарный отражатель
- Достаточный запас воды и пищи
- Дополнительный аккумулятор для стартера
- Запасные предохранители и лампы
- Солнечные очки и тент
- Одеядло

Необходимые средства безопасности, которые вы должны иметь на борту зависят от вашего региона и от водоизмещения судна. Поэтому обязательно проконсультируйтесь в местной водной инспекции перед выходом в плавание.

## СПАСАТЕЛЬНЫЕ ЖИЛЕТЫ

Спасательный жилет может спасти вам жизнь, но только если вы наденете его. Храните жилеты в легко доступном месте - не в закрытом отсеке и не под другими вещами. Выньте их из упаковки, если вы получили их упакованными. Кроме того, у вас должны быть наготове бросаемые плавающие средства.



**ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ**

**ОПАСНО ДЛЯ ЖИЗНИ:** Очень важно, чтобы дети, инвалиды и не умеющие плавать все время носили спасательные жилеты. Необходимо заранее проинструктировать их, как пользоваться спасательным жилетом.

## ОГNETУШИТЕЛИ

На большинстве судов необходимо наличие аттестованных огнетушителей, выясните этот вопрос в вашей инспекции. Все пассажиры должны знать места расположения и метод использования

каждого огнетушителя. Огнетушители обычно классифицируются согласно типу пожара. Изучите, какие типы огнетушителей есть на борту вашего судна.

# СОВЕТЫ ПО БЕЗОПАСНОМУ ПЛАВАНИЮ

## СИГНАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

Большинство судов, плавающие в прибрежных водах, должны иметь на борту аттестованные визуальные сигналы бедствия. Проконсультируйтесь у местных властей, какие типы таких сигналов вам необходимы.



### ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

**ОПАСНОСТЬ ПОЖАРА/ВЗРЫВА:** Пиротехнические сигнальные средства при неверном обращении могут вызвать травмы и нанести ущерб судну. Соблюдайте все указания изготовителя по использованию сигнальных устройств.

## АЛКОГОЛЬ И ПЛАВАНИЕ

Не употребляйте алкоголь во время плавания. Совместное воздействие шума, солнца, ветра и движение может привести к утомлению на воде. Алкоголь сильнее воздействует на человека на воде, чем на земле.



### ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

**ОПАСНОСТЬ ЗАМЕДЛЕННОЙ РЕАКЦИИ:** Управление любым судном в состоянии опьянения или под воздействием других наркотиков опасно и запрещено законом. Ухудшение зрения и рассудительности может привести к авариям и травмам персонала

## ДО ОТПРАВЛЕНИЯ В ПУТЬ

- Оставьте план плавания (бланк приложен).
- Выполните проверки по контрольному списку перед отплытием (бланк приложен).
- Проверьте погоду. Не отплывайте, если погода плохая или ухудшается.

## ВО ВРЕМЯ ПЛАВАНИЯ

- Внимательно смотрите по сторонам. Это особенно важно для парусников. Находитесь на вахте с подветренной стороны под кивером. Держитесь в стороне от пловцов, ныряльщиков и воднолыжников.
- Знайте и соблюдайте все местные законы судоходства.
- Будьте внимательны в плохую погоду, приготовьтесь к быстрому изменению погодных условий.



### ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

**ОПАСНОСТЬ СТОЛКНОВЕНИЯ:** Будьте особенно внимательны на мелководье и при наличии подводных или плавающих объектов. Столкновение с объектом на скорости может серьезно травмировать людей и повредить ваше судно



## **КОНТРОЛЬНЫЙ СПИСОК ПРОВЕРОК ПЕРЕД ОТПЛЫТИЕМ**

---

- Проверьте, нет ли в трюме избытка воды
- Проверьте погодные условия и приливы/отливы
- Проверьте запас пищи
- Одежда для плохой погоды
- Белье и спальные мешки
- Топливо
- Вода
- Тенты и солнечные очки
- Инструменты
- Средства для постановки в док и для швартовки
- Проверьте работу радиосвязи
- Навигационные карты и приборы
- **Оставьте план плавания другу или Береговой охране (смотрите следующую стр.)**
- Топливо для плиты
- Кухонная и столовая утварь
- Проверьте уровень электролита в аккумуляторе
- Проверьте уровень масла, подтяните клиновые ремни
- Проверьте надежность всех электрических соединений в моторном отсеке
- Закрепите инструменты и все свободное оборудование в моторном отсеке так, чтобы оно не повредило двигатель
- Отключите системы переменного тока; уложите электрический походный шнур
- Закрепите дверцы и выдвижные секции
- Проверьте работу стопора руля
- Проверьте такелаж мачты и степень его натяжки
- Фалы и чехлы чистые и готовы к работе
- Вблизи гребного винта или носа нет никаких тросов и других препятствий
- Якорь готов к работе
- Проверьте спасательные концы на прочность
- Откройте трубопроводы подачи топлива и воды
- Уложите весь свободный инвентарь
- Откройте клапан забора воды для охлаждения двигателя

# ПЛАН ПЛАВАНИЯ

1. Имя сообщającego лица и номер телефона:

2. Описание судна

НАЗВАНИЕ	ТИП	
ИЗГОТОВИТЕЛЬ	ДЛИНА	РЕГИСТРАЦИОННЫЙ №
ЦВЕТ КОРПУСА	ЦВЕТ ПОЛОСЫ	ЦВЕТ ПАЛУБЫ
ДРУГИЕ ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ		

3. Люди на борту: КОЛИЧЕСТВО

ИМЯ	ВОЗРАСТ	НОМЕР ТЕЛЕФОНА
АДРЕС		
ИМЯ	ВОЗРАСТ	НОМЕР ТЕЛЕФОНА
АДРЕС		
ИМЯ	ВОЗРАСТ	НОМЕР ТЕЛЕФОНА
АДРЕС		

4. Двигатель ТИП ЛОШАД. СИЛ. ЗАПАС ТОПЛИВА

5. Средства безопасности  Персональные  Сигналы  Зеркало  Фонарь

Пища  Вода  Авар. маяк  Плот/шлюпка

6. Радиопередатчик ТИП ЧАСТОТЫ

7. Планируемое путешествие

ВРЕМЯ ОТПЛЫТИЯ	ДАТА	ИЗ
МЕСТО НАЗНАЧЕНИЯ	ДАТА ВОЗВРАЩЕНИЯ	НЕ ПОЗЖЕ ЧЕМ

8. Автомобиль: НОМЕРНОЙ ЗНАК РЕГИОН

МОДЕЛЬ	ЦВЕТ	ПРИПАРКОВАН В
--------	------	---------------

9. Если не вернется к-\_\_\_\_\_ обратитесь в Береговую охрану или-  
при-

## КОНТРОЛЬНЫЙ СПИСОК ПРОВЕРОК ПОСЛЕ ПЛАВАНИЯ

---

Если вы оставляете ваш Hunter в доке не на короткое время, то рекомендуется выполнить проверки по следующему списку, чтобы

убедиться, что все в порядке. Это поможет вам защитить разные узлы вашего судна и существенно упростит его эксплуатацию.

- Уложите или сверните грот-парус и зачехлите его, или снимите и уберите его.
- Снимите и уложите всю съемную палубную оснастку, например, канифас-блоки, ручки лебедок и т.п.
- Закрепите стрелу к топененту и надежно установите его посередине корабля вместе с талью грота-шкота. (Рекомендуется закрепить лить от рулевого колеса или румпеля к удобной утке, чтобы руль не раскачивался вместе с потоком воды, или применить тормоз рулевого колеса, если он установлен).
- Прикрепите петлевые концы всех фалов к удобным фитингам и выберите слабинку. Найдите место в стороне от мачты, чтобы фал не стучал по мачте.
- Уложите в бухты и уберите все линии в соответствующие лари.
- Закройте чехлами все лебедки и тумбу рулевого колеса, если вы покидаете судно на несколько дней.
- Перекройте все трубопроводы подачи топлива и забортные клапаны.
- Отключите электрическую систему.
- Выкачайте воду из трюма.
- Проверьте все вентиляционные люки, закройте все окна и люки, промойте палубу шваброй и очистите палубу от пятен, особенно если вы плавали в морской воде.
- Выполните последнюю проверку швартовых концов, снастей на истирание, кранцев и т.п.

# СОВЕТЫ ПО БЕЗОПАСНОМУ ПЛАВАНИЮ

## ПОСТАНОВКА В ДОК

Постановку в док вашего судна следует выполнять осторожно, чтобы исключить возможные повреждения. В условиях обычного ветра и обычной воды нужно обращать внимание на следующие моменты:

1. По мере возможности подходить к доку следует против ветра и течения, чтобы упростить остановку судна. Если эти условия противоречат друг другу, то следует использовать подход со стороны более сильного торможения.

2. Подход к доку: линии и кранцы дока должны быть наготове, свободные снасти должны быть уложены и палубы очищены. Определите направление ветра и течения и когда вы решите, какой стороной судно подойдет к доку, закрепите линии и кранцы дока на соответствующем борту. Один линь дока необходимо укрепить на носовой утке, а другой на

кормовой утке против той стороны, которая подойдет к доку.

*ПРИМЕЧАНИЕ: Если судно должно быть пришвартовано к свае, то закрепите привальный брус на нескольких сваях.*

3. Затягивание: Прикрепите носовые и кормовые линии (канаты) к доку и подтяните судно так, чтобы кранцы были напротив дока. Затяните перекрестные шпринги, чтобы ограничить движение судна вперед и на корму. Обязательно оставьте небольшую слабину во всех швартовах, чтобы скомпенсировать прилив и отлив, если он имеется. Никогда не используйте носовые или кормовые поручни или стойки для закрепления судна, даже для кратковременного. Для всех других типов швартовки, а также для ненормального состояния ветра или воды проконсультируйтесь в утвержденном руководстве по швартовке.

## ПОСТАНОВКА НА ЯКОРЬ

Ваша яхта Hunter поставляется с палубным якорным колодцем и с якорем типа Данфорта. Якорь выбран согласно размеру и тоннажу вашего судна и обеспечивает отличные удерживающие характеристики на глинистом и песчаном грунте.

При постановке на якорь обращайтесь особое внимание на диапазон вашей якорной цепи (то есть на отношение между длиной цепи и глубиной). Хорошим правилом является использование диапазона около 7:1 (длина цепи в семь раз больше расстояния по вертикали от носа до дна). Рекомендуется через каждые 20 футов (шесть метров) или около того пометить якорную цепь узлами или другими метками. Перед бросанием якоря убедитесь, что коренной конец якорной цепи закреплен на утке в якорном колодце.

При постановке на якорь также обязательно учитывайте направление ветра, течений, средние наименьшие глубины при отливах и другие местные условия, а также положения других судов, уже стоящих на якорях вблизи вас.



### ОСТОРОЖНО

При постановке на якорь в сложных условиях воды или погоды требуются дополнительные меры предосторожности. Проконсультируйтесь с утвержденным руководством.

Для поднятия якоря медленно продвигайтесь вперед с помощью двигателя или паруса (только под гротом). При нахождении непосредственно над якорем быстрый рывок цепи должен освободить его от дна. Соблюдайте осторожность, чтобы при подъеме якоря не повредить надводный борт.

# СИСТЕМА ПОДЪЕМА И ОПУСКАНИЯ МАЧТЫ

**ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: ПЕРЕД НАЧАЛОМ ПОДЪЕМА ИЛИ ОПУСКАНИЯ ИЛИ МАНЕВРИРОВАНИЯ В ЗОНЕ СПУСКА ПРОВЕРЬТЕ, ЧТО МАЧТА И ТАКЕЛАЖ НЕ ЗАДЕНУТ ЗА НАТЯНУТЫЕ СВЕРХУ ЭЛЕКТРОПРОВОДА. КОНТАКТ С ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ ПРОВОДОМ МОЖЕТ ВЫЗВАТЬ СЕРЬЕЗНУЮ ТРАВМУ ИЛИ СМЕРТЬ.**

1. Проверьте, что весь стоячий такелаж и распорки закреплены на рангоуте так, как показано на рисунках в руководстве владельца. Крепежные штифты распорок должны быть установлены и закреплены, концы распорок должны быть затянуты в нужное положение и все черные резиновые крепежные заглушки должны быть установлены в наконечниках такелажа на мачте. Эти заглушки не дают вантам вываливаться из мачты при опускании мачты. Должны быть установлены все фалы, и должно быть смонтировано освещение мачты.

2. Проверьте, что все белые "башмаки" установлены над каждым вантовым талрепом и что талрепы закреплены к U-образным болтам цепной пластины, причем шплинты расположены внутри. "Башмаки" должны быть надвинуты вниз на костыли талрепов, чтобы талрепы не цеплялись за U-образные болты и не согнулись при заделке степса мачты.

3. Отвяжите мачту от площадки бака и опорной стойки и продвиньте мачту к корме по ролику опорной стойки, пока основание мачты не будет над степсом мачты. В этой точке мачта будет в равновесии только на ролики, поэтому не уводите в сторону основание мачты. При выполнении этой процедуры раскосы (стойки) мачты остаются прикрепленными.

4. Снимите изготовленный из нержавеющей стали штифт степса мачты из отливки степса мачты. Соблюдайте осторожность, чтобы не потерять ленту оттяжки стрелы.

5. Надавите на основание мачты вниз так, чтобы отверстия для крепежного штифта в основании совпали с аналогичными отверстиями в степсе и установите в эти отверстия крепежный штифт из нержавеющей стали. Соблюдайте осторожность и одновременно установите на место ленту оттяжки стрелы. Установите на крепежный штифт разрезное кольцо.

6. Откройте ящик якоря и закрепите нижний конец тали грота-шкота (конец с палубной уткой) к U-образному болту внутри якорного ящика.

7. Закрепите подъемную трубу (шест) мачты к штифту перед рангоутом.

8. Удерживая шест в вертикальном положении, зацепите серьгу фала кливера за кормовую петлю на верхнем конце шеста. Натяните фал, вытягивая его из выхода стопора линия (убедитесь, что натягивается фал кливера, а не фал грота-шкота), пока подъемный шест мачты не отклонится к корме на угол примерно 10 градусов. Зафиксируйте стопор линия и надежно закрепите фал на черной пластиковой утке на стороне палубы, внешней по отношению к стопору линия.

9. По-прежнему удерживая шест подъема мачты под углом 10 градусов к корме, соедините верхний конец тали грота-шкота к передней петле на конце шеста подъема мачты и выберите слабину с помощью зажима на нижнем блоке грота-шкота.

10. Проверьте, что фока-штаг не перекрутился вокруг фала кливера, что верхняя и нижняя ванты не перекрутились друг вокруг друга и находятся с внешней стороны лееров, что талрепы расположены вертикально на U-образных болтах, что над рангоутом нет никаких электрических проводов и кабелей, что все ванты, бридели подъема мачты и фока-штаг правильно прикреплены к рангоуту, все серьги на фалах грота-шкота и кливера правильно застегнуты, фал кливера надлежащим образом закреплен на рангоуте, никто не стоит в кокпите (рубке) и под мачтой и что мачта полностью готова к подъему.

11. Тяните за таль грота-шкота, чтобы поднять рангоут, при этом проверьте, что грота-шкот всегда поднимается через и удерживается в зажиме утки. При установленных стойках (раскосах) мачты мачта не может перемещаться из стороны в сторону, так что вы можете отдыхать между натяжениями талей и вам не обязательно привлекать помощника, который толкал бы рангоут вверх сзади, когда вы натягиваете таль, хотя это снизило бы нагрузку на тали и ускорило бы процесс подъема мачты. Нагрузка на тали будет максимальной в самом начале процесса подъема и будет постепенно уменьшаться по мере подъема рангоута и снизится почти до нуля, когда рангоут будет поднят. При открытом якорном ящике на носу судна совсем мало места для работы, так что будьте осторожны и следите, куда ставить ноги. Не нужно торопиться, вам некуда спешить при подъеме мачты.

# СИСТЕМА ПОДЪЕМА И ОПУСКАНИЯ МАЧТЫ

---

**12.** Во время подъема оставьте грота-шкот зажатым и натянутым. Проведите нижний конец фока-штага вперед и зацепите его к переднему из двух отверстий в фитинге головы форштевеня.

**13.** Подключите вилку кабеля мачты к палубной розетке с правого борта на основании рангоута.

**14.** Переходите к разделу ПОДГОТОВКА К ОТПЛЫТИЮ.

## ОПУСКАНИЕ МАЧТЫ

**1.** Снимите паруса, оттяжку стрелы и стрелу.

**2.** Установите опорную стойку мачты на транец, если он еще не установлен.

**3.** Установите шест для подъема мачты.

**4.** Закрепите серьгу фала кливера к верхнему разрезному крюку на переднем конце шеста для подъема мачты.

**5.** Натяните фал кливера (снова проверьте, что вы натягиваете фал кливера, а не фал грота-шкота - проверьте цветную кодировку), так что шест наклонится к переднему концу примерно на 10 градусов. Закрепите фал к утке на боковой стороне палубы и зафиксируйте (заприте) стопор линя.

**6.** Прикрепите нижний конец грота-шкота к U - образному болту в якорном ящике, а верхний конец - к нижней петле на конце шеста для подъема мачты. Тяните за таль грота-шкота так, чтобы фал кливера воспринимал всю нагрузку. Проверьте, что грота-шкот зажат и для дополнительной страховки закрепите его к швартовой утке на носу судна.

**7.** Ослабьте талреп фока-штага и снимите фока-штаг с фитинга на голове форштевеня.

**8.** Проверьте отсутствие сверху электрических проводов и кабелей, проверьте, что никто не стоит в кокпите (рубка) и под рангоутом и убедитесь, что рангоут готов к опусканию.

**9.** Зацепив грота-шкот вокруг швартовой утки на носу судна, разожмите грота-шкот и, удерживая хвостовик грота-шкота в одной руке, ослабьте натяжение тали грота-шкота, одновременно толкайте рангоут к корме вашей другой рукой. Сохраняя провисание грота-шкота вокруг утки, еще больше уменьшите натяжение грота-шкота, пока рангоут не начнет поворачиваться к корме.

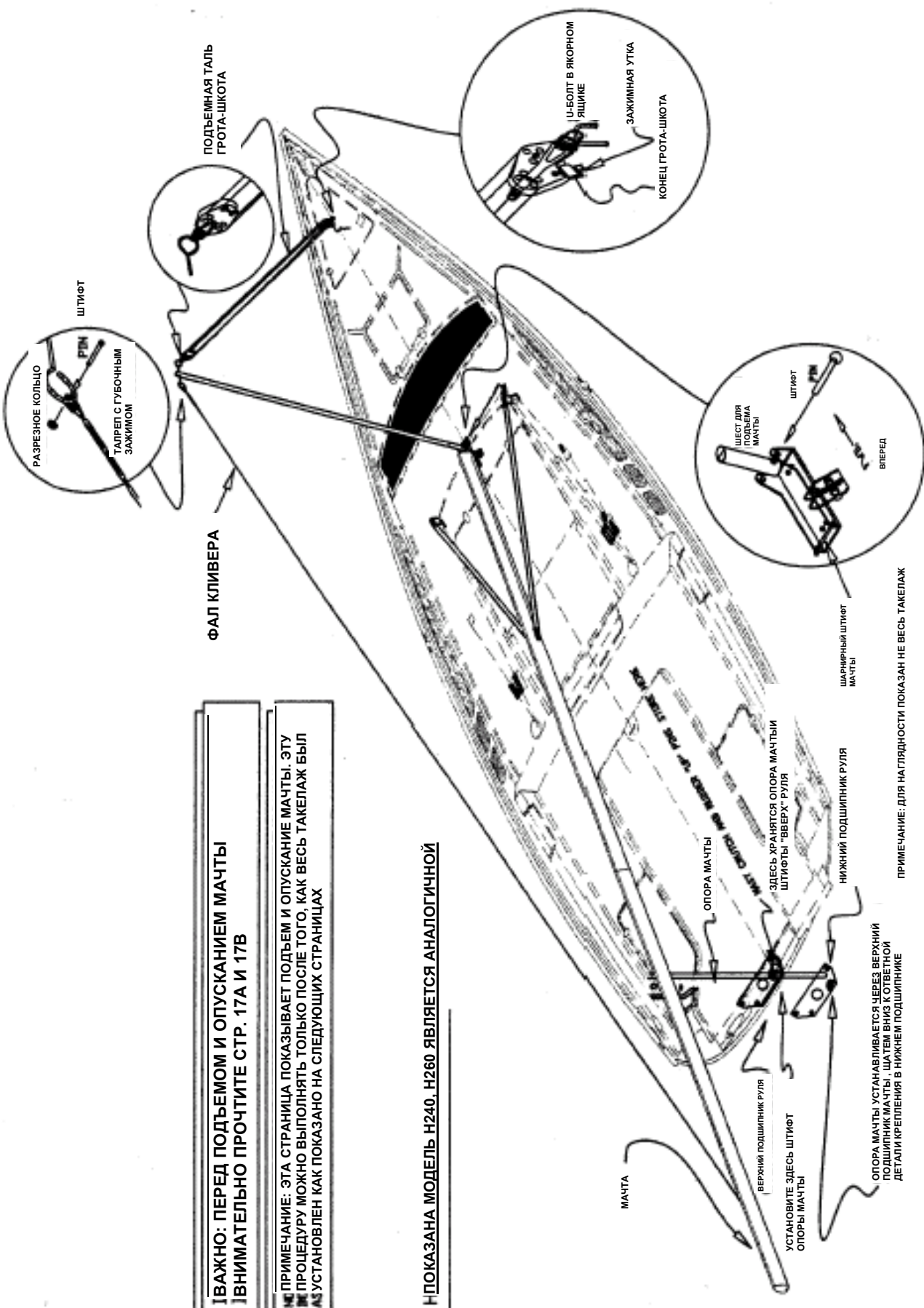
**10.** Продолжая опускать рангоут не забывайте, что нагрузка на таль будет увеличиваться по мере опускания рангоута, пока рангоут не опустится на опорную стойку мачты.

**11.** Отсоедините шест для подъема мачты, электрический кабель мачты и отцепите фалы на корме так, чтобы рангоут можно было продвинуть вперед.

**12.** Выньте штифт степса мачты и отсоедините основание мачты от степса, удерживая при этом нижний конец мачты и крепежную ленту оттяжки рангоута. Вытащите штифт, ленту оттяжки и шплинт.

**13.** Продвиньте мачту вперед на ролики опорной стойки мачты, пока основание мачты не будет покоиться на площадке бака. Закрепите мачту в этом месте на площадке и на опорной стойке. Выберите слабинку из вант и закрепите фока-штаг спереди.





**ВАЖНО: ПЕРЕД ПОДЪЕМОМ И ОПУСКАНИЕМ МАЧТЫ ВНИМАТЕЛЬНО ПРОЧТИТЕ СТР. 17А И 17В**

ПРИМЕЧАНИЕ: ЭТА СТРАНИЦА ПОКАЗЫВАЕТ ПОДЪЕМ И ОПУСКАНИЕ МАЧТЫ. ЭТУ ПРОЦЕДУРУ МОЖНО ВЫПОЛНЯТЬ ТОЛЬКО ПОСЛЕ ТОГО, КАК ВСЕ ТАКЕЛАЖ БЫЛ УСТАНОВЛЕН КАК ПОКАЗАНО НА СЛЕДУЮЩИХ СТРАНИЦАХ

ПОКАЗАНА МОДЕЛЬ H240, H260 ЯВЛЯЕТСЯ АНАЛОГИЧНОЙ

ПРИМЕЧАНИЕ: ДЛЯ НАГЛЯДНОСТИ ПОКАЗАН НЕ ВСЕ ТАКЕЛАЖ



# ПРОЦЕДУРЫ СПУСКА НА ВОДУ И ПОДЪЕМА

---

1. Вытяните дышло прицепа (трейлера) на максимальную длину. При необходимости для этого надо опустить переднее опорное колесо и застопорить основные колеса тормозными колодками (клинья). Затем отсоедините электрические разъемы, снимите установочный штифт дышла и выдвиньте дышло наружу на максимальную длину, после чего снова установите штифт и шплинт. Эту процедуру можно выполнять, не отцепляя трейлер от автомобиля, тогда медленно вытягивать дышло можно с помощью автомобиля, при этом второй человек должен следить за трейлером. Не забывайте, что во всех случаях трейлер должен стоять на горизонтальной площадке. Необходимость вытягивания дышла трейлера зависит от угла наклона аппарели и от глубины воды в момент спуска судна. В большинстве случаев для спуска судна на воду не нужно вытягивать дышло. Однако при подъеме судна дышло можно выдвинуть, поскольку судно глубже сидит в воде с полной балластной цистерной.

2. Снимите все стяжки и канаты, крепящие судно к трейлеру, а также все линии, удерживающие руль в поднятом положении или на осевой линии. Единственным закреплением судна на трейлере должна быть лента, идущая от носового крюка к лебедке трейлера.

3. Рангоут можно поднять до или после спуска на воду в зависимости от наличия свободного времени и от оборудования дока, доступного после спуска на воду.

4. При необходимости закрепите все нужные носовые и кормовые швартовые концы и кранцы. Не опускайте кранцы через борт, пока судно не выйдет из трейлера.

5. Сначала ослабьте лебедку трейлера и ознакомьтесь с работой механизма лебедки, затем верните лебедку в застопоренное положение.

6. Загрузите на борт все свободное снаряжение и провизию, опустив для этого с транца плавательный трап.

7. Откройте клапан балластной цистерны, расположенный под ступенькой сходного трапа. Этот клапан открывается при повороте против часовой стрелки, но его необходимо надавить вниз, чтобы отвести уплотняющую пластину и прокладку в сторону от углубленного участка в корпусе. Вытащите пробку вентиляции, расположенную рядом с клапаном, из ее отверстия в вентиляционной коробке.

8. Сдавайте задним ходом судно и трейлер вниз по аппарели, пока задние колеса автомобиля не окажутся вблизи воды. При необходимости освободите носовой и бортовой концы. Снимите со стопора лебедку трейлера и ослабьте носовую ленту.

9. После того как судно будет свободно плавать, оттолкните судно в сторону от направляющих трейлера и направьте его к ближайшему доку, управляя им с помощью швартовых концов.

10. Медленно вытащите пустой трейлер (прицеп) из воды, следя при этом, чтобы он не задевал судно и людей.


11. Припаркуйте трейлер и автомобиль и вернитесь к судну.

12. Проверьте, что балластная цистерна заполнена, для этого посмотрите через вентиляционное отверстие или используйте небольшой прутик в качестве "щупа глубины". Иногда эффект "Вентури", когда вода стремительно проходит пластину клапана, требует продолжать заполнение балластной цистерны.

13. Когда балластная цистерна будет заполнена, закройте клапан, повернув для этого его по часовой стрелке вплоть до затягивания и установите пробку вентиляционного отверстия в нижнее положение. Закройте сходный трап. **ПРИМЕЧАНИЕ: НЕ** оставляйте воду в балластной цистерне, если стоит холодная погода и она может замерзнуть. При замерзании лед расширяется и может серьезно повредить корпус или балластную цистерну.

# ПОДГОТОВКА К ОТПЛЫТИЮ

**ПРИМЕЧАНИЕ:** Мачту можно поднять, когда судно находится в трейлере или после спуска судна воду. Однако если мачта поднимается после спуска на воду, то перед поднятием мачты обязательно проверьте, что балластная цистерна заполнена (на моделях с водяным балластом). Также проверьте, что все фалы и рифы установлены с помощью поводковых линий, заранее проведенных в рангоуте.



## ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

**ОПАСНОСТЬ ПОРАЖЕНИЯ ЭЛЕКТРИЧЕСТВОМ:**  
Перед подъемом или опусканием мачты и маневрированием проверьте, что над мачтой и такелажем нет электрических проводов и кабелей. Контакт с верхним электрическим проводом или кабелем может вызвать серьезную травму или смерть.

1. После подъема рангоута прикрепите талреп фока-штага к переднему из двух отверстий в фитинге головы форштевня. Талреп должен быть открыт на 3/4. Убедитесь, что верхняя и нижняя ванты поддерживают рангоут.

2. Снимите шест для подъема мачты. По вашему выбору вы можете оставить опорную стойку мачты на транце или снять ее.

3. Верните грота-шкот в его кормовое положение, закрепив блок с зажимом к U-образному болту на передней стороне кокпита (рубки). Установите передний конец стрелы в фитинг вертлюга на мачте. Привяжите нижний конец каната топенанта (другой конец закреплен на топе мачты) к отливке с задней стороны стрелы. Закрепите верхний блок системы грота-шкота к крюку в нижней части стрелы, который расположен непосредственно над U-образным болтом грота-шкота в кокпите (рубке).

4. Прикрепите зажимной блок оттяжки стрелы к расположенной на степсе мачты скобе из нержавеющей стали с помощью небольшой прилагаемой серьги. Блок должен быть повернут так, чтобы литье выходило из V-образного зажима с нижней кормовой стороны. Закрепите верхний блок зажима к крюку на стреле.

5. Если на моделях H240 и H260 это еще не сделано, то проведите главный фал и фал кливера из выходов в рангоуте через шкивы, закрепленные в основании мачты (главный фал проходит через кормовой шкив), вокруг палубных блоков и кормовых блоков к внутреннему из двух зажимов на крыше рубки.

6. Используя главный фал, сцентрируйте такелаж по середине судна. Для этого сначала зажмите фал в таком положении, чтобы серьга фала лишь касалась известной точки на леере рядом с рангоутом со стороны левого борта. Перенесите фал на сторону правого борта и, прикладывая такое же усилие, проверьте, касается ли серьга соответствующего положения на леере правого борта. Если серьга опускается ближе, то ослабьте талреп верхней ванты со стороны левого борта и натяните с правого борта, всегда прилагая некоторое усилие к вантам, чтобы они не провисали. Если серьга заходит за метку на леере, то ослабьте талреп верхней ванты с правого борта и укоротите противоположную сторону, пока серьга фала не будет касаться двух одинаковых точек на противоположных леерах.

7. После выполнения центровки такелажа установите величину наклона мачты равной одному градусу к корме. Этот угол можно измерить с помощью отвеса, например, закрепите разводной гаечный ключ в серьге главного фала и отрегулируйте фал так, чтобы ключ висел непосредственно над стрелой. Если судно расположено горизонтально, то этот ключ должен висеть на главном фале над фитингом вертлюга и должен быть на расстоянии примерно 15 см от кормовой поверхности мачты. Для достижения этого положения отрегулируйте талреп фока-штага.

8. Равномерно натяните верхние ванты, попеременно натягивая одну на шесть оборотов, затем другую на шесть оборотов, пока верхние ванты не станут тугими. Верхние ванты обеспечивают натяжение фока-штага. Чем туже будут натянуты ванты, тем туже будет фока-штаг и тем меньше будет "провисание" фока-штага. Талреп натягивается поворотом центральной части против часовой стрелки и ослабляется поворотом ее по часовой стрелке. Верхнюю оправку троса следует удерживать с помощью пассатижей, тисков или ключа, чтобы она не прокручивалась при вращении талрепа.

## ПОДГОТОВКА К ОТПЛЫТИЮ

---

**9.** Затяните нижние ванты, пока мачта не будет казаться прямой, если смотреть с заднего края, используя в качестве направляющей щель для каната в шкворне. Если кажется, что мачта наклонена на один борт, то ослабьте нижнюю ванту на этом борту и натяните ванту на противоположном борту, пока мачта не будет выглядеть прямой.

**10.** После того, как мачта будет выровнена в поперечном направлении, посмотрите на мачту со стороны, чтобы увидеть, наклонена ли она вперед или к корме. Мачта должна быть нагнута вперед на распорке примерно, на 5 см. Отпустите или натяните нижние ванты, пока не будет получен этот небольшой изгиб. После завершения этой процедуры нижняя ванта должна быть натянута немного слабее главных вант. Если вы плаваете в регионе с сильными ветрами, то рекомендуется сделать большой прогиб, от 7 до 10 см, чтобы сделать парус плоским и снизить его ветровое усилие.

**11.** После настройки такелажа установите шплинты во все талрепы, чтобы не допустить их ослабления во время плавания.

**12.** Установите рейки в грот (парус) и установите грот на рангоут с переднего конца. Снимите стопорный штифт с мачты и установите салазки передней шкаторины в рейку на задней части рангоута. Установите на место стопорный штифт, чтобы не допустить выпадения салазок назад.

**13.** Установите внешний подъемный канат (более короткий из двух) в рангоут с помощью прилагаемого поводкового линя и проведите его из шкива на задней части рангоута через нижний кренгельс на задней стороне паруса к концу отливки.

**14.** Установите риф-леер (более длинный из двух) на рангоут с помощью прилагаемого поводкового линя и проведите его со шкива через верхний кренгельс на задней стороне паруса и затем вниз к скользящему крюку (рыму) на нижней части рангоута. Оставьте достаточную слабину в риф-леере так, чтобы парус можно было полностью поднять без помех со стороны риф-леера. Закрепите грот на рангоуте с помощью прилагаемых зажимов паруса.

**15.** Установите шкот кливера на кливер, как показано на рисунке в руководстве владельца (на

стр. 42А) и проведите шкоты внутри вант к ведущим блокам на крыше рубки и на корму к зажимам или лебедкам на крыше рубки. Завяжите на концах шкотов узлы-восьмерки, чтобы не допустить их движения назад через зажимы. Закрепите серьгой низ кливера к ближайшему к корме отверстию из двух отверстий в фитинге головы форштевня и закрепите кливер на фока-штаге. Соберите в пучок и затяните кливер, чтобы не допустить его выдувание за борт перед его поднятием.

**16.** Закрепите фалы кливера и грота к их соответствующим парусам.

**17.** Опустите перо руля полностью вниз, если это позволяет глубина воды. Если глубина воды не позволяет опустить перо руля до выхода из дока или с аппарели, то перед поднятием паруса обязательно проверьте, что руль полностью опущен. Руль должен быть опущен для достижения правильного баланса для нужной загрузки румпеля. Если руль не опущен, то он создаст чрезмерную нагрузку на систему рулевого управления и рулевой не сможет реагировать на движения пера, то есть судно будет "крутиться на месте". Имеется утка, которая позволяет зафиксировать перо руля в поднятом положении для спуска на воду, подъема из воды и транспортировки на трейлере. "Чувство руля" можно точно отрегулировать настройкой переднего и кормового угла руля в опущенном положении.

**18.** Установите на румпель удлинитель румпеля (если он не установлен на заводе).

**19.** Поднимите паруса, начиная с грота, и затем поднимите кливер, выдвигая при этом судно по ветру. Перед поднятием парусов не забудьте проверить, что вы опустили шверт и проверьте, что цистерна водяного балласта заполнена и закупорена. После того, как каждый фал, начиная с главного, затянут с помощью лебедки, фал можно протолкнуть вниз в его соответствующий зажим и фал снимается с лебедки, освобождая ее для следующего фала и, наконец, в случае моделей **H240** и **H260**, для шкотов кливера. Однако следует соблюдать осторожность, чтобы по ошибке не вытащить фалы из зажимов, так как в этом случае паруса быстро упадут вниз. После поднятия парусов судно можно отвести от причала, выключить двигатель и повернуть судно в сторону чистой воды.

## ПОДГОТОВКА К ОТПЛЫТИЮ

---

**20.** После того, как выбраны шкоты, и вы плывете под парусами по ветру, проверьте положение грота-топенанта. Грот можно зашкотовать туго, при этом топенант не будет тугим. Если грот туго зашкотован, то топенант должен иметь провисание от 20 до 25 см и его следует отрегулировать соответствующим образом. Когда судно находится в доке или пришвартовано, то топенант можно отрегулировать заново, чтобы поднять стрелу на удобную высоту над кокпитом (рубкой).

**21.** Окончательная проверка настройки такелажа мачты, а также тонкая подстройка, если она нужна, должна выполняться во время плавания под парусом. При этом надо посмотреть вверх на рангоут во время движения судна по ветру со скоростью от 10 до 12 узлов. Мачта должна поддерживать свой прогиб на 5 см вперед и назад, но при этом должна казаться прямой в поперечном направлении, а подветренная ванта грота должна при этом сохранять свое натяжение и на ней не должно быть заметно провисание.

Если такелаж с подветренной стороны провис при движении под парусом, то следует равномерно натянуть обе ванты; сначала следует натянуть подветренный такелаж на три полуоборота и затем после смены галса надо натянуть новый подветренный такелаж на то же число

полуоборотов. Продолжайте эту процедуру, сколько будет нужно, пока верхние подветренные ванты больше не будут провисать и будет снижено провисание фока-штага. При выполнении этой процедуры тонкой подстройки такелажа необходимо снимать и затем заново устанавливать шплинты талрепов.

**22.** После натяжения верхних вант вновь посмотрите вверх на рангоут, чтобы убедиться, что середина рангоута на уровне распорок не заваливается на подветренную сторону и не сгибается в наветренную сторону. По мере необходимости отрегулируйте и равномерно натяните нижние ванты.

**ПРИМЕЧАНИЕ:** Стоячий такелаж будет немного растягиваться после приложения к нему нагрузки. Поэтому такелаж может понадобится дополнительно немного подтянуть после нескольких переходов в сильном бризе для компенсации такого начального растяжения. После выполнения настройки мачты и компенсации начального растяжения. Такелаж следует подстраивать только в начале каждого сезона.

**23.** После дня плавания под парусами паруса следует опустить во время движения по ветру, при этом сначала опускается кливер, а затем грот.

# КУХОННАЯ ПЛИТА

Перед эксплуатацией вашей плиты внимательно прочтите руководство изготовителя вашей плиты и полностью разберитесь в нем. Сохраните это руководство для последующего просмотра, а также для передачи любым последующим владельца судна.

Используйте только то топливо, которое рекомендовано изготовителем, и храните топливо в рекомендованной емкости.

Никогда не курите во время работы с топливом.

Немедленно протрите все расплескавшееся топливо.



## ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

### ОПАСНОСТЬ ВЗРЫВА/ПОЖАРА/УДУШЬЯ

- Кухонные плиты с открытым пламенем потребляют кислород. Это может вызвать удушье и даже смерть.
- Обязательно откройте систему вентиляции.
- Жидкое топливо может воспламениться и вызвать сильные ожоги.
- Используйте только то топливо, на которое рассчитана плита.
- Погасите горелку плиты перед заправкой топлива.
- Не используйте плиту для обогрева помещения.
- Очень осторожно используйте пламя и высокие температуры вблизи пеноуретана. Если он загорится, то он будет быстро гореть с выделением сильного жара, будет выделять вредные газы и потреблять много кислорода.

# ТУАЛЕТ



## ОСТОРОЖНО

- Не заливайте дезодорант для нижней емкости в верхний бачок для чистой воды
- Не добавляйте дезодорант нижней емкости через чашу унитаза. Используйте трубу с крышкой сзади нижней емкости. В случае добавления дезодоранта необходимо полностью открыть выдвижной клапан и не допускать расплескивания или проливания дезодоранта на уплотнение выдвижного клапана и на саму чашу. Немедленно смойте весь пролившийся или расплескавшийся дезодорант.
- Изменение атмосферного давления или температуры может создать повышение давления в нижней емкости. Соблюдайте осторожность при первом открывании выдвижного клапана.

Ваше судно Hunter 240 или 260 в стандартном комплекте поставки оснащено портативным автономным морским туалетом. Пожалуйста, внимательно прочтите руководство изготовителя, чтобы уметь правильно пользоваться вашим туалетом.

Обязательно надежно закрепите ваш туалет с помощью поставляемых прижимных кронштейнов. Добавьте дезодорант для нижней емкости в нижний бак туалета, который является сборником отходов. В верхнем баке хранится пресная вода для смыва.

Опустошайте нижний бак в стационарном туалете. Для этого сначала снимите нижний бак, проверьте, что клапан закрыт и перенесите его в туалет с помощью встроенной ручки. Промойте его чистой водой и заново установите на место.

**Опциональный морской туалет (гальюн) H-260  
Смотрите руководство изготовителя и/или стр. 58А и  
58В, где показаны чертежи системы канализации**

# ПОМПЫ

---

Следует регулярно проверять все помпы и насосы, чтобы обеспечить их рабочее состояние. Это очень важный пункт профилактического обслуживания, поскольку работоспособность помпы может спасти ваше судно от серьезных повреждений.



## ОСТОРОЖНО

**Запустите помпу только на то время, которое нужно для выкачивания воды. Если помпа будет работать без воды, то ее двигатель может выйти из строя**



## ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

**ОПАСНОСТЬ ПОТОПЛЕНИЯ – Проверьте надежную работу трюмной помпы**

Осмотрите все шланги трюмной помпы на отсутствие износа и истирания и сухой гнили. Проверьте плотность затягивания хомутов шлангов. Проверьте, что в области крыльчатки трюмной помпы нет препятствий и посторонних предметов. Осмотрите электрическую проводку на отсутствие коррозии. Проверьте надежную работу поплавкового выключателя.

# ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОДНОЙ СИСТЕМЫ

---

Ваше судно Hunter оснащено водной системой с ручным насосом. Эта простая система, состоящая из цистерны для воды и ручного насоса с приводом от рычага - качалки. Если насосом долго не пользовались, то потребуются несколько качков для подпитки системы. Обязательно следите за

качеством пресной воды на борту, если вы используете ее для питья или умывания. Периодически промывайте цистерну для воды, чтобы содержать ее в чистоте. При консервировании судна на зимний период вылейте всю воду из цистерны и насухо прокачайте все трубы подачи воды.

# ПОДВЕСНОЙ ДВИГАТЕЛЬ

Поскольку подвесной двигатель не поставляется вместе с вашим судном Hunter, вы можете выбрать любую из имеющихся марок двигателей. Мощность двигателя должна быть от 5 до 8 лошадиных сил для модели 240 и от 8 до 10 лошадиных сил для модели 260. Вместе с подвесным двигателем вы получите руководство владельца двигателя. В этом руководстве будут указаны технические параметры двигателя, приведены указания по его эксплуатации, по периодичности смазки и другая важная информация. Для увеличения срока службы двигателя соблюдайте все процедуры технического обслуживания, рекомендованные изготовителем.

Перед плаванием дайте двигателю прогреться, дав ему поработать на низких оборотах не менее трех минут, чтобы масло начало циркулировать по всему агрегату. Если этого не делать, то срок службы двигателя может заметно сократиться. Во время прогрева двигателя проверьте, что из контрольного отверстия выходит струя охлаждающей воды.

При плавании с использованием двигателя (без поднятых парусов) вашим судном можно управлять только с помощью руля. Однако в ситуациях крутого поворота вы можете уменьшить радиус поворота, повернув подвесной двигатель в том же направлении, что и руль. В результате возникнет сила в том направлении, куда руль поворачивает судно. Двигатель создаст некоторый "эффект отдачи" и в результате на транец будет действовать сила, толкающая его в направлении вращения винта. Вы можете проверить направление такой отдачи, включив двигатель на обратный ход, когда вы параллельны доку. Обратите внимание, куда при этом уходит корма - к доку или от него.

## ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ СИСТЕМА

Источником постоянного тока является аккумулятор на 12 Вольт, такой же, как и в автомобиле. Его необходимо регулярно заряжать. Некоторые подвесные двигатели оснащены небольшим генератором, который позволяет заряжать ваш аккумулятор. Если генератора нет, то вы должны использовать зарядное устройство для аккумулятора. Регулярно осматривайте аккумулятор на правильный уровень электролита и на отсутствие коррозии на клеммах. Если ваше судно долго не эксплуатируется, то рекомендуется снять аккумулятор и подключить его к устройству подзарядки, чтобы он был полностью заряжен и готов к работе.



### ОСТОРОЖНО

**Если струи охлаждающей воды из отверстия нет, а двигатель продолжает работать, то он перегреется, и возникнут механические поломки**

Для питания вашего двигателя используйте только свежее топливо. Если топливо слишком долго хранилось в баке, то в нем появляется смола, которая снижает мощность. Используйте масло, рекомендованное изготовителем двигателя. Для двухцилиндровых двигателей требуется специальное масло, которое либо подмешивается к бензину, либо подается из отдельного бака. Такая смазка очень важна для работы двигателя.



### ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

#### ОПАСНОСТЬ ВЗРЫВА/ПОЖАРА

- Храните горючие материалы только в разрешенных контейнерах. Храните контейнеры только в специально оборудованном месте. **Никогда не храните горючие материалы в неветилируемом помещении.**
- **Никогда не курите во время заправки**
- **Не заполняйте бак полностью. Оставьте место для расширения топлива.**
- **Регулярно осматривайте топливную систему на отсутствие утечек.**



### ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

- В электролите аккумулятора содержится серная кислота. Не допускайте попадания электролита в глаза, на кожу и на одежду. В случае попадания электролита обильно промойте пострадавшее место водой и сразу обращайтесь за медицинской помощью, особенно если электролит попал в глаза.
- При работе аккумулятора выделяется газообразный водород, который очень взрывоопасен. Не курите и не приближайтесь к аккумулятору открытого пламени или искр, особенно при зарядке аккумулятора. Всегда заряжайте аккумулятор в хорошо вентилируемом месте

# ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

## ПРОЛИВАНИЕ ТОПЛИВА И МАСЛА

Проливание топлива или масла на фарватере загрязняет окружающую среду и опасно для природы. Никогда не сливайте топливо и масло в воду, поскольку это запрещено законом, и вы можете быть оштрафованы. Избегайте случайного слива топлива в воду, оно может возникнуть при переливе топливного бака при заправке и при выкачивании в море загрязненной топливом трюмной воды.



### ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

**ОПАСНОСТЬ ВЗРЫВА/ПОЖАРА/ЗАГРЯЗНЕНИЯ:**  
Не заправляйте топливный бак "под завязку". При переполнении топливо может выливаться из вентиляционных труб бака, что может привести к взрыву, пожару или к загрязнению окружающей среды. Также всегда оставляйте место для теплового расширения топлива.

## ВЫБРАСЫВАНИЕ И УТИЛИЗАЦИЯ ОТХОДОВ

Под отходами подразумеваются все виды мусора, пластика, вторичного сырья, пищи, древесины, моющих средств, канализации, а в некоторых водоемах даже куски рыбы. Мы рекомендуем собирать все отходы в специальный контейнер для надлежащей утилизации на берегу.

Ваш нижний бак морского туалета (если он установлен) следует опустошать только в специальном месте, обычно находящемся на пристани.

## ВЫХЛОПНЫЕ ГАЗЫ

Содержащиеся в выхлопных газах углеводороды загрязняют наши водоемы и воздух. Правильно отрегулируйте ваш двигатель, чтобы снизить

выброс вредных веществ в выхлопе и улучшить его экономичность и мощность.

## НЕОБРАСТАЮЩИЕ КРАСКИ

Для хранящихся на воде судов обычно используют противообрастающую краску. Соблюдайте требования экологических норм и правил, которые могут влиять на ваш выбор краски. Эти правила могут определять выбор краски, а также указывать способ ее нанесения или удаления. Дополнительную информацию вы можете получить в экологической службе или в водной инспекции.



### ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

**ОПАСНОСТЬ ВЗРЫВА/ПОЖАРА:**  
Обеспечьте вентиляцию во время окраски или работы с растворителями. Компоненты этих веществ могут быть горючими или взрывоопасными.

## ХИМИКАТЫ ДЛЯ ОЧИСТКИ

Химическими средствами очистки следует пользоваться очень экономно и их нельзя сбрасывать в водный бассейн. Никогда не смешивайте очистители и обеспечьте достаточную вентиляцию в закрытых помещениях. Никогда не используйте продукты, в которых содержатся фосфаты, хлориды, растворители, компоненты на

основе нефти или компоненты, не разлагаемые микроорганизмами.

Бытовые чистящие средства могут вызвать опасные реакции. Эти средства часами могут выделять пары и их выделения могут быть опасны для людей, механизмов и окружающей среды.



# УКАЗАНИЯ ПО ПОДГОТОВКЕ К ОКРАСКЕ ДНИЩА

## ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ!

Никогда не используйте шкурки, пескоструйные установки и других абразивных средств при подготовке днища к окраске, так как это отменяет

вашу гарантию на вздутие корпуса. Более подробные сведения о гарантии приведены в соответствующем разделе руководства владельца.

## ОКРАСКА ДНИЩА

Выберите систему окраски днища, которая соответствует требованиям экологической безопасности в вашем регионе.

Выполняйте процедуры, рекомендованные изготовителем краски, однако при этом не

нарушайте гарантии Hunter на вздутие покрытия корпуса. Процедура подготовки и окраски днища зависит от изготовителя краски, но обычно в нее всегда входит очистка от воска, небольшое протравливание и иногда грунтовка поверхности.

## СЛОЙ ЭПОКСИДНОГО ИЗОЛИРУЮЩЕГО ПОКРЫТИЯ

Обработка шкуркой наружного отделочного слоя стеклопластика разрешается, если заказчик желает нанести на корпус слой эпоксидного изолирующего покрытия (например, Interlux Interprotect 1000, 2000, West System или VCTar). При этом не отменяется пятилетняя гарантия на отсутствие вздутия покрытия корпуса.

Компания Hunter Marine считает эпоксидными изолирующими покрытиями указанные выше составы, а не эпоксидные грунтовочные покрытия.

Если на судно Hunter нанесено эпоксидное изолирующее покрытие, то его необходимо зарегистрировать в отделе гарантий до нанесения покрытия. Если дилер наносит на дно только

краску, то не разрешается проводить зачистку шкуркой и использовать пескоструйные системы.



## ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Очищающие химикаты и компоненты краски могут быть огнеопасными и/или взрывоопасными или ядовитыми для дыхания. Обязательно обеспечьте достаточную вентиляцию и используйте защитную одежду (перчатки, защитные очки, респиратор и т.п.)

# ОБСЛУЖИВАНИЕ ДВИГАТЕЛЯ

---

Выполняйте все указания по заправке и смазке двигателя, содержащиеся в руководстве по двигателю, поставляемым изготовителем двигателя. Перед запуском двигателя всегда проверяйте уровень масла и используйте только смазки, рекомендованные изготовителем двигателя. Всегда проверяйте трубки топливной системы на возможные утечки, которые могут вызвать опасную ситуацию.

Если вы используете ваш подвесной двигатель в соленой (морской) воде, то обязательно промывайте открытые узла блока привода после эксплуатации, чтобы уменьшить коррозию. Также рекомендуется подключить водопроводный шланг к устройству промывки подвесного двигателя и полностью промыть пресной водой систему

охлаждения, удалив из нее соленую воду. Регулярно проверяйте гребной винт и блок привода на отсутствие повреждений и отсутствие признаков износа. Повреждения гребного винта снизит тягу двигателя и может вызвать другие неисправности в двигателе.



## ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

### ОПАСНОСТЬ ВЗРЫВА/ПОЖАРА

Слишком свободные или слишком тугие соединения топливной системы могут дать утечку, что приводит к потере топлива, загрязнению окружающей среды и к появлению опасности пожара или взрыва

# ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ СИСТЕМА

---

Используется электрическая система с напряжением в 12 Вольт с заземленным отрицательным полюсом. Владелец должен еженедельно осматривать аккумулятор, клеммы и все кабели на отсутствие признаков коррозии,

появления трещин, изоляции и утечки электролита. Клеммы аккумулятора должны быть чистыми и смазанными. Смотрите отдельные руководства по аккумулятору, по электронике и схему электрических соединений.

# СТОЧНО-ФАНОВАЯ СИСТЕМА

---

Необходимо регулярно проверять все насосы и помпы, чтобы обеспечить их работоспособность. Это очень важный пункт технического обслуживания вашего судна, поскольку надежная работа насоса может спасти ваше судно от серьезных повреждений.

Осматривайте все шланги на отсутствие признаков истирания и сухой гнили. Проверьте плотность

затягивания хомутов шлангов. Проверьте, что в области водозаборника насоса (помпы) нет никаких препятствий и посторонних предметов.

Проверяйте электрическую проводку на отсутствие коррозии. Проверьте, что поплавковые выключатели могут свободно перемещаться и вызывают замыкание или размыкание электрического контакта.

# Бортовой двигатель модели 260 (опция) ДВИГАТЕЛЬ И ТРАНСМИССИЯ

---

## ДВИГАТЕЛЬ

Выполняйте все требования по заправке и смазке, приведенные в руководстве по двигателю. Проверяйте уровень масла в двигателе до и после работы и используйте только высококачественное моторное масло (смотрите руководство по двигателю). Обязательно проверяйте, что в картере всегда находится нужное количество масла

**Выравнивание двигателя:** процедуру выравнивания двигателя должен выполнять опытный морской сервисный персонал. Окончательное выравнивание выполняется после спуска на воду при наличии на борту всего штатного снаряжения. Ниже приводится краткое описание процедуры выравнивания:

Фланцы сцепления должны соприкоснуться равномерно во всех точках, для проверки величины зазора используется щуп толщиномер. Если необходимо выровнять фланцы, то двигатель наклоняется вверх или вниз или в сторону, пока фланцы не будут соприкасаться по всей площади. Неправильное выравнивание может вызвать сильные вибрации и повреждение подшипника кронштейна гребного вала или вала. Выравнивание необходимо повторно проверить через несколько недель эксплуатации. Необходимо регулярно проверять, что болты сцепления туго затянуты.

### Выравнивание вала: (смотрите стр. 27В)

1. Разделите сцепление и переместите назад конец вала, чтобы получить доступ к центральному направляющему штифту.

2. Расположите вал по центру трубы вала, для этого поднимите вал, пока он не коснется верха трубы - отметьте положение - опустите вал, пока он не коснется низа трубы - отметьте его положение - повторите эту процедуру при смещении вала в сторону и расположите вал в найденном центре. Заклините вал в этом положении с помощью деревянного клина под выступом сальника вала.

3. Теперь отрегулируйте крепление двигателя так, чтобы направляющий штифт на половинках сцепления совпал без перемещения вала вверх, вниз или в сторону.

4. Отрегулируйте крепление двигателя так, пока щуп толщиной 0,004 дюйма (0,1 мм) не сможет войти между фланцами сцепления ни с одной стороны фланцев.

5. Затяните контргайки на регулируемых креплениях двигателя

6. Еще раз проверьте выравнивание сцепления с помощью щупа толщиномер и при необходимости заново отрегулируйте положение двигателя.

7. Проверьте сальниковую коробку (допускается падение от 3 до 5 капель за минуту).

По любым вопросам относительно вашего двигателя обращайтесь к вашему дистрибьютору в США, компании Mack Vorum по телефону (201) 964-0700 или к вашему местному сервисному агенту компании Yanmar.

## ТРАНСМИССИЯ

Выполняйте все требования по смазке, приведенные в руководстве по двигателю. Уровень

масла следует проверять сразу после эксплуатации.

## САЛЬНИКОВАЯ КОРОБКА

Сальниковая коробка крепится к кормовому подшипнику с помощью резинового шланга, закрепленного хомутами (смотрите раздел "Вал и гребной винт"). Хомуты должны быть туго затянуты, здесь не допускается никакая утечка воды. Во время работы из сальниковой коробки должна немного вытекать вода (от 3 до 5 капель в минуту), это обычный режим работы.

Для регулировки ослабьте контргайку, затяните поджимную гайку набивного сальника на четверть оборота и снова затяните контргайку. Если после регулировки продолжается чрезмерное вытекание воды, то замените набивку на квадратную льняную набивку 5 мм и повторите регулировку, как описано выше.

**ПРИМЕЧАНИЕ: В некоторых моделях используется система уплотнения без набивки. На стр. 57С показан тип сальниковой коробки, использованной на данной модели.**

# ЗАЩИТА ТАКЕЛАЖА

---

Независимо от высокого качества вашего такелажа без надлежащего ухода и правильного обслуживания он может изнашиваться, обесцвечиваться и выходить из строя. Не забывайте, что регулярный осмотр и очистка удлинит срок службы вашего такелажа. Мы рекомендуем вам выполнять следующие операции:

- После плавания всегда промывайте ваш такелаж в пресной воде, особенно после плавания в морской воде. Соль может вызвать точечную коррозию, в результате возникают трещины и такелаж разрушается.
- Очищайте такелаж растворимым в воде моющим средством, не содержащим хлора. Лучше всего для тросов и канатов с жестким покрытием из белого винила использовать неабразивные очистители.
- Регулярно осматривайте такелаж на наличие пятен. Пятна ржавчины могут указывать на наличие трещин или коррозии. Удаляйте пятна с помощью

пластиковых или латунных щеток. Никогда не используйте щетки с металлической щетиной.

- Следите за появлением сломанных проволок - это признак усталости такелажа. Замените стоячий такелаж, если в нем найдены сломанные проволоки.
- Никогда не допускайте касания нержавеющей стали и оцинкованных металлов в тросе, фитингах, штифтах, шплинтах и т.п. При касании разнородных металлов между ними могут возникнуть электрические токи, вызывающие быстрое разрушение.
- После остановки всегда освобождайте весь стоячий такелаж, чтобы избежать перекручивания, сминания и перегибания.
- Храните такелаж в сухом месте. Никогда не храните его в пластиковом пакете, так как это может вызвать коррозию.

# ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ТРЕЙЛЕРА

## ПЕРЕД ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ ВАШЕГО ТРЕЙЛЕРА

1. Проверьте, что все болты и гайки туго затянуты, включая гайки на колесах.
2. Обязательно проверяйте работу системы световой сигнализации.
3. Всегда поддерживайте во всех шинах рекомендованное давление воздуха.
4. Для повышения срока службы шин сбалансируйте ваши шины в специализированном центре шиномонтажа.
5. Когда вы прицепите ваш трейлер к автомобилю, то перед отъездом обязательно снимите ручку двухскоростной лебедки.
6. Перед отъездом всегда проверяйте надежность закрепления трейлера, страховочной цепи и крепежных стяжек судна.

## ПРАВИЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРЕЙЛЕРА

1. Мы рекомендуем перед спуском судна на воду заблаговременно отсоединить жгут проводов световой сигнализации от вашего автомобиля, чтобы лампы успели остыть. Это существенно увеличит срок службы фонарей вашего трейлера.
  2. Этот трейлер имеет оцинкованную раму, однако, некоторые детали (в том числе тормоза, оси, ступицы, пружины, U-образные болты и пластины) не оцинкованы. Большинство этих деталей были окрашены черной глянцевой антикоррозийной краской и затем покрыты прозрачным покрытием.
  3. Регулярно осматривайте подшипник колеса на наличие достаточной смазки и на герметичность. Чем больше спусков на воду вы сделаете, тем чаще нужно заполнять смазкой эти подшипники.
- После спуска на воду (особенно в случае соленой воды) обязательно промойте ваш трейлер, включая эти окрашенные детали. В качестве процедуры технического обслуживания трейлера рекомендуется время от времени подкрашивать или перекрашивать поверхности, на которых появились признаки ржавчины.

Правильное техническое обслуживание и уход позволяют обеспечить безотказную работу трейлера.

**ВАЖНО:** Обязательно тщательно изучите законы и правила буксировки трейлера (прицепа) для вашего региона. В разных регионах и странах могут действовать различные законы о буксировке парусных судов. Эти законы регламентируют ширину прицепа и длину мачты, которая может свисать сзади трейлера. Может потребоваться оформление специальных разрешений или могут действовать другие законы. Более подробную информацию можно получить у местных властей.

# ОБЩИЕ ПРОЦЕДУРЫ УХОДА

## ОЧИСТКА ПОВЕРХНОСТЕЙ ИЗ СТЕКЛОВОЛОКНА

Необходимо регулярно очищать поверхность стекловолокна. Обычное накопление грязи на поверхности можно удалять, промывая ее водой. Если ваше судно плавает в соленой воде, то потребуется более частая промывка корпуса. Для удаления въевшейся грязи, смазки или масла используйте мягкое моющее средство и мягкую кисточку. Для мойки используйте чистую пресную воду. При очистке палубы жесткой щеткой не протирайте ей плексигласового ползуна сходного трапа, лобового стекла и палубных люков, поскольку эти поверхности можно легко поцарапать.

Рекомендуется раз в год или в полгода покрывать стекловолокно воском, чтобы поддерживать его приятный матовый внешний вид. Соответствующий воск можно приобрести в магазине товаров для

обслуживания яхт.



### ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

**ОПАСНОСТЬ ВЗРЫВА/ПОЖАРА** Очищающие химикаты и компоненты краски могут быть огнеопасными и/или взрывоопасными или ядовитыми для дыхания. Обязательно обеспечьте достаточную вентиляцию и используйте защитную одежду (перчатки, защитные очки, респиратор и т.п.)

## ОЧИСТКА АКРИЛА

Для очистки акрилового пластика используйте только слабый мыльный водный раствор. Не используйте продуктов, содержащих растворители, например, аммиак, который применяется во многих очистителях для стекол.



### ОСТОРОЖНО

Соблюдайте осторожность при очистке акрила. Сухая ткань и многие очистители стекла могут оцарапать акрил. Растворители могут разрушить поверхность акрила

## УХОД ЗА ПАРУСАМИ

Солнечный свет является главным врагом парусов, поэтому обязательно **закрывайте паруса чехлом, когда они не используются.** Экран ультрафиолетового света, установленный в шкаторине у ролика кливера, защитит открытую часть паруса от состаривающего воздействия солнца и от грязи и песка. Для устранения появления плесени, которая обесцвечивает парус, следует хранить паруса сухими и дважды в сезон стирать их вручную. Регулярно проверяйте все паруса на отсутствие признаков износа особенно в тех местах, где они трутся о палубные фитинги или

о такелаж, в рифовых узлах, в карманах для распорок и в основании грота. Следует регулярно осматривать карманы для распорок.

Для укладки грота начните со шкаторины и складывайте ее на рангоуте с поворотами попеременно налево и направо с расстояниями между складками примерно 46 см, вытягивая при этом шкаторину к корме. Закрепите стяжкой паруса и продолжайте работу с передней шкаторины. Притяните ее к рангоуту с помощью парусных стяжек или тугого шнура.

## ОБЩИЙ УХОД ЗА ОСНАСТКОЙ

Регулярно проверяйте все фитинги, все винты должны быть туго затянуты. Периодически смазывайте (силиконовыми смазками) все подвижные детали на таких фитингах, например, блоки, фалрепы, утки, а также установочные штифты разрезных блоков, шесты спинакера и т.п. Осматривайте утки и направляющие для канатов на

отсутствие шероховатостей и при необходимости обрабатывайте их мелкозернистой шкуркой. Также установите все потерянные или поврежденные шплинты в талрепах или в серьгах и либо заклейте их липкой лентой, либо используйте защитные кожухи, изготовленные специально для этого. Смазывайте лебедки не реже одного раза в год.

## ОБСЛУЖИВАНИЕ ЛЕБЕДКИ

Выполняйте все указания по обслуживанию, описанные изготовителем лебедки. Мы

рекомендуем очищать и слегка смазывать лебедку не реже одного раза в год.

## УХОД ЗА ВИНИЛОМ

---

Такие элементы отделки, как обивочная ткань и винил, нуждаются в регулярной очистке. Необходимо организовать плановую регулярную очистку таких элементов с периодичностью очистки от нескольких дней до месяца в зависимости от объема эксплуатации и от воздействия грязи и/или загрязняющих веществ. Важно, чтобы в случае разлива или расплескивания загрязнителя очистка была выполнена немедленно, чтобы удалить все источники возможных пятен. Желательно очищать эти изделия при первых признаках загрязнения, поскольку при откладывании очистки потребуются гораздо большие усилия для восстановления первоначального внешнего вида изделий.

Для периодической очистки следует использовать мягкий очиститель, например, мыло Murphy's Oil и воду. В тех ситуациях, когда винил не очищался регулярно и сильно загрязнился, рекомендуется использовать более сильные очистители винила, например, очистители винила/ткани типа Simonize's Tuff Stuff или Turtle Wax's. Мы не рекомендуем использовать никаких других очистителей. Использование других, не рекомендованных очистителей может привести к невозможности восстановления изделия.

Для того чтобы указанные выше чистящие средства могли эффективно справиться с въевшимися и трудновыводимыми пятнами, дайте время на достаточное впитывание очищающего раствора. Обязательно удаляйте очищающий раствор не давая ему высохнуть. Независимо от используемого типа очистителя очистку всегда необходимо завершать тщательной промывкой в пресной воде с использованием чистой губки или ткани. Для удаления накопившейся грязи и пятен можно использовать щетку с мягкими нейлоновыми щетинками или кисточку из натуральных волокон

Наконец, не забывайте, что из всех наших обивок зернистый винил требует больших усилий по очистке, чем гладкий винил. Эти продукты имеют привлекательный внешний вид и являются прочными заменителями для обычных тканей и винила в случае надлежащего ухода. Следует понимать, что для правильной эксплуатации нашей обивки из зернистого винила требуется дополнительное внимание и тщательно разработанная программа очистки обивки.

## УХОД ЗА ОБИВКОЙ

---

**Винил:** Очищайте с помощью слабого мыльного раствора и воды. Протирайте очистителем винила или обивки ежемесячно, а также до и после хранения.

**Кожа:** Мягкое мыло и вода. Осушите промоканием. Не используйте щетку, так как она растягивает и царапает кожу. Протрите очистителем кожи, он обеспечивает хорошее сохранение кожи и предотвращает возникновение трещин. Протирать следует до и после хранения

**Ткань:** Осушите промоканием. Не используйте машинной стирки. Используйте только мягкое мыло и воду. Протирайте чистой белой тканью. Если пятно не выводится, то используйте сухую чистку.

Растянутые или свободные поверхности можно очищать паром. Если снять пеноуретан, то ткань можно будет проще натянуть, если обернуть ее тонким пластиком.

**Хранение:** Накройте пропускающей воздух тканью, чтобы снизить накопление пыли. Не используйте пластик, поскольку это приведет к запотеванию и появлению плесени.

**Подушки:** Если они влажные, то расположите подушки вертикально, чтобы обеспечить воздушный поток вокруг каждой подушки. Подушки можно очищать большинством сухих очистителей.

**Допускается только сухая чистка.**

# ЭЛЕКТРОЛИЗ И ГАЛЬВАНИЧЕСКАЯ ЗАЩИТА

---

Соленая вода позволяет электрическому току протекать от материала анода к материалу катода. Любые два разных металла в зависимости от их положения в таблице гальванических потенциалов являются либо анодом (который теряет материал), либо катодом (который почти не разрушается). Скорость износа определяется расстоянием между двумя металлами в гальванической таблице. Поэтому на подводной части судна часто располагают защитный цинковый анод, который привлекает на себя все разрушающие токи и отводит их, например, от бронзового или стального вала гребного винта.

Недостаточно полагаться на ваше знание о том, что ваше судно не страдает от электролиза. Появление нового соседа у вашей стоянки на причале может вызвать нежелательную связь между

металлическими деталями этих двух судов. Удобным местом для установки защитного анода является вал гребного винта или покрытие гайки гребного винта. Этот анод нельзя окрашивать, поскольку при этом он потеряет свои защитные функции.

Для предотвращения электролиза в морской воде разница потенциалов между двумя соседними металлами не должна превышать 0,20 В. Например, при использовании вместе цинка и углеродистой стали, возникает угроза коррозии, в то время как свинец и нержавеющая сталь являются совместимыми металлами. Металлы с высоким потенциалом корродируют быстрее и им необходима большая площадь, чтобы распределить и ослабить электрохимическую реакцию.



# УХОД ЗА ТИКОМ

---

Древесина тика является высококачественной очень прочной древесиной с высоким содержанием масла. Для того чтобы лучше сохранить начальную красоту вашего тикового интерьера, мы покрыли ваш тиковый интерьер тремя или четырьмя слоями покрытия из высококачественного материала Seafin Teak Oil, изготавливаемого компанией Dalys (изделие для покрытия дерева). Этот материал является маслом с высокой проникающей способностью, которое высыхает до слабого блеска и герметизирует и защищает дерево от влаги и

старения. Этот материал создает прочную нескользкую поверхность, которая отталкивает воду и сопротивляется износу. Он не откалывается, не отслаивается и не вздувается. Он снижает стоимость обслуживания, поскольку его легко обслуживать и ремонтировать. При правильном обслуживании он будет служить дольше, чем уретановая отделка интерьера даже на внешних поверхностях (пол, переборки, деревянная отделка и фурнитура).

## УХОД

Когда вам потребуется обновить промасленные поверхности, просто протрите поверхность и удалите с нее всю пыль, грязь и другие загрязнители. Смочите ткань в жидкости Seafin Teal Oil и протрите поверхность. Дайте поверхности

постоять 5-15 минут, затем отполируйте ее досуха. Если ваш обеденный столик имеет эпоксидную отделку, то просто очистите его и обработайте полиролью для фурнитуры.

## РЕМОНТ

Если деревянные детали повреждены трещинами или истиранием, которое проникло через верхнее покрытие, то выполните следующие действия:

1. Возьмите влажную или сухую шкурку калибра 180 или 200 и отшлифуйте ей грубые места.
2. Чистой тканью начисто протрите от пыли и грязи. Примечание: Перед нанесением масла поверхность дерева должна быть сухой.
3. Нанесите масло с помощью ткани или кисточки и дайте ему впитываться в дерево в течение 5-15 минут, пока поверхность еще остается влажной.
4. Шкуркой для влажной/сухой обработки калибра 400А протрите поверхность до достижения гладкости.
5. Протрите насухо чистой тканью. Дайте поверхности высохнуть в течение 8-12 часов.

6. Нанесите второй слой покрытия и обработайте шкуркой, повторяя описанную выше процедуру.

Этот процесс можно продолжать сколько угодно раз для возвращения поврежденного участка назад к его первоначальному виду. Если у вас возникают затруднения с достижением того же самого оттенка, то вы можете нанести слабое светлое покрытие на весь этот участок или на всю поверхность, чтобы получить везде однородный оттенок.

# ЗАМЕРЗАНИЕ ЦИСТЕРНЫ ВОДЯНОГО БАЛЛАСТА

---

Эта информация представлена здесь, чтобы защитить вас от проблем и от разрушающих повреждений вашего нового судна **H240** или **H260** с цистерной водяного балласта, изготовленного компанией Hunter Marine.

Если ваша цистерна водяного балласта пуста или из нее слита вся вода и клапан оставлен в открытом положении, то у вас никогда не возникнет никаких проблем с замерзанием.

Угроза повреждения возникает, если в цистерне водяного балласта имеется вода. При падении температуры до точки замерзания вода внутри цистерны может замерзнуть, при этом лед будет расширяться. Такое расширение может вызвать разрыв цистерны или поломку его точки соединения, где он закрепляется к корпусу. Такое повреждение делает судно непригодным к плаванию.

Поскольку корпус изготовлен с использованием пробковой древесины для обеспечения жесткости, прочности и надежности, то эта пробковая древесина также является теплоизолятором. Температура окружающей корпус воды не предотвратит замерзание воды в цистерне (из-за изолирующих свойств пробковой древесины), если температура воздуха опустится ниже точки замерзания.

Компания Hunter не рекомендует обогревать внутренность судна по соображениям техники безопасности и надежности.

Компания Hunter рекомендует поднять судно из воды в условиях низкой температуры. После этого воду из цистерны водяного балласта необходимо слить, а клапан оставить в открытом положении.

# ХРАНЕНИЕ/ПОДГОТОВКА К ЗИМЕ

---

## ВАЖНО

Зимнее хранение судна рекомендуется одним из трех описанных ниже способов: 1) фиксация судна в спусковых салазках; или 2) закрепление цепями к стойкам на уровне земли; или 3) хранение судна в воде с использованием пузырьковой системы для предотвращения обледенения. Гарантия не покрывает возможных повреждений вашего судна, включая потерю выравнивания двигателя из-за перекоса.

### ПАРУСА

Паруса необходимо правильно сложить и хранить в сухом хорошо проветриваемом месте. Многие владельцы парусных яхт посылают свои паруса назад изготовителю паруса в конце каждого сезона. Изготовитель паруса проверяет швы и парусину на отсутствие признаков износа и хранит паруса до начала следующего сезона.

### ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ СИСТЕМА

Снимите аккумулятор из судна (смотрите руководство по двигателю) и зарядите его. Рекомендуется также снять всю электронику (радиопередатчик, радар и т.п.) и хранить ее в надежном месте.

### ПОДУШКИ

Подушки следует снять и хранить их дома, если это возможно. Если нет, то расположите подушки вертикально, чтобы обеспечить воздушный поток вокруг каждой подушки. *Допускается только сухая чистка!*

### ЛЮКИ

Закройте палубу тентом на время хранения, это защищает ее от образования льда и предотвращает повреждение люков и фитингов палубы. При хранении судна рекомендуется организовать для палубы пассивную вентиляцию.

### ВОДЯНАЯ СИСТЕМА

Откройте кран и с помощью насоса выкачайте всю воду из цистерны. Затем залейте в цистерну примерно 2 галлона (8 литров) нетоксичного раствора антифриза и повторите процедуру выкачивания цистерны.

Второй метод заключается в отсоединении всех шлангов от насоса, чтобы из них вытекла вода. Найдите в системе самую нижнюю точку и отсоедините там фитинг. Откройте все краны, чтобы выполнить слив воды из всех труб. По мере возможности используйте на кране небольшой отрезок шланга, чтобы продуть все трубы и удалить из них всю воду. Освежить систему трубопроводов можно также слабым раствором питьевой соды

### НАГРЕВАТЕЛЬ ВОДЫ

Откройте кран и полностью слейте воду. Оставьте кран открытым.

### ТУАЛЕТ И НИЖНЯЯ ЕМКОСТЬ

Слейте отходы и промойте туалет. С помощью раствора нетоксичного антифриза в воде (50/50) промойте систему туалета и нижнюю емкость.

### ПОДВЕСНОЙ ДВИГАТЕЛЬ

Привезите его домой и храните в надежном месте. Соблюдайте осторожность при хранении бензобака, поскольку бензин очень огнеопасен. Конкретный график обслуживания двигателя смотрите в руководстве по двигателю.

### БОРТОВОЙ ДВИГАТЕЛЬ

**Подготовка к зиме дизельного агрегата с охлаждением пресной водой**

#### Этап

1. Слейте старое масло из картера и трансмиссии и залейте в них свежее масло, как указано в руководстве владельца. Замените масляный фильтр.

2. Слейте и очистите все топливные фильтры и замените в них фильтрующие элементы, прокладки и уплотнения. Удалите весь воздух из топливной системы.

3. Запустите двигатель и дайте ему прогреться до рабочей температуры. Медленно снимите пробку радиатора с расширительного бачка. Используя ареометр антифриза, проверьте наличие антифриза для надежной защиты (добавьте антифриз для снижения точки замерзания раствора антифриза). Если раствор антифриза грязный, возраст его превышает два года или он слабый, то его следует полностью слить и заменить его нужной смесью свежего антифриза и воды.

4. Закройте вентиль забора морской воды, снимите шланг забора сырой воды из насоса сырой воды и погрузите его конец в бочку с пятью галлонами (19 литров) раствора антифриза. Запустите двигатель и дайте ему работать, пока раствор антифриза не начнет выходить из выходной трубы или пока весь антифриз в бочке не закончится. Подключите шланг забора сырой воды к насосу сырой воды. Затяните все хомуты.

**Примечание: В этой процедуре не используется фильтр морской воды, чтобы антифриз не мог кристаллизоваться в фильтре, так как это не покрывается гарантией.**

5. Ослабьте ремни водяного насоса и генератора, чтобы уменьшить натяжение ремней в зимнее время.

6. Если двигатель оснащен ручкой проворачивания коленчатого вала, то вытащите рычаги освобождения компрессии и медленно проворачивайте двигатель ручкой коленчатого вала. Медленно залейте примерно две унции моторного масла в заборную трубу коллектора (манифольда), проворачивая рукой двигатель. Это позволяет нанести тонкий слой масла на клапана и внутрь цилиндра. **НЕ ИСПОЛЬЗУЙТЕ** стартер для проворачивания двигателя, поскольку это может серьезно повредить двигатель.

# ХРАНЕНИЕ/ПОДГОТОВКА К ЗИМЕ (продолжение)

7. Заклейте все отверстия входного и выходного коллекторов малярной лентой, чтобы предотвратить коррозию верхних цилиндров в период хранения.

8. Соскоблите всю ржавчину и следы коррозии с открытых металлических деталей и поверхностей. Прочистите все металлические поверхности щеткой, смоченной в моющем средстве, и тщательно промойте водой. Закрасьте весь неприкрытый металл.

9. Накройте двигатель чехлом для защиты его от пыли. Не оставляйте двигатель открытым для воздействия дождя и морского бриза.

10. Отсоедините кабели от аккумулятора, снимите аккумулятор с судна. Промойте клеммы кабелей и аккумулятора раствором пищевой соды в воде, затем тщательно промойте чистой водой. Нанесите тонкий слой смазки на клеммы кабелей и аккумулятора. Храните аккумулятор в сухом прохладном месте. Используйте маломощное подпитывающее зарядное устройство для поддержания аккумулятора в заряженном состоянии. Не проводите зарядку аккумулятора вблизи открытого пламени и в закрытых помещениях.

**ОСТОРОЖНО: При работе с аккумулятором наденьте защитные очки и резиновые перчатки для защиты глаз и кожи от электролита.**

## Подготовка к зиме дизельного агрегата с охлаждением сырой водой

### Этап

1. Слейте старое масло из картера и трансмиссии и залейте в них свежее масло, как указано в руководстве владельца. Замените масляные фильтры.

2. Закройте вентиль забора морской воды, снимите шланг забора сырой воды с насоса сырой воды, прикрепите к насосу сырой воды шланг длиной 4 фута (1,2 метра) и погрузите его конец в бочку с пятью галлонами (19 литров) раствора антифриза. Снимите с двигателя или с коллектора шланг, который ведет к выходному патрубку. Прикрепите вместо него шланг длиной 1,2 метра и погрузите его конец в бочку с раствором антифриза. Запустите двигатель и дайте ему работать, пока вода не начнет прогреваться (около 3-5 минут) и термостат откроется. Остановите двигатель. Установите на место шланг, ведущий к выходному патрубку. Запустите двигатель и дайте ему поработать, пока из выходного патрубка не потечет вода. Остановите двигатель, снимите шланг, идущий от насоса к бочке и подключите шланг забора сырой воды к насосу сырой воды. Затяните все хомуты на шлангах. **Примечание: В этой процедуре не используется фильтр морской воды, чтобы антифриз не мог кристаллизоваться в фильтре, так как это не покрывается гарантией.**

3. Ослабьте ремни водяного насоса и генератора, чтобы уменьшить натяжение ремней в зимнее время.

4. Слейте и очистите все топливные фильтры и замените в них фильтрующие элементы, прокладки и уплотнения. Удалите весь воздух из топливной системы.

5. Вытащите рычаг освобождения компрессии и медленно проворачивайте двигатель ручкой коленчатого вала. Медленно залейте примерно две унции моторного масла в заборную трубу или в коллектор (манифольд), проворачивая рукой двигатель. Это позволяет нанести тонкий слой масла на клапана и внутрь цилиндра. **НЕ ИСПОЛЬЗУЙТЕ** стартер для проворачивания двигателя, поскольку это может серьезно повредить двигатель.

6. Заклейте все отверстия входного и выходного коллекторов малярной лентой, чтобы предотвратить коррозию верхних цилиндров в период хранения.

8. Соскоблите всю ржавчину и следы коррозии с открытых металлических деталей и поверхностей. Прочистите все металлические поверхности щеткой, смоченной в моющем средстве, и тщательно промойте водой. Закрасьте весь неприкрытый металл.

9. Накройте двигатель чехлом для защиты его от пыли. Не оставляйте двигатель открытым для воздействия дождя и морского бриза.

10. Отсоедините кабели от аккумулятора, снимите аккумулятор с судна. Промойте клеммы кабелей и аккумулятора раствором пищевой соды в воде, затем тщательно промойте чистой водой. Нанесите тонкий слой смазки на клеммы кабелей и аккумулятора. Храните аккумулятор в сухом прохладном месте. Используйте маломощное подпитывающее зарядное устройство для поддержания аккумулятора в заряженном состоянии. Не проводите зарядку аккумулятора вблизи открытого пламени и в закрытых помещениях.

**ОСТОРОЖНО: При работе с аккумулятором наденьте защитные очки и резиновые перчатки для защиты глаз и кожи от электролита.**

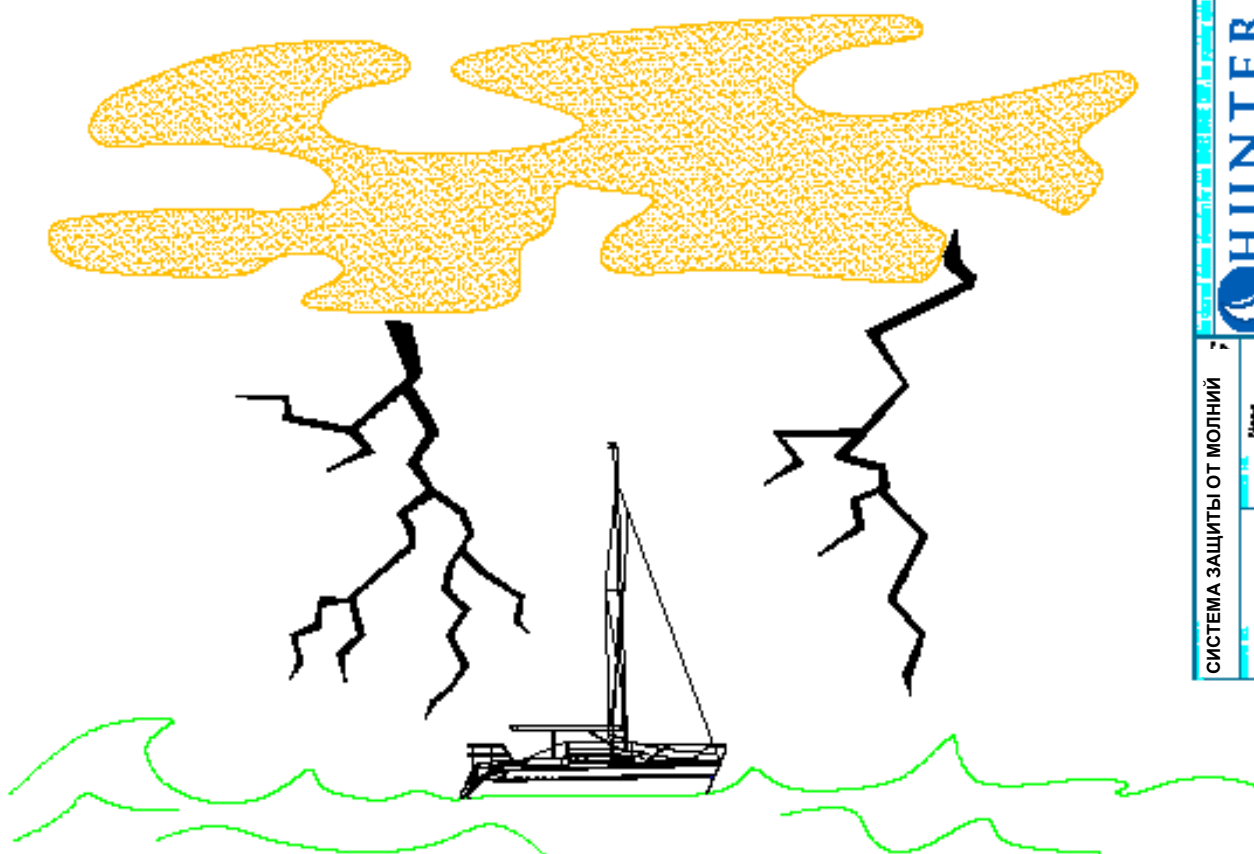
## ОТЪЕЗД ОТ СУДНА

Очень важно выполнить все операции по контрольному списку, поскольку иногда вы можете забыть выполнить некоторые действия и можете вспомнить об этом далеко от судна, и тогда исправить ситуацию будет затруднительно или невозможно. В таком контрольном списке надо обязательно указать действия, относящиеся к безопасности необслуживаемых вентилях отсеки топлива, правильное положение всех электрических выключателей, выкачивание всей воды из трюма и перевод трюмной помпы в режим автоматической работы (или переключение ее на режим периодической откачки). Среди других пунктов контрольного списка действий можно указать закрепление люков, окошек и дверец.

## ПРОФИЛАКТИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Контрольный список профилактического технического обслуживания должен содержать действия, зависящие от частоты эксплуатации судна (обычно в часах работы двигателя), а также календарные действия (еженедельные, ежемесячные или сезонные). Обычно по часам работы двигателя выполняется проверка и замена масла, а также замена всех масляных и топливных фильтров.

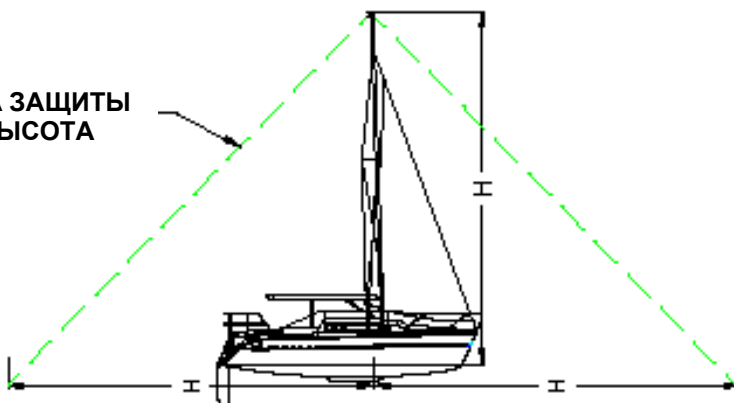
Среди действий на календарной основе в списке надо предусмотреть такие действия, как проверку уровня электролита в аккумуляторах, манометров на сухих химических огнетушителях и всех навигационных огней судна. Проверьте работу системы сигнализации трюмной воды или выключателей трюмной помпы, залив для этого в трюм воды. Периодически открывайте и закрывайте все клапаны заборной воды (кингстоны), чтобы обеспечить их свободный ход и отсутствие заедания в экстренных случаях. Необходимо периодически осматривать все оборудование и запас провианта для аварийных ситуаций на отсутствие признаков разрушения или старения.



**МЕРЫ ДЛЯ ЗАЩИТЫ ОТ МОЛНИЙ В ШТОРМ**

1. **ВО ВРЕМЯ ШТОРМА НЕОБХОДИМО СНЯТЬ ВСЕ ГИБКИЕ АНТЕННЫ, ЕСЛИ ТОЛЬКО ОНИ НЕ ЯВЛЯЮТСЯ ЧАСТЬЮ СИСТЕМЫ МОЛНИЕЗАЩИТЫ.**
  2. **МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ: А. ВСЕ ПАССАЖИРЫ СУДНА ДОЛЖНЫ НАХОДИТЬСЯ НА СУДНЕ ПОД ЗАЩИТОЙ ЗАКРЫТЫХ ПОМЕЩЕНИЙ, НАПРИМЕР, НИЖЕ ПАЛУБЫ. Б. НИКТО ИЗ ПАССАЖИРОВ НЕ ДОЛЖЕН ИМЕТЬ КОНТАКТ С ЗАБОРТНОЙ ВОДОЙ. В. НЕ КАСАЙТЕСЬ НИКАКИХ ДЕТАЛЕЙ И УЗЛОВ СИСТЕМЫ ЗАЩИТЫ ОТ ГРОЗОВЫХ РАЗРЯДОВ. Г. ИЗБЕГАЙТЕ КОНТАКТОВ С ЛЮБЫМИ МЕТАЛЛИЧЕСКИМИ ПРЕДМЕТАМИ.**
  3. **СМОТРИТЕ РИСУНОК НИЖЕ, НА КОТОРОМ ПОКАЗАНА ЗОНА ЗАЩИТЫ ОТ УДАРА МОЛНИЕЙ.**
  4. **ЕСЛИ МОЛНИЯ ПОПАДЕТ В СУДНО, ТО ОСМОТРИТЕ ВСЮ ЭЛЕКТРОНИКУ, ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ И СИСТЕМУ ЗАЩИТЫ ОТ УДАРОВ МОЛНИЙ НА ОТСУТСТВИЕ ВОЗМОЖНЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ. ПО МЕРЕ НЕОБХОДИМОСТИ ВЫПОЛНИТЕ ПРОВЕРКУ И НАСТРОЙКУ. ПРИМЕЧАНИЕ: ПРОВЕРКУ ЭЛЕКТРОНИКИ МОЖНО НАЧИНАТЬ ТОЛЬКО ПОСЛЕ УСТРАНЕНИЯ ОПАСНОСТИ ПОПАДАНИЯ МОЛНИИ.**
- НЕСОБЛЮДЕНИЕ ЭТИХ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ МОЖЕТ ПОВЛЕЧЬ ЗА СОБОЙ СЕРЬЕЗНУЮ ТРАВМУ ИЛИ СМЕРТЬ**

**ЗОНА ЗАЩИТЫ  
H = ВЫСОТА**



32 ФУТА 6 ДЮЙМОВ (9,906 М)  
ВЫСОТА МАЧТЫ ОТ  
РАСЧЕТНОЙ ВАТЕРЛИНИИ

$I = 25' - 6'' (7.772\text{ м})$   
 $J = 8' - 6'' (2.586\text{ м})$   
 $P = 24' - 5'' (7.394\text{ м})$   
 $E = 10' - 6'' (3.195\text{ м})$

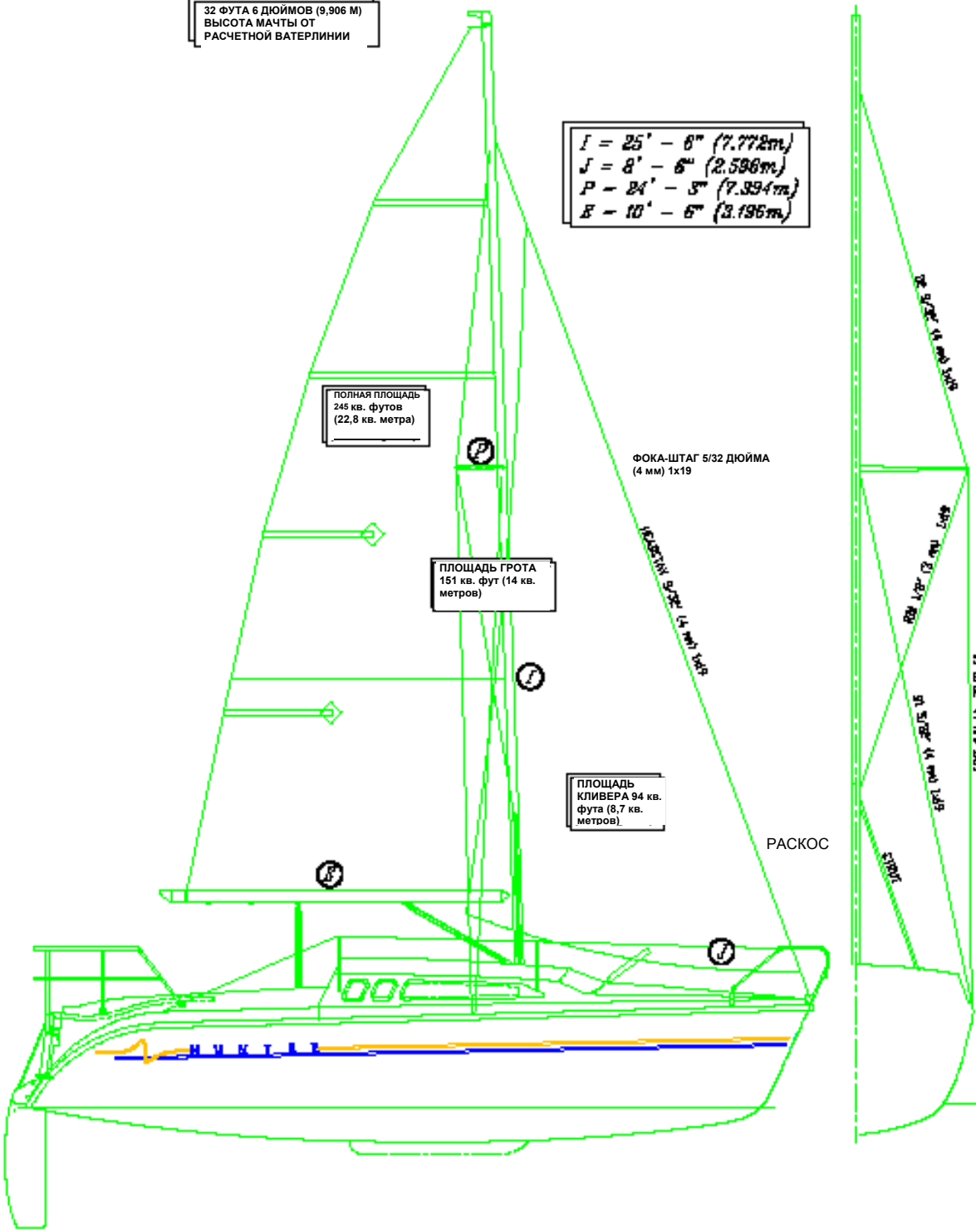
ПОЛНАЯ ПЛОЩАДЬ  
245 кв. футов  
(22,8 кв. метра)

ПЛОЩАДЬ ГРОТА  
151 кв. фут (14 кв.  
метров)

ПЛОЩАДЬ  
КЛИВЕРА 94 кв.  
футов (8,7 кв.  
метров)

ФОКА-ШТАГ 5/32 ДЮЙМА  
(4 мм) 1x19

РАСКОС



HUNTER

СТАНДАРТНОЕ ПАРУСНОЕ ВООРУЖЕНИЕ  
H240

2145813384	КОДЕ	3/23/09
ИНЖЕНЕРНО ДЕРТ.		

40 ФУТОВ (12,176 МЕТРА)  
ВЫСОТА МАЧТЫ ОТ  
РАСЧЕТНОЙ ВАТЕРЛИНИИ

$I = 28' - 2 \frac{1}{2}" (18,903m)$   
 $J = 9' - 5 \frac{1}{2}" (2,871m)$   
 $P = 30' - 6 \frac{1}{2}" (19,303m)$   
 $E = 10' - 5" (3,184m)$

**h260**

ПЛОЩАДЬ ГРОТА  
188 кв. футов  
(17,4 кв. метров)

ФОКА-ШТАГ 5/32 ДЮЙМА  
(4 мм) 1x19

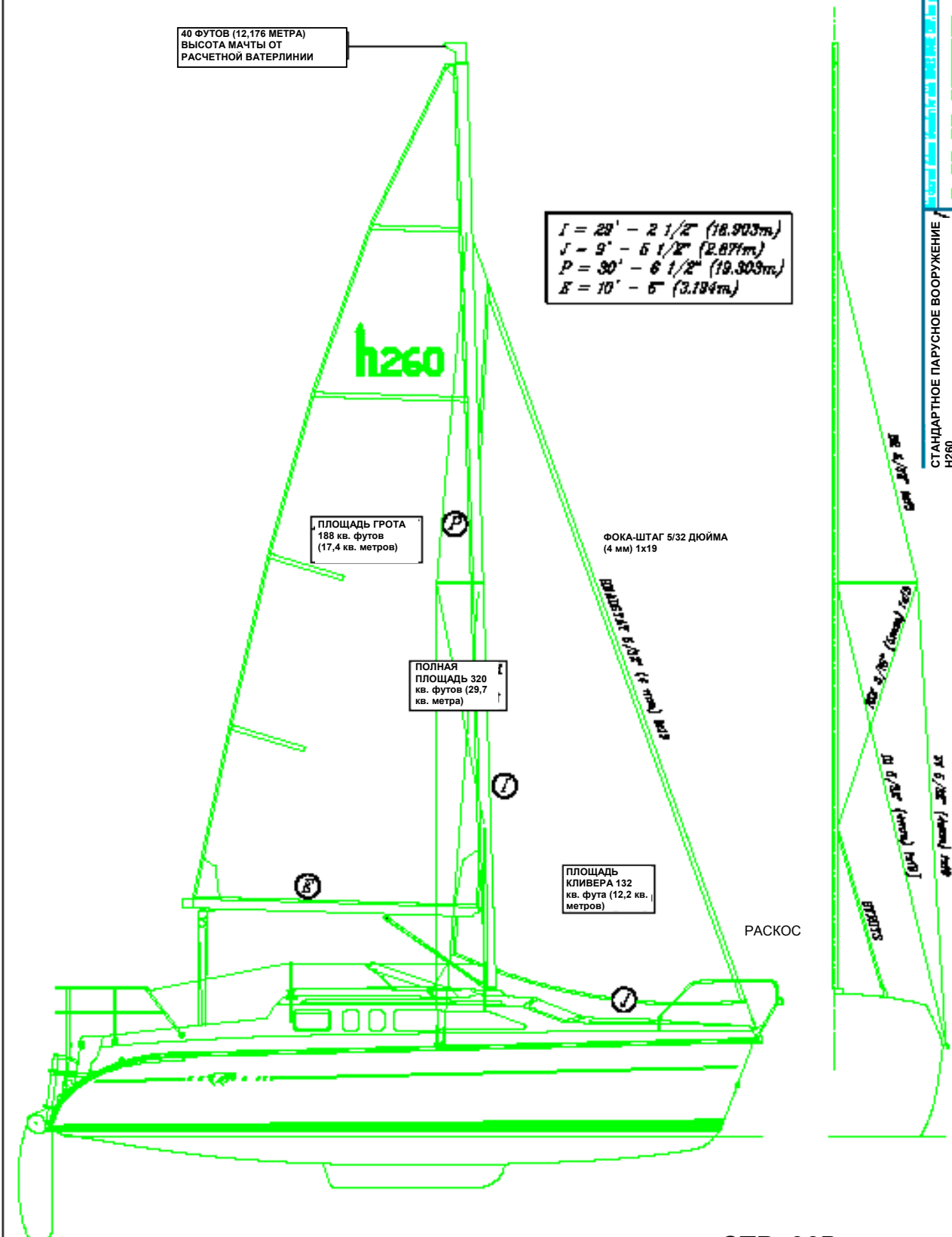
ПОЛНАЯ  
ПЛОЩАДЬ 320  
кв. футов (29,7  
кв. метра)

ПЛОЩАДЬ  
КЛИВЕРА 132  
кв. футов (12,2 кв.  
метров)

РАСКОС

СТАНДАРТНОЕ ПАРУСНОЕ ВООРУЖЕНИЕ  
H260

28000088	ИМЕНЕ	2,7,78
ENGINEERING DEPT.		



40 ФУТОВ (12,176 МЕТРА)  
ВЫСОТА МАЧТЫ ОТ  
РАСЧЕТНОЙ ВАТЕРЛИНИИ

$I = 28' - 2 \frac{1}{2}" (10.903m)$   
 $J = 9' - 5 \frac{1}{2}" (2.877m)$   
 $P = 30' - 6 \frac{1}{2}" (10.303m)$   
 $E = 10' - 5" (3.184m)$

**h 270**

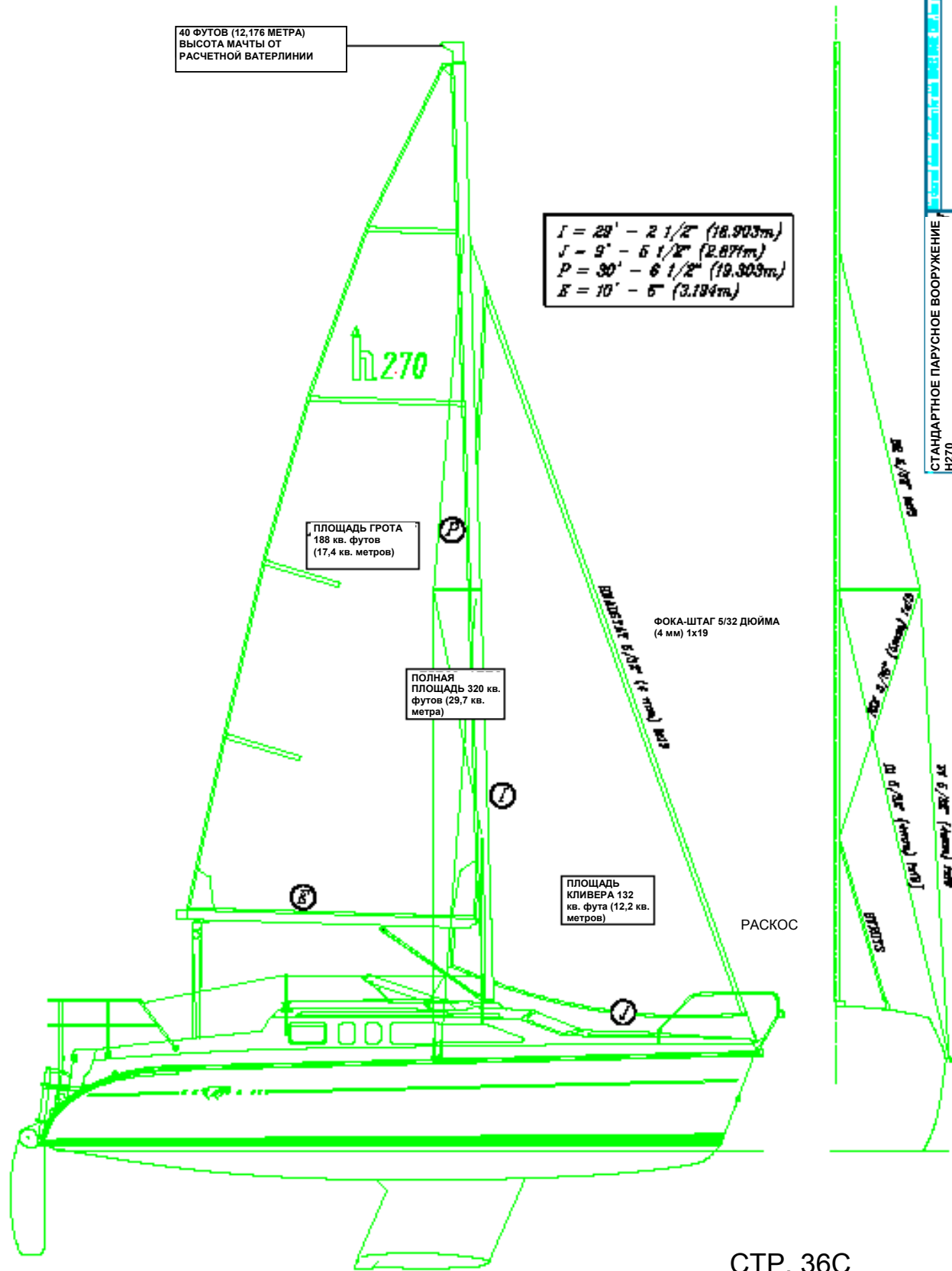
ПЛОЩАДЬ ГРОТА  
188 кв. футов  
(17,4 кв. метра)

ПОЛНАЯ  
ПЛОЩАДЬ 320 кв.  
футов (29,7 кв.  
метра)

ПЛОЩАДЬ  
КЛИВЕРА 132  
кв. футов (12,2 кв.  
метра)

ФОКА-ШТАГ 5/32 ДЮЙМА  
(4 мм) 1x19

РАСКОС





## ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, ЕМКОСТИ, Т.П.

### HUNTER 240

ГАБАРИТНАЯ ДЛИНА (LOA).....	24' 1"	7,35 м
ДЛИНА ПО ВАТЕРЛИНИИ (LWL).....	22' 1"	6,72 м
ШИРИНА (МАКСИМАЛЬНАЯ).....	8' 3"	2,50 м
ОСАДКА (ШВЕРТ ПОДНЯТ).....	1' 6"	46 м
ОСАДКА (ШВЕРТ ОПУЩЕН).....	5' 6"	1,68 м
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (БЕЗ БАЛЛАСТА).....	2300 фунтов	1043 кг
ВОДЯНОЙ БАЛЛАСТ (ПОЛНЫЙ БАК).....	1300 фунтов	590 кг
ПЛОЩАДЬ ПАРУСОВ (ВСЕ КОСЫЕ).....	236 кв. фута	21,9 кв. метра
ПЛОЩАДЬ ПАРУСОВ (ФАКТИЧЕСКИЕ СТАНДАРТНЫЕ).....	245 кв. фута	22,8 кв. метра
I.....	25' 6"	7,77 м
J.....	8' 6"	2,59 м
P.....	24' 3"	7,39 м
E.....	10' 6"	3,20 м
ВЫСОТА МАЧТЫ (ОТ ВАТЕРЛИНИИ).....	32' 6"	9,91 м
ЗАПАС ВОДЫ.....	6,5 галлонов США	24,6 литров
ОБЪЕМ НИЖНЕЙ ЕМКОСТИ (БИОТУАЛЕТ).....	2,8 галлонов США	10,5 литров
ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНОГО БАКА.....	ОПЦИОННО С ПОДВЕСНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ	
ЕМКОСТЬ АККУМУЛЯТОРА.....	ПОСТАВЛЯЕТ ДИЛЕР	
ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ НАПРЯЖЕНИЕ.....	СМОТРИТЕ ЭЛЕКТРОСХЕМЫ	
ПОДВЕСНОЙ ДВИГАТЕЛЬ.....	ОПЦИОННЫЙ	
МАКСИМАЛЬНАЯ ЗАГРУЗКА.....	8 ЧЕЛОВЕК	840 кг (ВКЛЮЧАЯ БАГАЖ)

## ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, ЕМКОСТИ, Т.П.

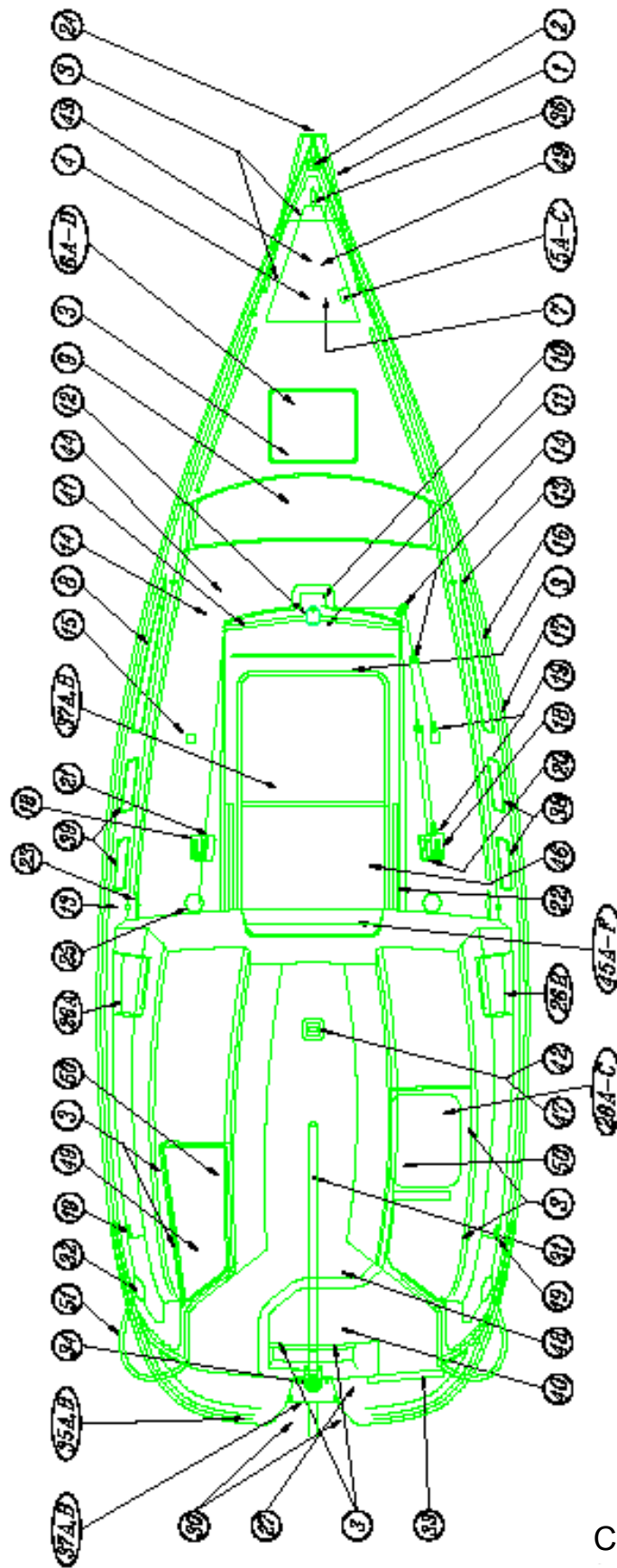
### HUNTER 260

ГАБАРИТНАЯ ДЛИНА (LOA) .....	26' 3"	8.00 м
ДЛИНА ПО ВАТЕРЛИНИИ (LWL) .....	23' 3"	7.09 м
ШИРИНА (МАКСИМАЛЬНАЯ) .....	8' 11 1/2"	2.73 м
ОСАДКА (ШВЕРТ ПОДНЯТ) .....	1' 9"	0,53 м
ОСАДКА (ШВЕРТ ОПУЩЕН) .....	6' 0"	1,83 м
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ (БЕЗ БАЛЛАСТА) .....	3,000 фунтов	1361 кг
ВОДЯНОЙ БАЛЛАСТ (ПОЛНЫЙ БАК) .....	2,000 фунтов	907 кг
ПЛОЩАДЬ ПАРУСОВ (ВСЕ КОСЫЕ) .....	298,5 кв. фута	27,74 кв. метра
ПЛОЩАДЬ ПАРУСОВ (ФАКТИЧЕСКИЕ СТАНДАРТНЫЕ) .....	320 кв. фута	29,8 кв. метра
I .....	29' 2 1/2"	8,90 м
J .....	9' 5 1/2"	2,88 м
P .....	30' 6 1/2"	9,31 м
E .....	10' 6"	3,2 м
ВЫСОТА МАЧТЫ (ОТ ВАТЕРЛИНИИ) .....	40' 0"	12,19 м
ЗАПАС ВОДЫ .....	20 галлонов США	76 литров
ОБЪЕМ НИЖНЕЙ ЕМКОСТИ (БИОТУАЛЕТ) .....	2.8 галлонов США	10,5 литров
ОБЪЕМ НИЖНЕЙ ЕМКОСТИ (ОПЦИОННЫЙ МОРСКОЙ ТУАЛЕТ) .....	13 галлонов США	49,2 литров
ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНОГО БАКА .....	ОПЦИОННО С ПОДВЕСНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ	
ЕМКОСТЬ АККУМУЛЯТОРА .....	ПОСТАВЛЯЕТ ДИЛЕР	
ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ НАПРЯЖЕНИЕ .....	СМОТРИТЕ ЭЛЕКТРОСХЕМЫ	
ПОДВЕСНОЙ ДВИГАТЕЛЬ .....	ОПЦИОННЫЙ	
МАКСИМАЛЬНАЯ ЗАГРУЗКА .....	8 ЧЕЛОВЕК	840 кг (ВКЛЮЧАЯ БАГАЖ)

## ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, ЕМКОСТИ, Т.П.

### HUNTER 270

ГАБАРИТНАЯ ДЛИНА (LOA).....	26' 3"	8,00 м
ДЛИНА ПО ВАТЕРЛИНИИ (LWL).....	23' 3"	7,09 м
ШИРИНА (МАКСИМАЛЬНАЯ).....	8' 11 1/2"	2,73 м
ОСАДКА.....	3' 6"	1,07 м
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ.....	5207 фунтов	2367 кг
ПЛОЩАДЬ ПАРУСОВ (ВСЕ КОСЫЕ).....	298,5 кв. фута	27,74 кв. метра
ПЛОЩАДЬ ПАРУСОВ (ФАКТИЧЕСКИЕ СТАНДАРТНЫЕ).....	320 кв. фута	29,8 кв. метра
I.....	29' 2 1/2"	8,90 м
J.....	9' 5 1/2"	2,88 м
P.....	30' 6 1/2"	9,31 м
E.....	10' 6"	3,2 м
ВЫСОТА МАЧТЫ (ОТ ВАТЕРЛИНИИ).....	40' 0"	12,19 м
ЗАПАС ВОДЫ.....	20 галлонов США	76 литров
ОБЪЕМ НИЖНЕЙ ЕМКОСТИ (БИОТУАЛЕТ).....	2,8 галлонов США	10,5 литров
ОБЪЕМ НИЖНЕЙ ЕМКОСТИ (ОПЦИОННЫЙ МОРСКОЙ ТУАЛЕТ).....	13 галлонов США	49,2 литров
ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНОГО БАКА.....	13 галлонов США	49,2 литров
ЕМКОСТЬ АККУМУЛЯТОРА.....	ПОСТАВЛЯЕТ ДИЛЕР	
ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ НАПРЯЖЕНИЕ.....	СМОТРИТЕ ЭЛЕКТРОСХЕМЫ	
БОРТОВОЙ ДВИГАТЕЛЬ.....	ДИЗЕЛЬ 9 лошад. сил	6,7 кВт
МАКСИМАЛЬНАЯ ЗАГРУЗКА.....	8 ЧЕЛОВЕК	840 кг
.....	(ВКЛЮЧАЯ БАГАЖ)	
ТАКЕЛАЖНЫЕ ТОЧКИ ПОДЪЕМА.....	УКАЗАНЫ МЕТКАМИ "SLING" (СТРОП)	
.....	НА КОРПУСЕ	

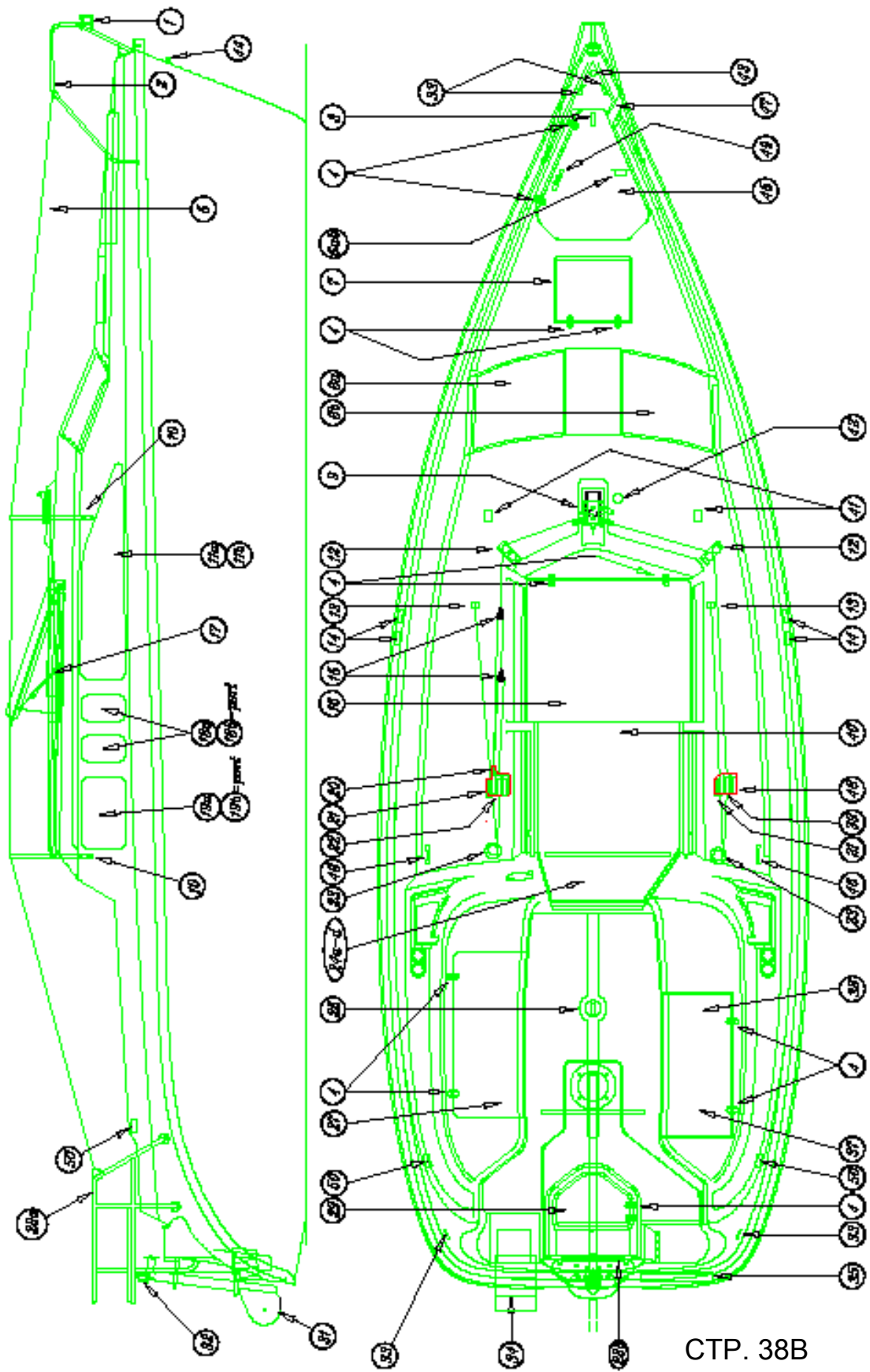


СТР. 38А

ДЕЛЬНЫЕ ВЕЩИ ПАЛУБЫ H240

HUNTER

ЗАКОНОВА  
ИНЖЕНЕРНО ДИПТ.  
КОДЕ  
272-00

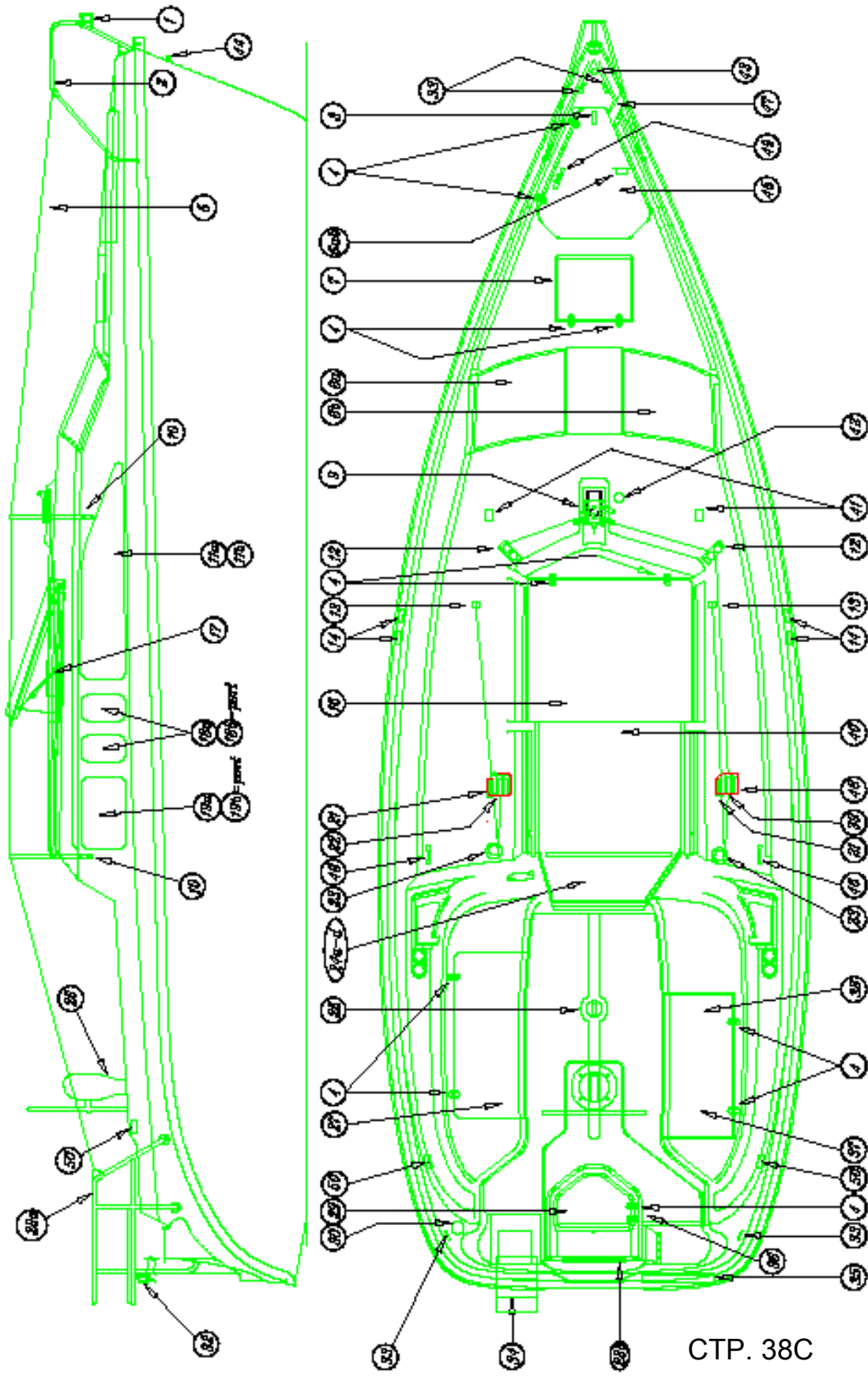


СТР. 38В

ДЕЛЬНЫЕ ВЕЩИ ПАЛУБЫ Н260

ЗЕРКАЛО	КОМЕ
ИНЖЕНЕР. ДЕР.	5/3/00

HUNTER



СТР. 38С

ДЕЛЬНЫЕ ВЕЩИ ПАЛУБЫ Н270

**HUNTER**

37060303С  
ENGINEERING DEPT.

ИМЯ  
9/2/2008

ПУНКТ	КОЛ-ВО	ОПИСАНИЕ	ЧЕРТЕЖ	№ ДЕТАЛИ	КОММЕНТАРИИ
1	1	НОСОВОЙ ПОРУЧЕНЬ		304150	HUNTER
2	1	НОСОВОЙ РОУЛЬС (ОПЦИОННО)	H23B2022	HW0987	SEA DOG
3	12	ШАРНИР		315130	#1167
4	1	КОРЕННОЙ U-БОЛТ ЯКОРЯ		308030	U-BOLT 3/8" НЕРЖАВЕЮЩАЯ СТАЛЬ
5A	1	ЗАЩЕЛКА ЯКОРНОГО ЯЩИКА		315680	НЕРЖАВЕЮЩАЯ СТАЛЬ
5B	1	ПЛАСТИНА БОЙКА		306350	НЕРЖАВЕЮЩАЯ СТАЛЬ
5C	2	ПЛАНКА С ОБУХОМ (ХРОМ)		315590	ДЛЯ ПРУЖИННОГО ШНУРА
6A	1	ПЕРЕДНИЙ ЛЮК	H23A2415	CC090010	СТЕКЛОВОЛОКНО
6B	1	РЫЧАГ ЛЮКА С ЗАДРАЙКОЙ		301260	
6C	1	ЗАЩЕЛКА ЛЮКА		301720	
6D	1	ПРОКЛАДКА ЛЮКА		310800	5" X 0,5" СИЛИКОНОВАЯ С D-ПРОФИЛЕМ
7	1	КРЫШКА ЯКОРНОГО ЯЩИКА	H23A2417	CC030050	ТАКАЯ ЖЕ КАК НА H23.5
8	1	ЛЕВОЕ ПЕРЕДНЕЕ ОКНО		318884 N.	ПЛОСКОЕ СТЕКЛО И ЗЕРКАЛО
9	1	ПЕРЕДНЕЕ ВЕТРОВОЕ СТЕКЛО		CC090080	НЕ ПЛОСКОЕ СТЕКЛО И ЗЕРКАЛО
10	2	ПОДЪЕМНЫЙ ШКИВ ШВЕРТА		302600	ОДИНОЧНЫЙ 03-03
11	1	ЗАГЛУШКА С ТРЕМЯ ЗУБЦАМИ		251540	
12	1	ОСНОВАНИЕ МАЧТЫ	24020009	401971	НЕРЖАВЕЮЩАЯ СТАЛЬ
13	4	ПЕРЕДНИЙ ПИЛЛЕРС	24020014	305250	НЕРЖАВЕЮЩАЯ СТАЛЬ
14	2	ГАРДЕЛЬ КОФЕЛЬ-БЛОКИ		302610	SCHAEFFER 30-27
15	2 J	КАНИФАС-БЛОКИ КЛИВЕРА		301895	SCHAEFFER 03-62
16	1	ПРАВОЕ ПЕРЕДНЕЕ ОКНО	H23B2028	318883 N.	ПЛОСКОЕ СТЕКЛО И ЗЕРКАЛО
17A	4	ЦЕПНЫЕ ПЛАСТИНЫ		318010	U-БОЛТЫ 3/8"
17B	2	ЗАДНИЕ ПЛАНКИ ЦЕПНОЙ ПЛАСТИНЫ		303240	1/4" X 3/4" НЕРЖАВЕЮЩАЯ СТАЛЬ
18	2	ЗАЖИМНЫЕ УТКИ		303000	CL238
19	4	ПЛАНКА С ОБУХОМ		303770	СВАРНОЕ КОЛЬЦО SCHAEFFER 78-05
20	1	СТОПОР ШКОТА ХА/2		304050	БЫСТРОФИКСИРУЕМЫЙ ДВОЙНОЙ
21	1	СТОПОР ШКОТА ХА/1		304040	БЫСТРОФИКСИРУЕМЫЙ ПРОСТОЙ
22A	1	ДЕРЖАТЕЛЬ ПОЛЗУНА		CF85XW07	ПРАВЫЙ БОРТ
22B	1	ДЕРЖАТЕЛЬ ПОЛЗУНА		CF85XW08	ЛЕВЫЙ БОРТ
23	2	УТКИ ШКОТА КЛИВЕРА		303360	SCHAEFFER 70-79
24	1	ШТАГОВЫЙ ОГОНЬ		255806	ДВУХЦВЕТНЫЙ #62246B
25	2	ФАЛОВЫЕ ЛЕБЕДКИ		308560	LEWMAR 6A
26A	1	СТУПЕНЬКА ЛЕВОГО БОРТА		314271	ТИК
26B	1	СТУПЕНЬКА ПРАВОГО БОРТА		314271	ТИК
27	1	КОРМОВОЙ ОГОНЬ		ELO390	#62243B
28A	1	БЕЛЫЙ ЛЮК		300750	#927-2100
28B	1	КОЛЬЦО		300760	#926 GREY ENT.
28C	1	СЕТКА		HW0060B	#GS927-28
29A	1	ВЕРХНИЙ ПОДШИПНИК РУЛЯ		CF85XW04	KING STARBOARD
29B	1	НИЖНИЙ ПОДШИПНИК РУЛЯ		CF85XW05	KING STARBOARD
30	2	СТОПОРЫ РУЛЯ		CF85XG13	KING STARBOARD
31	1	УДЛИНИТЕЛЬ РУМПЕЛЯ		332780	RONSTAN
32	2	ШВАРТОВНАЯ УТКА 6 ДЮЙМОВ		HW0228	ПЛАСТИК
33	1	КРОНШТЕЙН КРЕПЛЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯ	24020002	CF85XW12	KING STARBOARD
34	1	РУЛЕВОЙ МЕХАНИЗМ		HW2882	HUNTER
35A	1	ПЛАВАТЕЛЬНЫЙ ТРАП		303640	TDLX3
35B	1	ПЛАВАТЕЛЬНЫЙ ТРАП (КЛИН)		CF85XW06	KING STARBOARD
36	1	УТКА С 4 ОТВЕРСТИЯМИ 6 ДЮЙМОВ		302301	НЕРЖАВЕЮЩАЯ СТАЛЬ
37A	1	МОРСКОЙ ТЕНТ		CA270040	GLASS PART
37B		ОПОРНЫЙ СТОЙКИ МОРСКОГО ТЕНТА		HW1725	НЕРЖАВЕЮЩАЯ СТАЛЬ
38	2	ПРАВОЕ КОРМОВОЕ ОКНО		317878 N.	ПЛОСКОЕ СТЕКЛО И ЗЕРКАЛО
39	2	ЛЕВОЕ КОРМОВОЕ ОКНО		317878 N.	ПЛОСКОЕ СТЕКЛО И ЗЕРКАЛО
40	1	КРЫШКА СИДЕНЬЯ	НОВЫЙ ЧЕРТЕЖ 24030002	CC030290	СТЕКЛЯННАЯ ДЕТАЛЬ
41	2	КРОНШТЕЙНЫ РАСКОСОВ		305200	ПРОИЗВОДСТВА HUNTER
42	1	U-БОЛТ ГРОТА-ШКОТА С ГАЙКАМИ		318010 3/8"	НЕРЖАВЕЮЩАЯ СТАЛЬ
43	1	ШВАРТОВНАЯ УТКА 6 ДЮЙМОВ (ОПЦИОННО)		HW0228	ПЛАСТИК
44	1	ДВОЙНОЙ ФИТИНГ СПИНАКЕРА. (ОПЦИОННО)		HW SCHAEFFER	33303-29
45A	1	НИЖНЯЯ ПАНЕЛЬ		428061	НЕ ПЛОСКОЕ СТЕКЛО И ЗЕРКАЛО
45B	1	СРЕДНЯЯ ПАНЕЛЬ		428180	НЕ ПЛОСКОЕ СТЕКЛО И ЗЕРКАЛО
45C	1	ВЕРХНЯЯ ПАНЕЛЬ		428200	НЕ ПЛОСКОЕ СТЕКЛО И ЗЕРКАЛО
45D	1	ЗАПОР ПАНЕЛИ		315610	ХРОМ
45E	1	ПОГОН ПРАВОЙ ПАНЕЛИ		CF85XW09	KING STARBOARD
45F	1	ПОГОН ЛЕВОЙ ПАНЕЛИ		CF85XW10	KING STARBOARD
46	1	С-ОБРАЗНЫЙ ПОЛЗУН		PX2170	НЕ ПЛОСКОЕ СТЕКЛО И ЗЕРКАЛО
47	1	УЗЕЛ ГРОТА-ШКОТА		HW0251	SCHAEFFER35-03
48	1 набор	КРОНШТЕЙНЫ СТОЛИКА РУБКИ	24040001	303980	SOUTHCOAST
49	3	ПРУЖИННЫЙ ШНУР 20 ДЮЙМОВ		318530	ДЛЯ ПАЛУБНЫХ ЛЮКОВ
50	4	РЕЗИНОВЫЕ АМОРТИЗАТОРЫ		467870	ЛЕВЫЙ И ПРАВЫЙ ЛЮКИ РУБКИ
51	2	КОРМОВОЙ ПОРУЧЕНЬ		HW2254	НЕРЖАВЕЮЩАЯ СТАЛЬ (ПАРА)

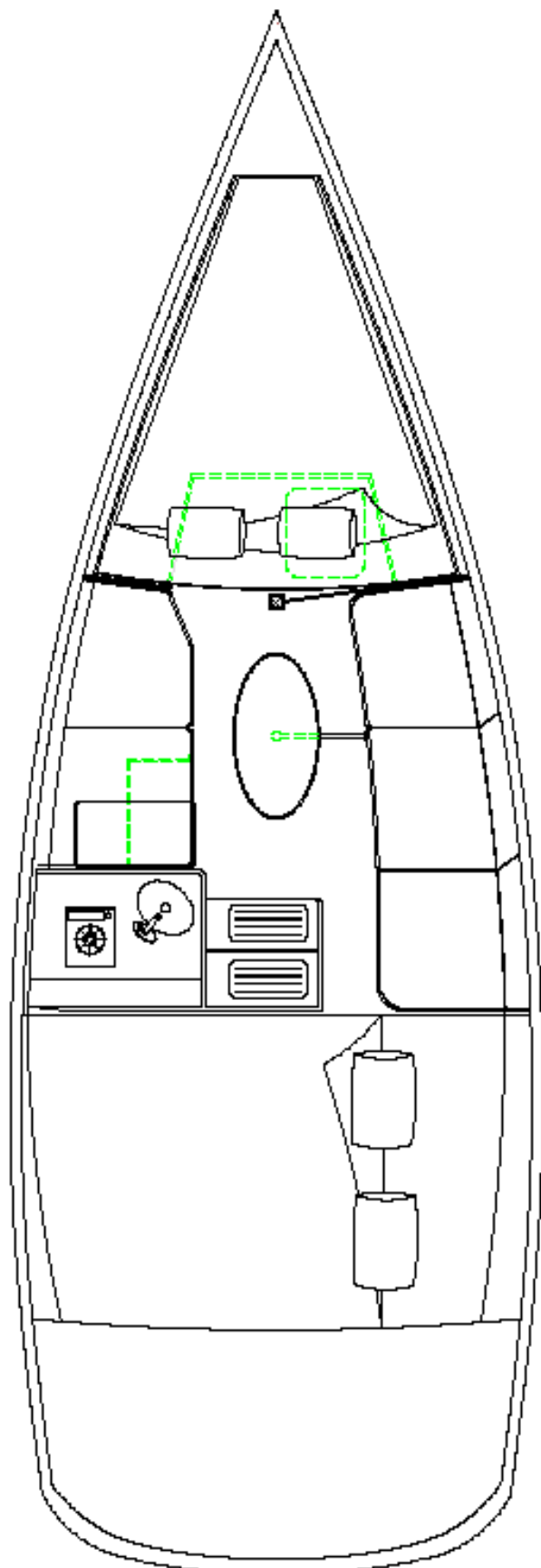
## СПИСОК ПАЛУБНОЙ ОСНАСТКИ H260

№ ПУНКТА	ОПИСАНИЕ	КОЛ-ВО	№ ДЕТАЛИ
1	ШТАГОВЫЙ ОГОНЬ	1	255506
2	НОСОВОЙ ПОРУЧЕНЬ	1	304150
3	U-БОЛТ ЯКОРНОГО ЯЩИКА	1	318030
4	ПЕТЛИ КРЫШКИ ЛЮКА	12	315130
5	ЛЕЕРА	1 КОМПЛЕКТ	PR2770
6А	РУЧКА ЯКОРНОГО ЯЩИКА	1	315700
6В	ПЛАСТИНА БОЙКА ЯКОРНОГО ЯЩИКА	1	306350
7	ЗАПОР	1	ДЕТАЛЬ FRP
8А	ЛЕВОЕ ВЕТРОВОЕ СТЕКЛО	1	300655
8В	ПРАВОЕ ВЕТРОВОЕ СТЕКЛО	1	300651
9	ПЛАСТИНА СТЕПСА МАЧТЫ	1	362399
10	ПИЛЛЕРС (ПЕРЕДНИЙ)	2	305250
10	ПИЛЛЕРС (КОРМОВОЙ)	2	305260
11А	ПРАВОЕ ПЕРЕДНЕЕ НЕОТКРЫВАЮЩЕЕСЯ ОКНО	1	318883
11В	ЛЕВОЕ ПЕРЕДНЕЕ НЕОТКРЫВАЮЩЕЕСЯ ОКНО	1	318884
12	ПАЛУБНЫЕ ФИТИНГИ	2	301151
13	ПОДЪЕМНЫЙ БЛОК КЛИВЕР-ШКОТА	2	301895
14	U-БОЛТЫ ЦЕПНОЙ ПЛАСТИНЫ	4	313240
16	МОРСКОЙ ТЕНТ	1	ДЕТАЛЬ FRP
17	ОПОРНЫЕ СТОЙКИ МОРСКОГО ТЕНТА	2	HW1725
18А	МАЛЫЕ НЕОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ОКНА ПРАВОГО БОРТА	2	317878
18В	МАЛЫЕ НЕОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ОКНА ЛЕВОГО БОРТА	2	317878
19А	БОЛЬШИЕ НЕОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ОКНА ПРАВОГО БОРТА	1	318882
19В	БОЛЬШИЕ НЕОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ОКНА ЛЕВОГО БОРТА	1	318882
21	ЗАЖИМНАЯ УТКА КЛИВЕР-ШТОКА	2	303000
22	СТОПОР ШТОКА ЛЕВОГО БОРТА	1 (ХА-2)	304040
23	ЛЕБЕДКА	2	308560
24А	ВЕРХНЯЯ ПЛЕКСИГЛАСОВАЯ ПАНЕЛЬ	1	PR2761
24В	НИЖНЯЯ ПЛЕКСИГЛАСОВАЯ ПАНЕЛЬ	1	317871
24С	ВЕРХНЯЯ ТИКОВАЯ ПАНЕЛЬ	1	ZF85T502
24D	НИЖНЯЯ ТИКОВАЯ ПАНЕЛЬ	1	ZF85T503
25	U-БОЛТ ГРОТА-ШТОКА	1	318010
27	ЛЕВЫЙ ЛЮК РУБКИ	1	300750
28А	<b>ПРАВЫЙ И ЛЕВЫЙ ЗАДНИЕ ПОРУЧНИ</b>	1 КОМПЛЕКТ	PR2722
28В	<b>КОРМОВОЙ ПОРУЧЕНЬ</b>	1	HW2251
29	СИДЕНЬЕ РУЛЕВОГО	1	ДЕТАЛЬ FRP
31	УЗЕЛ РУДЕРПОСТА	1	HW2882
32	КОРМОВОЙ ОГОНЬ	1	255878
33	УТКА 6 ДЮЙМОВ ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ	4	302301
34	ПЛАВАТЕЛЬНЫЙ ТРАП	1	303640
37	ПРАВЫЙ ЛЮК РУБКИ	1	ДЕТАЛЬ FRP
38	ЛЮК ЧЕТВЕРТНОЙ ПЕРЕБОРКИ	1	300750
39	СТОПОР ШКОТА ПРАВОГО БОРТА	1 (ХА-1)	304040
40	ГЛАВНЫЙ СДВИГАЮЩИЙСЯ ЛЮК	1	PR2768
41	КРОНШТЕЙН РАСКОСА	2	318601
42	ВИЛКА КАБЕЛЯ МАЧТЫ	1	251540
43	ПАЛУБНЫЙ ФИТИНГ ЗАПОЛНЕНИЯ ЦИСТЕРНЫ H2O	1	PL1130
44	U-БОЛТ НОСОВОГО РЫМА	1	318010
45	КРЫШКА ЯКОРНОГО ЯЩИКА	1	ДЕТАЛЬ FRP
46	УТКА КЛИВЕР-ШКОТА	2	303360
47	<b>ОПЦИОННЫЙ РОЛИК ЯКОРЯ</b>	1	HW0987
48	<b>ОПЦИОННЫЙ СТОПОР ШКОТА СПИНАКЕРА</b>	1 (ХА-1)	304040
49	УТКА ЯКОРЯ	1	302301
50	ПЛАНКИ ЛЕЕРОВ С ОБУХАМИ	2	HW0851

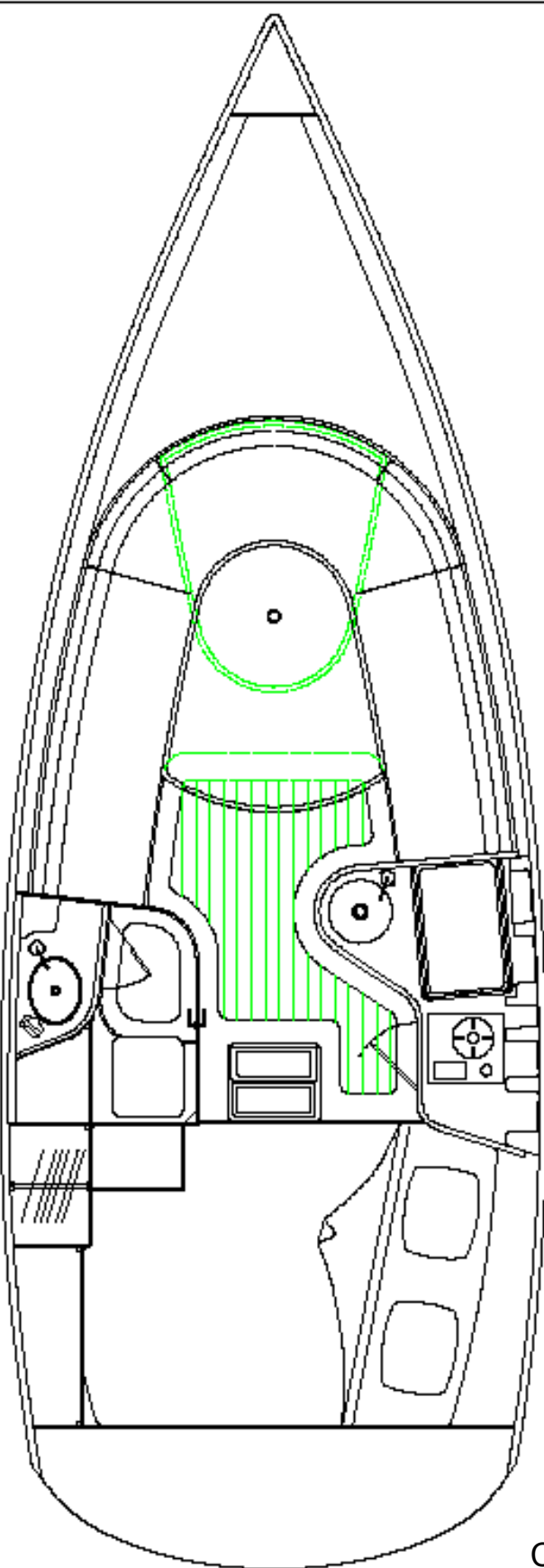


## СПИСОК ПАЛУБНОЙ ОСНАСТКИ H270

№ ПУНКТА	ОПИСАНИЕ	КОЛ-ВО	№ ДЕТАЛИ
1	ШТАГОВЫЙ ОГОНЬ	1	255506
2	НОСОВОЙ ПОРУЧЕНЬ	1	304150
3	U-БОЛТ ЯКОРНОГО ЯЩИКА	1	318030
4	ПЕТЛИ КРЫШКИ ЛЮКА	12	315130
5	ЛЕЕРА	1 КОМПЛЕКТ	PR2770
6А	РУЧКА ЯКОРНОГО ЯЩИКА	1	315700
6В	ПЛАСТИНА БОЙКА ЯКОРНОГО ЯЩИКА	1	306350
7	ЗАПОР	1	ДЕТАЛЬ FRP
8А	ЛЕВОЕ ВЕТРОВОЕ СТЕКЛО	1	300655
8В	ПРАВОЕ ВЕТРОВОЕ СТЕКЛО	1	300651
9	ПЛАСТИНА СТЕПСА МАЧТЫ	1	362399
10	ПИЛЛЕРС (ПЕРЕДНИЙ)	2	305250
10	ПИЛЛЕРС (КОРМОВОЙ)	2	305260
11А	ПРАВОЕ ПЕРЕДНЕЕ НЕОТКРЫВАЮЩЕЕСЯ ОКНО	1	318883
11В	ЛЕВОЕ ПЕРЕДНЕЕ НЕОТКРЫВАЮЩЕЕСЯ ОКНО	1	318884
12	ПАЛУБНЫЕ ФИТИНГИ	2	301151
13	ПОДЪЕМНЫЙ БЛОК КЛИВЕР-ШКОТА	2	301895
14	U-БОЛТЫ ЦЕПНОЙ ПЛАСТИНЫ	4	313240
16	МОРСКОЙ ТЕНТ	1	ДЕТАЛЬ FRP
17	ОПОРНЫЕ СТОЙКИ МОРСКОГО ТЕНТА	2	NW1725
18А	МАЛЫЕ НЕОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ОКНА ПРАВОГО БОРТА	2	317878
18В	МАЛЫЕ НЕОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ОКНА ЛЕВОГО БОРТА	2	317878
19А	БОЛЬШИЕ НЕОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ОКНА ПРАВОГО БОРТА	1	318882
19В	БОЛЬШИЕ НЕОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ОКНА ЛЕВОГО БОРТА	1	318882
21	ЗАЖИМНАЯ УТКА КЛИВЕР-ШТОКА	2	303000
22	СТОПОР ШТОКА ЛЕВОГО БОРТА	1 (ХА-2)	304040
23	ЛЕБЕДКА	2	308560
24А	ВЕРХНЯЯ ПЛЕКСИГЛАСОВАЯ ПАНЕЛЬ	1	PR2761
24В	НИЖНЯЯ ПЛЕКСИГЛАСОВАЯ ПАНЕЛЬ	1	317871
24С	ВЕРХНЯЯ ТИКОВАЯ ПАНЕЛЬ	1	ZF851502
24D	НИЖНЯЯ ТИКОВАЯ ПАНЕЛЬ	1	ZF851503
25	U-БОЛТ ГРОТА-ШТОКА	1	318010
26	<b>ЛЕВЫЙ ЛЮК РУБКИ</b>	1	311182
27	ПРАВЫЙ И ЛЕВЫЙ ЗАДНИЕ ПОРУЧНИ	1	300750
28А	<b>КОРМОВОЙ ПОРУЧЕНЬ</b>	1 КОМПЛЕКТ	PR2722
28В	<b>СИДЕНЬЕ РУЛЕВОГО</b>	1	NW2251
29	U-БОЛТ ГРОТА-ШТОКА	1	FRP PART
30	<b>ПЛАСТИНА ЗАПРАВКИ ДИЗЕЛЯ</b>	1	356217
31	УЗЕЛ РУДЕРПОСТА	1	NW2882
32	КОРМОВОЙ ОГОНЬ	1	255878
33	УТКА 6 ДЮЙМОВ ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ	4	302301
34	ПЛАВАТЕЛЬНЫЙ ТРАП	1	303640
36	<b>УПРАВЛЕНИЕ КОРОБКОЙ ПЕРЕДАЧ</b>	1	NW3572
37	ЛЮК СИДЕНЬЯ РУБКИ ПРАВОГО БОРТА	1	ДЕТАЛЬ FRP
38	ЛЮК ЧЕТВЕРТНОЙ ПЕРЕБОРКИ	1	300750
39	СТОПОР ШКОТА ПРАВОГО БОРТА	1 (ХА-1)	304040
40	ГЛАВНЫЙ СДВИГАЮЩИЙСЯ ЛЮК	1	PR2768
41	КРОНШТЕЙН РАСКОСА	2	318601
42	ВИЛКА КАБЕЛЯ МАЧТЫ	1	251540
43	ПАЛУБНЫЙ ФИТИНГ ЗАПОЛНЕНИЯ ЦИСТЕРНЫ H2O	1	PL1130
44	U-БОЛТ НОСОВОГО РЫМА	1	318010
45	КРЫШКА ЯКОРНОГО ЯЩИКА	1	ДЕТАЛЬ FRP
46	УТКА КЛИВЕР-ШКОТА	2	303360
47	<b>ОПЦИОННЫЙ РОЛИК ЯКОРЯ</b>	1	NW0987
48	<b>ОПЦИОННЫЙ СТОПОР ШКОТА СПИНАКЕРА</b>	1 (ХА-1)	304040
49	УТКА ЯКОРЯ	1	302301
50	ПЛАНКИ ЛЕЕРОВ С ОБУХАМИ	2	NW0851



СТР. 40А



СТР. 40В

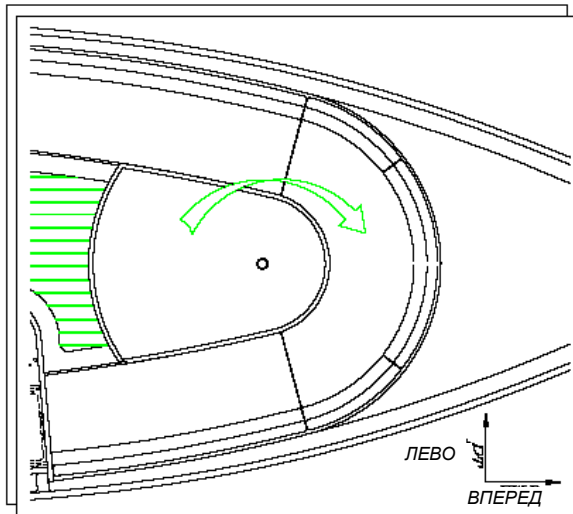


РИСУНОК 1

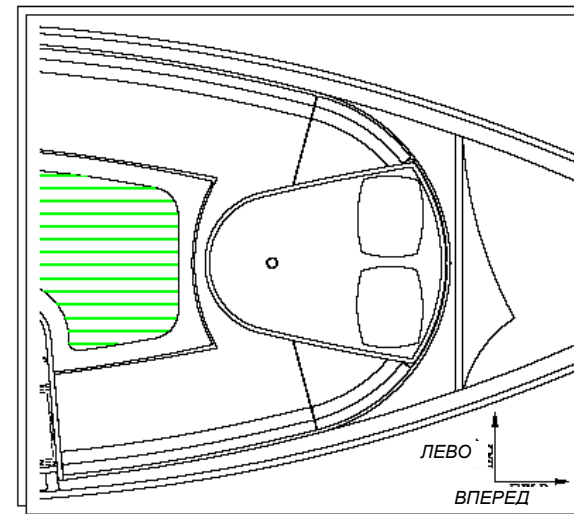


РИСУНОК 2

ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ ДЛИНЫ МЕСТА СПЕРЕДИ ОБЕДЕННЫЙ СТОЛИК МОЖНО ПОВЕРНУТЬ ВПЕРЕД ИЗ ЕГО СТАНДАРТНОГО ПОЛОЖЕНИЯ (СМОТРИТЕ РИС. 1 И РИС. 2 ВЫШЕ)

УКАЗАНИЯ ПО ПОВОРОТУ (СМОТРИТЕ РИС. 3 СПРАВА):

**ВАЖНО:** ИЗ-ЗА БОЛЬШОГО ВЕСА СТОЛИКА РЕКОМЕНДУЕТСЯ ВЫПОЛНЯТЬ ЭТУ ОПЕРАЦИЮ ВДВОЕМ

А. НАЧНИТЕ С ПОДЪЕМА СТОЛИКА ВВЕРХ В ТОЧКАХ 1. ПОДНИМИТЕ СТОЛИК, ПОКА ОТВЕТНАЯ ЧАСТЬ ОПОРНОГО ШТИФТА 2 НЕ ВЫЙДЕТ ИЗ ОПОРНОГО ШТИФТА 3. ДЛЯ ОСВОБОЖДЕНИЯ СТОЛИКА И ЕГО ПОДЪЕМА МОЖЕТ ПОНАДОБИТЬСЯ НЕКОТОРОЕ "ПОКАЧИВАНИЕ".

В. ПОВЕРНИТЕ КОРМОВОЙ (ДЛИННЫЙ) КОНЕЦ СТОЛИКА ВПЕРЕД. ПОСЛЕ ПОВОРОТА ПРИМЕРНО НА 180 ГРАДУСОВ. ОТВЕТНАЯ ДЕТАЛЬ ОПОРНОГО ШТИФТА 2 ДОЛЖНА "УПАСТЬ" НА СВОЕ МЕСТО НА ОПОРНОМ ШТИФТЕ 3.

ПЕРЕД ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СТОЛИКА ОБЯЗАТЕЛЬНО ПРОВЕРЬТЕ, ЧТО ОПОРНЫЙ ШТИФТ ПОПАЛ ВНУТРЬ ВЫЕМКИ В ОТВЕТНОЙ ДЕТАЛИ

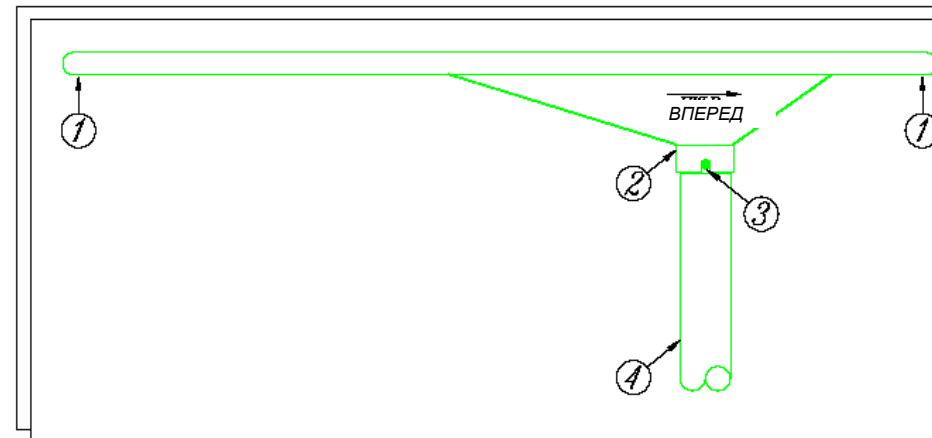
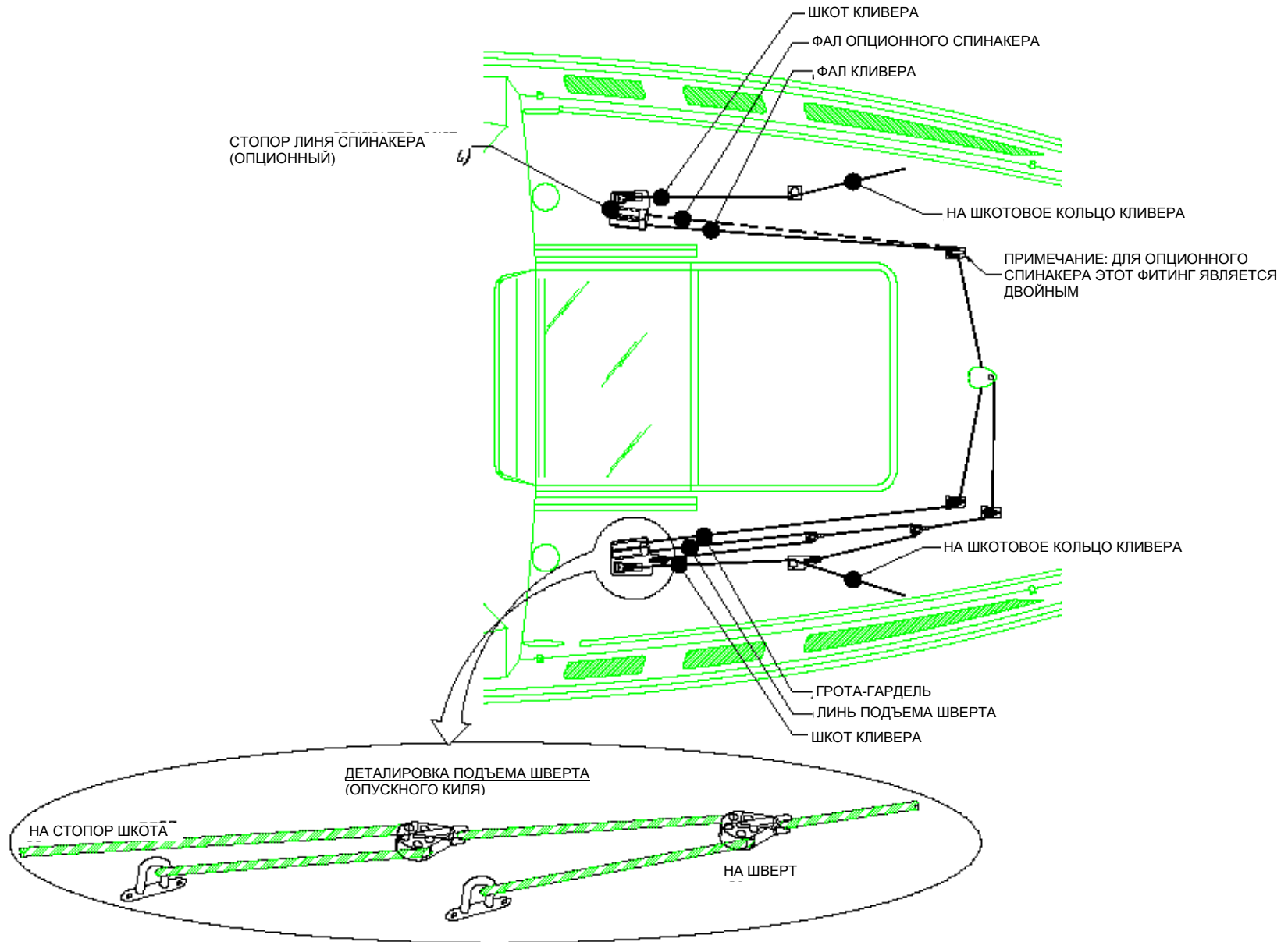


РИСУНОК 3

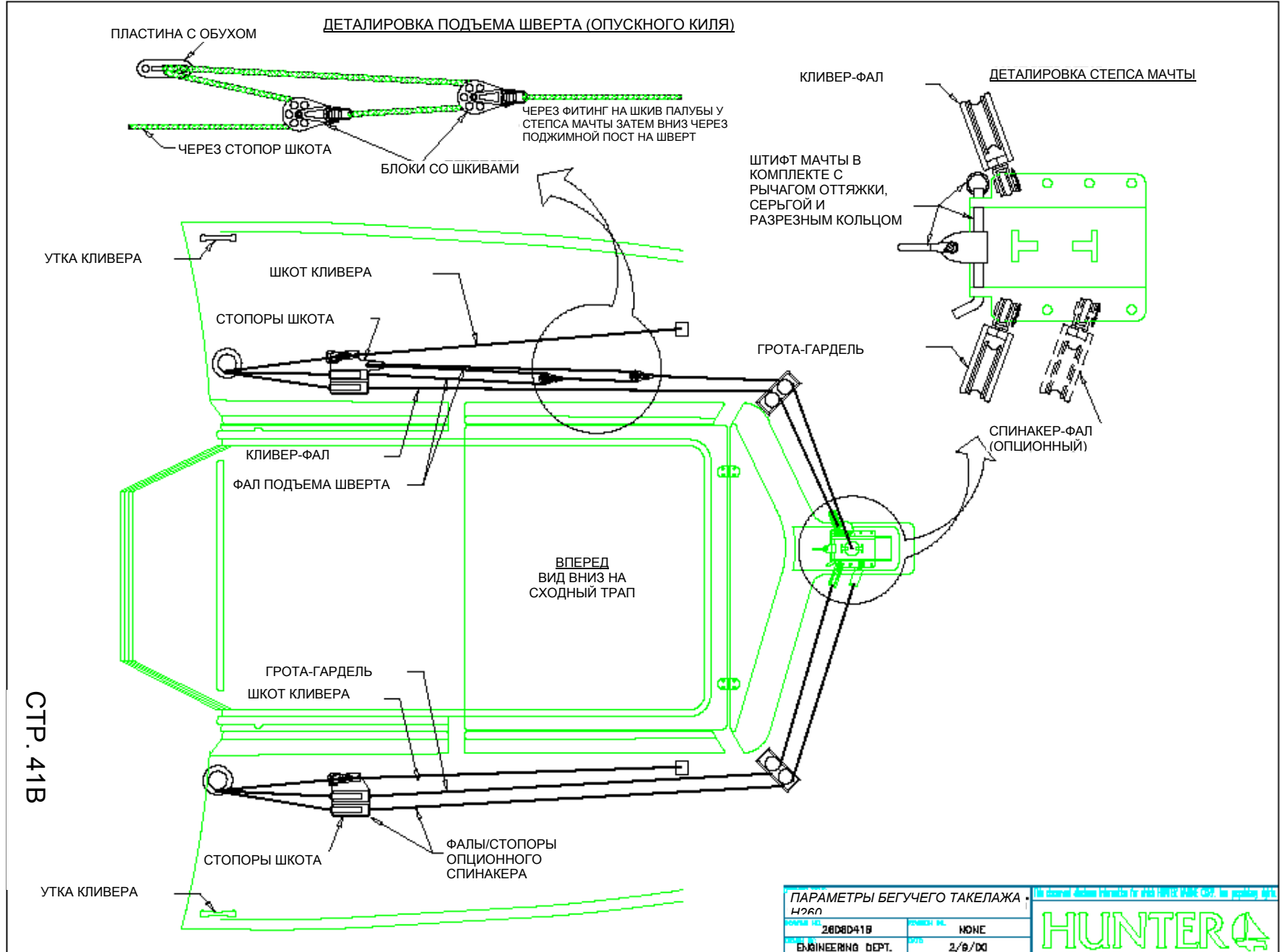
СТР. 40С

ПАРАМЕТРЫ ОБЕДЕННОГО СТОЛИКА H270		<small>This document discloses information for which HUNTER MARINE CORP. has proprietary rights.</small> 
DESIGN NO. 8040C	REVISION NO. NONE	
ENGINEERING DEPT.	DATE: 7/15/99	

СТР. 41A



ПАРАМЕТРЫ БЕГУЧЕГО ТАКЕЛАЖА 5		No detailed deck hardware for this Hunter Yacht Co. line listing 5/12	
MODEL NO.	H240	PROJECT NO.	NONE
DATE	2408041A	DATE	2/8/00
ENGINEERING DEPT.			

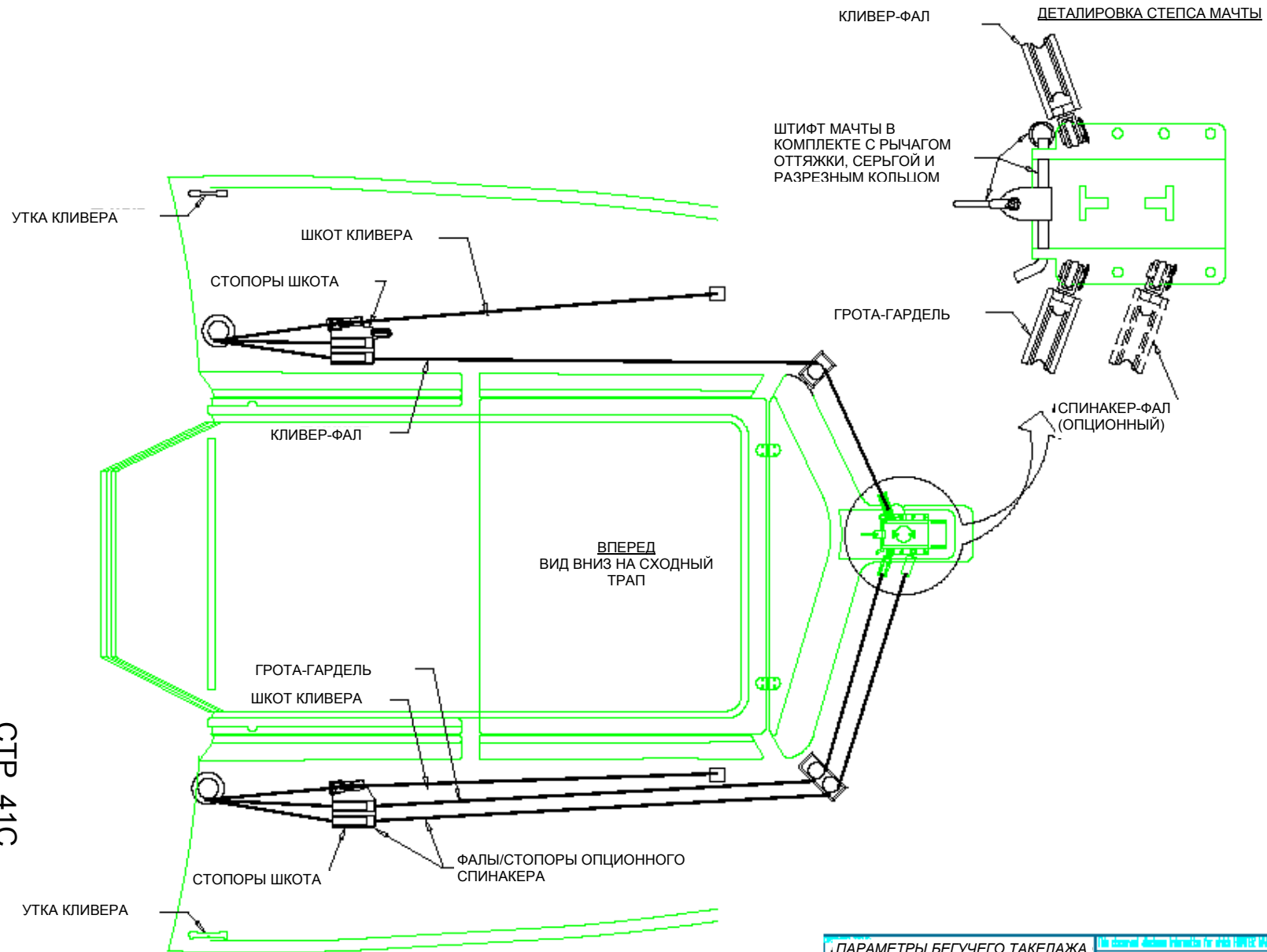


СТР. 41В

ПАРАМЕТРЫ БЕГУЧЕГО ТАКЕЛАЖА	
H260	
POWER DEL	POWER DEL
2608D41B	NONE
ENGINEERING DEPT.	DATE
	2/9/00



СТР. 41С

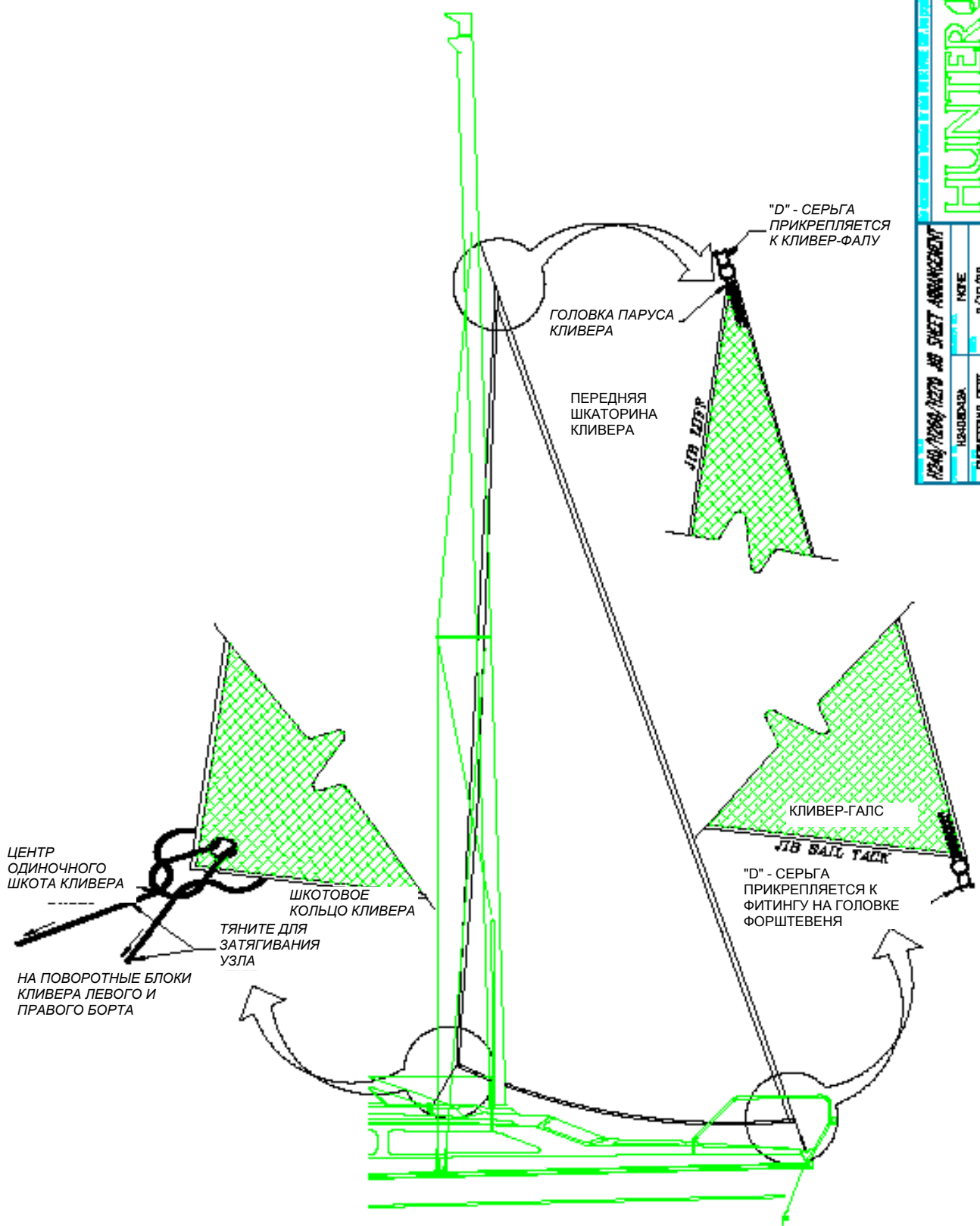


ПАРАМЕТРЫ БЕГУЧЕГО ТАКЕЛАЖА	
H270	
КОМПЛЕКТ №	26D8D41C
ПОДЪЕМ №	NONE
ИНЖИНИРИНГ ДЕПТ.	07/0 2/8/00

Use correct decimal format for this field. Blank cell for optional data.

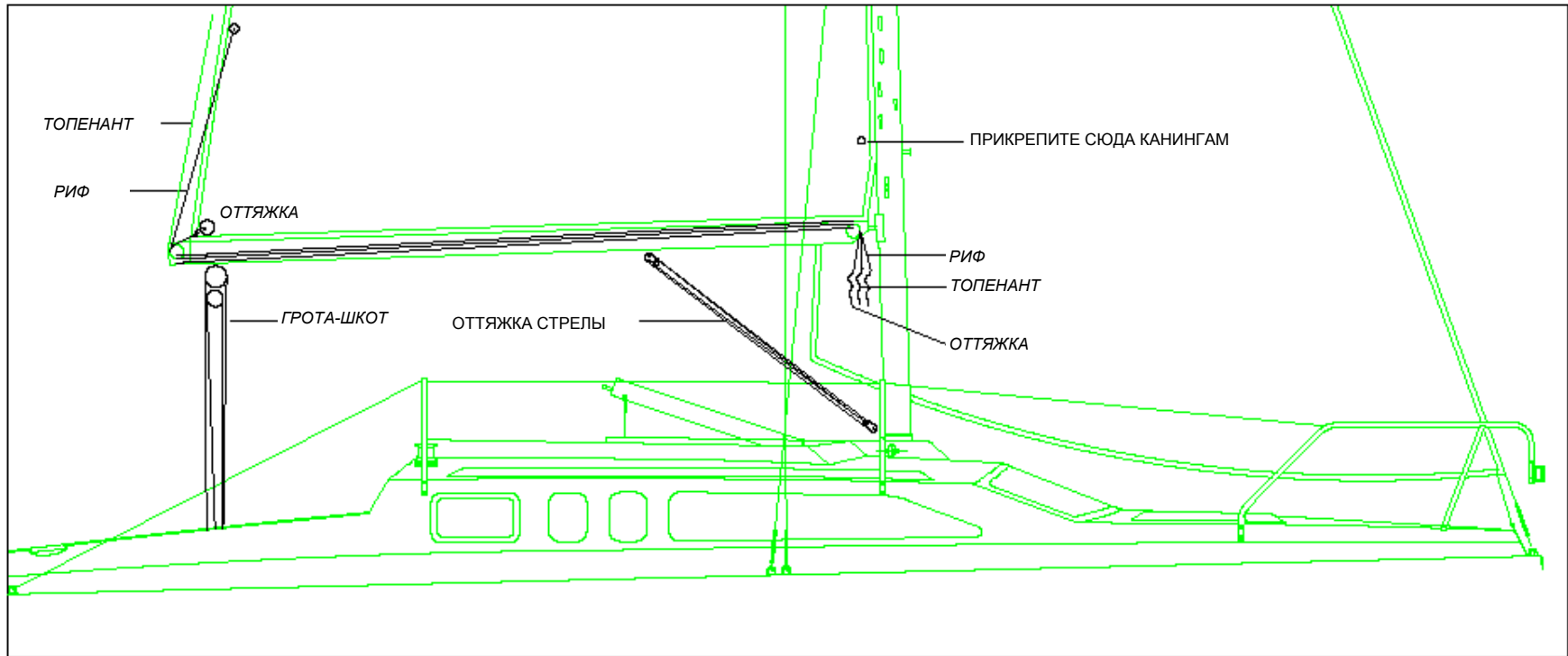


12540/12540/12570 JIB SHEET ARRANGEMENT	
КОД ДОКУМЕНТА	1070E
ВЫПУЩЕНАЯ ДЕТ.	2/10/99



СТР 42А





СТР 42В

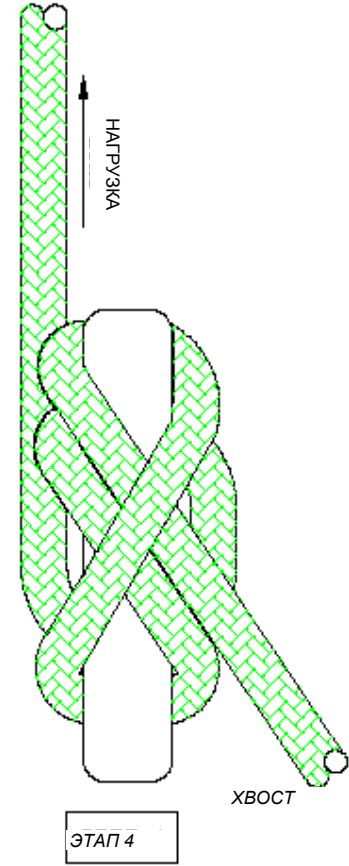
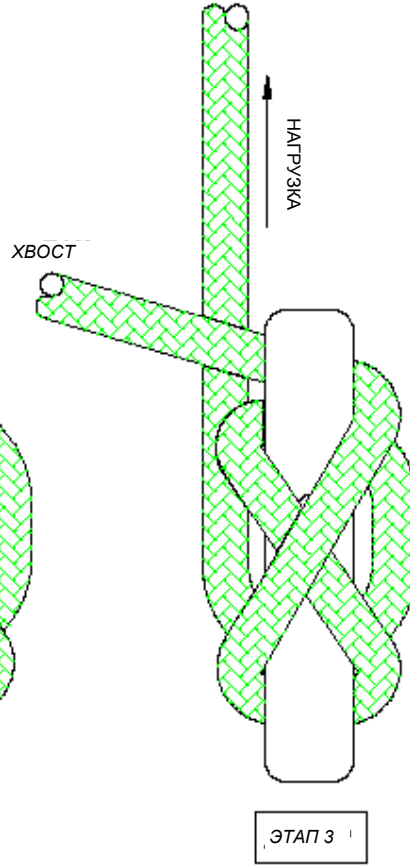
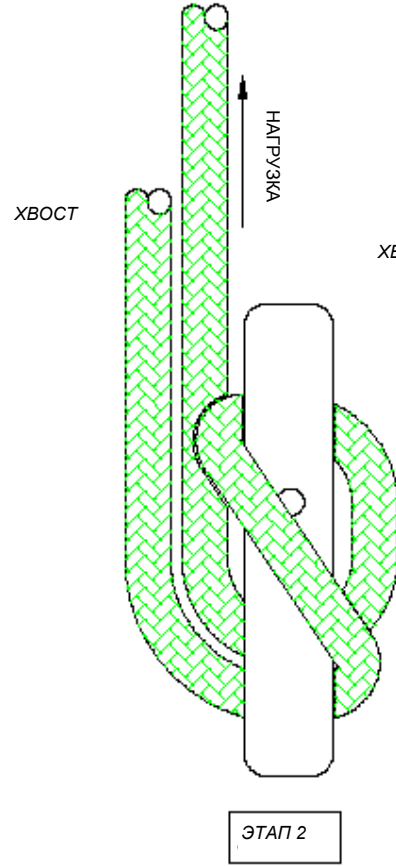
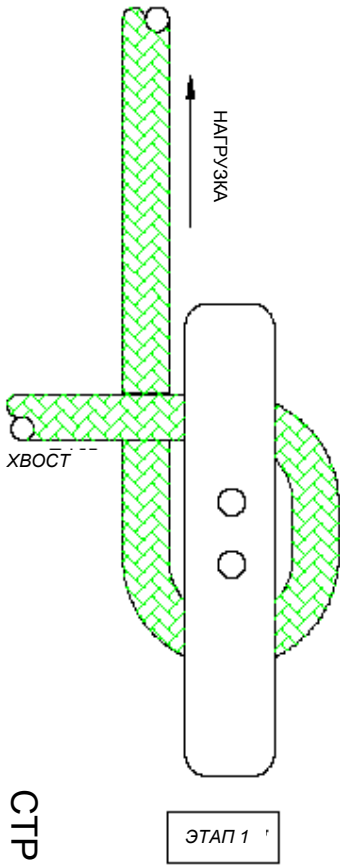
УСТРОЙСТВО БЕГУЧЕГО ТАКЕЛАЖА  
H240/H260/H270

КОД ДИЗ. ЧАСТИ	240BD42B	КОД ДИЗ. ЧАСТИ	NONE
ДЕПАРТАМЕНТ	ENGINEERING DEPT.	ДАТА	2/10/08

© 2008 Hunter Marine, Inc. All Rights Reserved. Hunter Marine, Inc. is a registered trademark of Hunter Marine, Inc.



СТР 43

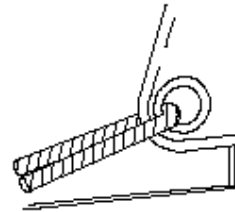


ПРАВИЛЬНАЯ ОБВЯЗКА УТКИ

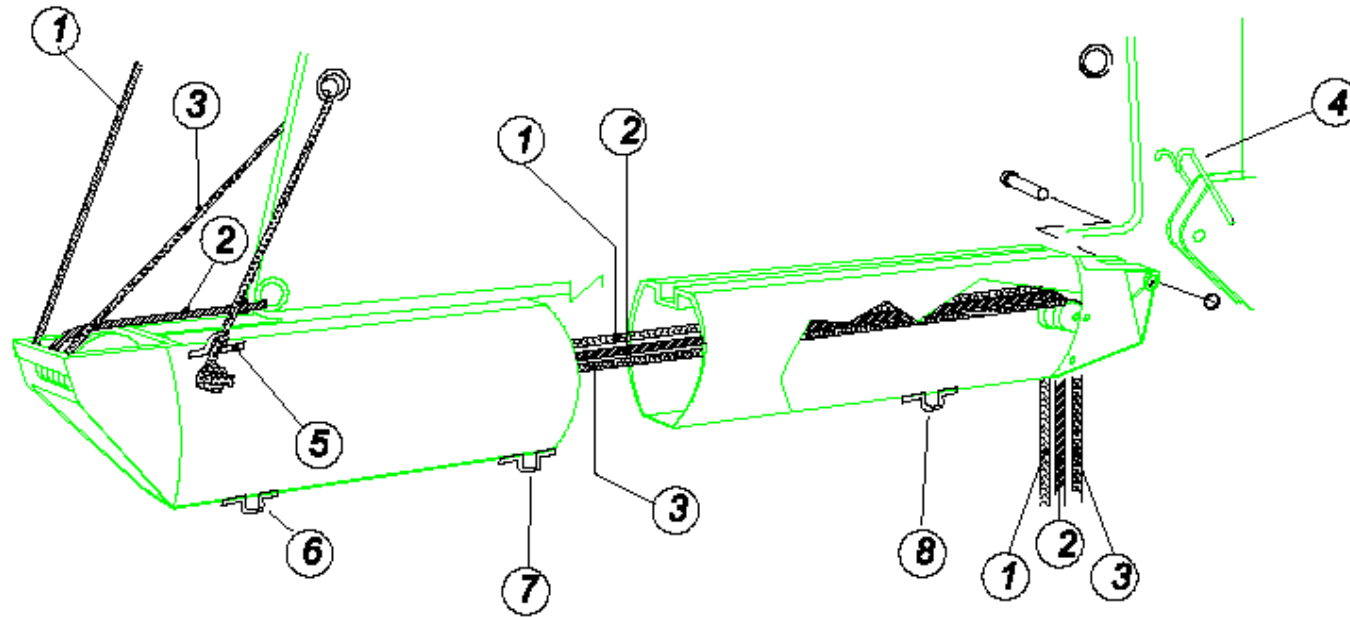
ПРОЦЕДУРА №1	2408043	РЕВИЗΙΑ №1	НОВЕ
ИНЖЕНЕРИНО ДЕПТ.	2010	2/10/00	

No covered document information for which HUNTER HUNTER Corp. has pending rights.

**HUNTER**



ОТТЯЖКА МОЖЕТ ОКАНЧИВАТЬСЯ НА ШКОВОМ КОЛЬЦЕ ИЛИ ПРОХОДИТЬ ЧЕРЕЗ НЕГО, КАК ПОКАЗАНО ЗДЕСЬ И ЗАКРЕПЛЯТЬСЯ К КОНЦУ СТРЕЛЫ, СОЗДАВАЯ ПОДЪЕМНУЮ ТАЛЬ "ДВА К ОДНОМУ"



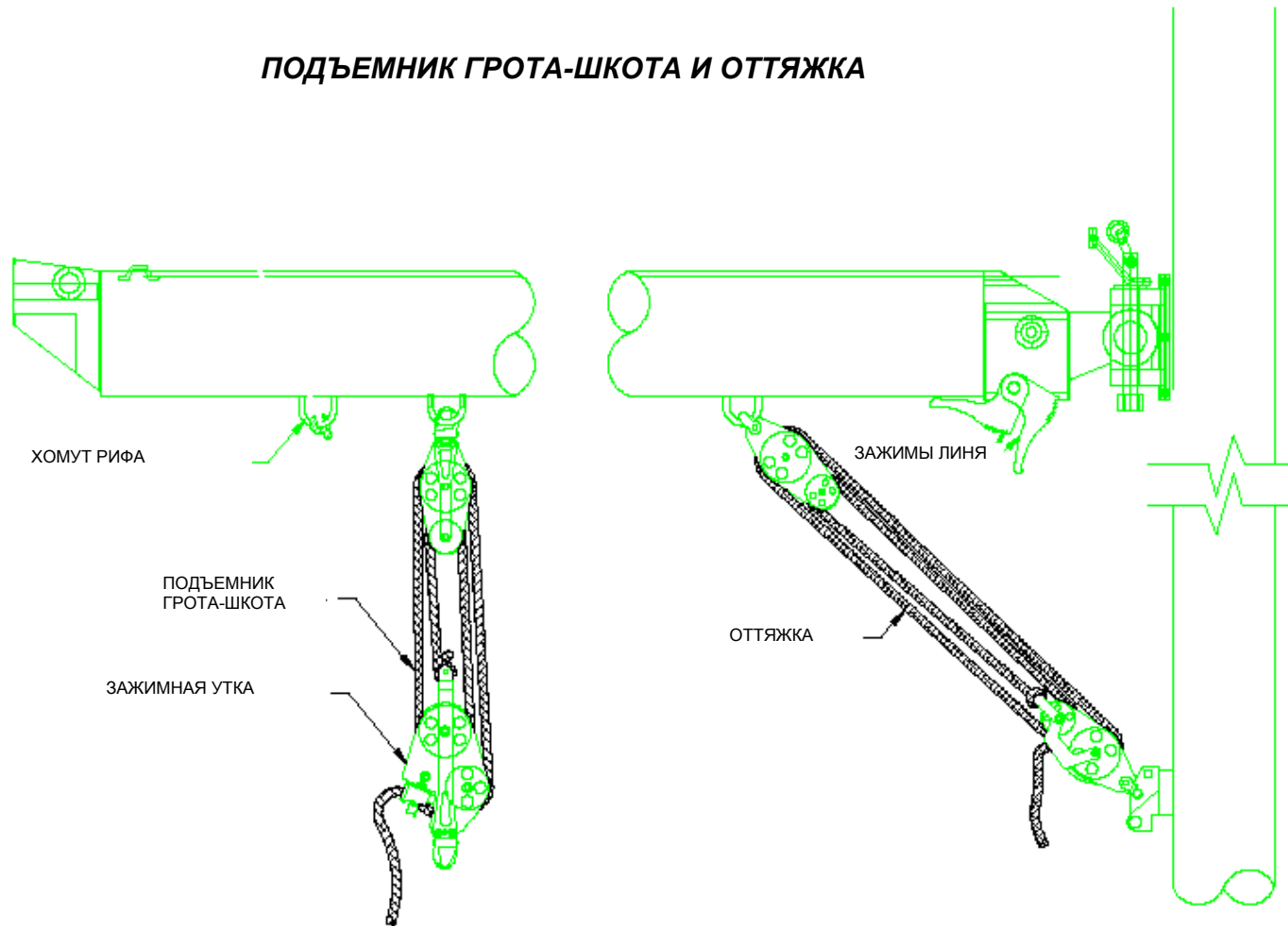
СТР 44А

- 1 ТОПЕНАНТ СТРЕЛЫ
- 2 ОТТЯЖКА
- 3 РИФ-ЛЕЕР
- 4 ГАКИ С "БАРАНЬИМИ РОГАМИ" (ДЛЯ КРЕНГЕЛЬСА ГАЛСА РИФА)
- 5 ХОМУТ РИФ-ЛЕЕРА
- 6 ВТОРОЙ ХОМУТ РИФ-ЛЕЕРА
- 7 ХОМУТ ПОДЪЕМНИКА ГРОТА-ШКОТА
- 8 ХОМУТ ОТТЯЖКИ

ПАРАМЕТРЫ И КОМПОНОВКА СТРЕЛЫ	
H240/H260/H270	
MODEL NO.	8044A
SIZE	NONE
ENGINEERING DEPT	4/10/01

The enclosed document information for HUNTER HUNTER CO., Inc. property only.

## ПОДЪЕМНИК ГРОТА-ШКОТА И ОТТЯЖКА



СТР 44В

ПАРАМЕТРЫ И КОМПОНОВКА СТРЕЛЫ  
H240/H260/H270

MODEL NO.	8044B	POWER NO.	НОМЕ
DATE		DATE	4/15/01
ENGINEERING DEPT.			

© 2001 Hunter Arrow Products Co. All Rights Reserved. For more information, visit our website: [www.hunter.com](http://www.hunter.com)

**HUNTER**

## **УКАЗАНИЯ ПО ЗАРИФЛЕНИЮ H240/H260/270**

**ЕСЛИ ВЕТЕР ДОСТИГАЕТ ТАКОЙ СИЛЫ, ЧТО СУДНО СИЛЬНО КРЕНИТСЯ И ТЕРЯЕТСЯ КОМФОРТ, ТО ВЫ МОЖЕТЕ УМЕНЬШИТЬ ПЛОЩАДЬ ПАРУСА, ВЗЯВ РИФЫ. БРАТЬ РИФЫ ЛУЧШЕ ВСЕГО НА ПРАВОМ ГАЛСЕ (КОГДА ВЕТЕР ДУЕТ СО СТОРОНЫ ПРАВОГО БОРТА), ПОСКОЛЬКУ НА МОДЕЛЯХ H240 И H260 ШКОТ КЛИВЕРА РАСПОЛОЖЕН С ЛЕВОГО БОРТА И ПОЭТОМУ ФАЛОВАЯ ЛЕБЕДКА СВОБОДНА. ОДНАКО РИФЫ МОЖНО БРАТЬ НА ЛЮБОМ ГАЛСЕ.**

**1. НАПРАВЬТЕ СУДНО НЕМНОГО НА ВЕТЕР, ЧТОБЫ УМЕНЬШИТЬ КРЕН.**

**2. ОСЛАБЬТЕ НАТЯЖЕНИЕ ГРОТА-ШКОТА.**

**3. НА МОДЕЛЯХ H240 И H260 ПРОВЕРЬТЕ, ЧТО ПРАВАЯ ЛЕБЕДКА СВОБОДНА. ДЛЯ ЭТОГО ЛИБО ПОВЕРНИТЕ СУДНО НА ПРАВЫЙ ГАЛС, ЛИБО ВОЗЬМИТЕ ШКОТ КЛИВЕРА И ЗАЖМИТЕ ЕГО В ЗАЖИМНОЙ УТКЕ ШКОТА КЛИВЕРА, А ЗАТЕМ СНИМИТЕ ЕГО С ЛЕБЕДКИ.**

**4. ПЕРЕБРОСЬТЕ ГРОТА-ШКОТ НА ЛЕБЕДКУ И ОБЕСПЕЧЬТЕ ПОЛНОЕ НАТЯЖЕНИЕ ФАЛА МЕЖДУ ЛЕБЕДКОЙ И СТОПОРОМ ШКОТА. ЗАТЕМ ОТКРОЙТЕ СТОПОР ФАЛА ГРОТА-ШКОТА.**

**5. ОПУСТИТЕ ГРОТА-ШКОТ, ПОКА ПЕРЕДНИЙ РИФ-КРЕНГЕЛЬС ПАРУСА МОЖНО БУДЕТ ЗАКРЕПИТЬ, ЗАЦЕПИВ ГАК РИФА ЗА РАСПОЛОЖЕННЫЙ НА СТРЕЛЕ ВЕРТЛЮЖНЫЙ ШТЫРЬ ЧЕРЕЗ КРЕНГЕЛЬС.**

**6. СНОВА НАТЯНИТЕ ГРОТА-ШКОТ, ПОКА С ПЕРЕДНЕЙ ШКАТОРИНЫ НЕ ИСЧЕЗНЕТ ВСЯ СЛАБИНА И СКЛАДКИ.**

**7. НАТЯНИТЕ РИФ-ЛЕЕР В ПЕРЕДНЕЙ ТОЧКЕ СТРЕЛЫ, ПРОТЯНУВ ЛИНЬ ВНИЗ ЧЕРЕЗ ШКИВ И ЗАЖИМ, ПОКА КРЕНГЕЛЬС КОРМОВОГО РИФА НЕ БУДЕТ РАСПОЛОЖЕН НАПРОТИВ СТРЕЛЫ И ЛИНЬ НЕЛЬЗЯ БУДЕТ НАТЯГИВАТЬ СИЛЬНЕЕ. ГРОТА-ШКОТ И ОТТЯЖКУ МОЖЕТ ПОНАДОБИТЬСЯ ОСЛАБИТЬ, ЧТОБЫ ДОСТИЧЬ НАДЛЕЖАЩЕГО НАТЯЖЕНИЯ.**

**8. ЗАЖМИТЕ РИФ-ЛЕЕР В ВЕРТЛЮЖНОМ ШТЫРЕ. ЗАНОВО НАТЯНИТЕ ОТТЯЖКУ И ГРОТА-ШКОТ СООТВЕТСТВЕННО. ЗАНОВО ЗАЖМИТЕ ГРОТА-ШКОТ И ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ ПЕРЕНЕСИТЕ ШКОТ КЛИВЕРА НАЗАД НА ЛЕБЕДКУ.**

**9. ЕСЛИ ВЕТЕР ПРОДОЛЖАЕТ УСИЛИВАТЬСЯ, ТО ВЫ МОЖЕТЕ ПОЛНОСТЬЮ ОПУСТИТЬ КЛИВЕР И ПРИКРЕПИТЬ ЕГО К ПАЛУБЕ С ПОМОЩЬЮ ПАРУСНОЙ СТЯЖКИ. ЭТО ПОЗВОЛИТ ВАМ ИДТИ ТОЛЬКО НА ЗАРИФЛЕННОМ ГРОТЕ. В НЕКОТОРЫХ СЛУЧАЯХ ОКАЗЫВАЕТСЯ ЦЕЛЕСООБРАЗНЫМ СНАЧАЛА ОПУСТИТЬ КЛИВЕР ВМЕСТО ИЛИ ПЕРЕД ТЕМ, КАК БРАТЬ РИФЫ. МОЖЕТ ТАКЖЕ ОКАЗАТЬСЯ ПОЛЕЗНЫМ ДЛЯ УПРОЩЕНИЯ РАБОТЫ ВРЕМЕННО ОПУСТИТЬ КЛИВЕР ВО ВРЕМЯ ОПЕРАЦИИ ВЗЯТИЯ РИФОВ.**

### **КАК ОТДАТЬ РИФЫ**

**1. ПЕРЕНЕСИТЕ ГРОТА-ГАРДЕЛЬ НА ЛЕБЕДКУ, КАК ОПИСАНО ВЫШЕ.**

**2. ОСЛАБЬТЕ ГРОТА-ГАДЕЛЬ И СПУСТИТЕ ЕГО ВНИЗ НАСТОЛЬКО, ЧТОБЫ СНЯТЬ ГАК РИФА С ШТЫРЯ ВЕРТЛЮГА НА СТРЕЛЕ.**

**3. ОТПУСТИТЕ (РАЗОЖМИТЕ) РИФ-ЛЕЕР НА ПЕРЕДНЕМ КОНЦЕ СТРЕЛЫ.**

**4. ПОДНИМИТЕ ГРОТА-ГАРДЕЛЬ С ПОМОЩЬЮ ЛЕБЕДКИ. ПРИ ПОДЪЕМЕ СЛЕДИТЕ, ЧТОБЫ РИФ-ЛЕЕР ПРОДОЛЖАЛ ПРОХОДИТЬ ЧЕРЕЗ КРЕНГЕЛЬС РИФА ПАРУСА И ЧЕРЕЗ ПЕРЕДНЕЙ ЗАЖИМ СТРЕЛЫ.**

**5. НАТЯНИТЕ ГЛАВНЫЙ ФАЛ И ОТПУСТИТЕ ЕГО ИЗ ЗАЖИМА**

**6. ПО МЕРЕ НЕОБХОДИМОСТИ ОТРЕГУЛИРУЙТЕ ШКОТ И ОТТЯЖКУ.**

### ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ СТОЯЧЕГО ТАКЕЛАЖА H240

ПУНКТ	КОЛ-ВО	РАЗМЕР ЛИНЯ	ТИП ЛИНЯ	ЦВЕТ	КОНЕЦ 1	ДЛИНА (метров)	ДЛИНА (футов)	КОНЕЦ 2
ГРОТА-ГАРДЕЛЬ	1	5/16" (8 мм)	XLS	СИНИЙ	МАЛАЯ ПЕТЛЯ D-СЕРЬГА	22,9 м	75 футов	ПУСТОЙ
КЛИВЕР-ФАЛ	1	5/16" (8 мм)	LS	КРАСНЫЙ	МАЛАЯ ПЕТЛЯ D-СЕРЬГА	22,25 м	73 футов	ПУСТОЙ
ГРОТА-ШКОТ	1	3/8" (9,5 мм)	LS	СИНИЕ КРАПИНКИ	МАЛАЯ ПЕТЛЯ	17,0 м	56 футов	ПУСТОЙ
РИФ-ЛЕЕР	2	5/16" (8 мм)	ТРЕЙСЕР	ЗЕЛЕНЫЕ КРАПИНКИ	ПУСТОЙ	11,3 м	37 футов	ПУСТОЙ
ШКОТ КЛИВЕРА	2	3/8" (9,5 мм)	LS	КРАСНЫЕ КРАПИНКИ	ПУСТОЙ	9,75 м	32 футов	ПУСТОЙ
ШКОТ СПИНАКЕРА (ОПЦИЯ)	1	3/8" (9,5 мм)	LS	ЧЕРНЫЕ КРАПИНКИ	ПУСТОЙ	14,6 м	48 футов	ПУСТОЙ
ФАЛ СПИНАКЕРА (ОПЦИЯ)	1	3/8" (9,5 мм)	XLS	ЧЕРНЫЙ	ПУСТОЙ	22,25 м	73 футов	ПУСТОЙ
ОТТЯЖКА	1	5/16" (8 мм)	LS	БЕЛЫЙ	МАЛАЯ ПЕТЛЯ	5,9 м	19 футов	ПУСТОЙ
ОСЕВОЙ ЛИНЬ 1	1	3/8" (9,5 мм)	XLS	БЕЛЫЙ	ПЕТЛЯ	2,2 м	7 футов 3 дюйма	ПУСТОЙ
ОСЕВОЙ ЛИНЬ 2	1	5/16" (8 мм)	LS	БЕЛЫЙ	ПЕТЛЯ	0,9 м	3 фута	ПУСТОЙ
ОСЕВОЙ ЛИНЬ 3	1	5/16" (8 мм)	LS	БЕЛЫЙ	ПЕТЛЯ	2,4 м	8 футов	ПУСТОЙ
ТОПЕНАНТ	1	1/8" ПВХ		БЕЛЫЙ		7,6 м	25 футов	

**H260/270 RUNNING RIGGING SPECIFICATIONS**

<b>ПУНКТ</b>	<b>КОЛ-ВО</b>	<b>ТИП/РАЗМЕР ЛИНЯ</b>	<b>ВЕРХНИЙ ФИТИНГ</b>	<b>ДЛИНА (метров)</b>	<b>ДЛИНА (футов)</b>	<b>НИЖНИЙ ФИТИНГ</b>
<b>ФОКА-ШТАГ</b>	<b>1</b>	<b>5,32" (4 мм) 1X19</b>	<b>Т-ШАРОВОЙ</b>	<b>8,61</b>	<b>28' 3"</b>	<b>ГУБОЧНЫЙ ЗАЖИМ</b>
<b>D1</b>	<b>1</b>	<b>5,32" (4 мм) 1X19</b>	<b>Т-ШАРОВОЙ</b>	<b>4,7</b>	<b>15' 5"</b>	<b>ГУБОЧНЫЙ ЗАЖИМ</b>
<b>V1</b>	<b>1</b>	<b>5,32" (4 мм) 1X19</b>	<b>ГУБОЧНЫЙ ЗАЖИМ</b>	<b>4,72</b>	<b>15' 6"</b>	<b>ГУБОЧНЫЙ ЗАЖИМ</b>
<b>D2</b>	<b>1</b>	<b>5,32" (4 мм) 1X19</b>	<b>Т-ШАРОВОЙ</b>	<b>3,55</b>	<b>11' 8"</b>	<b>МОРСКОЙ РЫМ</b>
<b>RD1</b>	<b>1</b>	<b>1/8"</b>	<b>УШКО (ДЛЯ ШТИФТА 8 мм)</b>	<b>2,83</b>	<b>9' 3-1/2"</b>	<b>Т-ШАРОВОЙ</b>

### ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ СТОЯЧЕГО ТАКЕЛАЖА H260/270

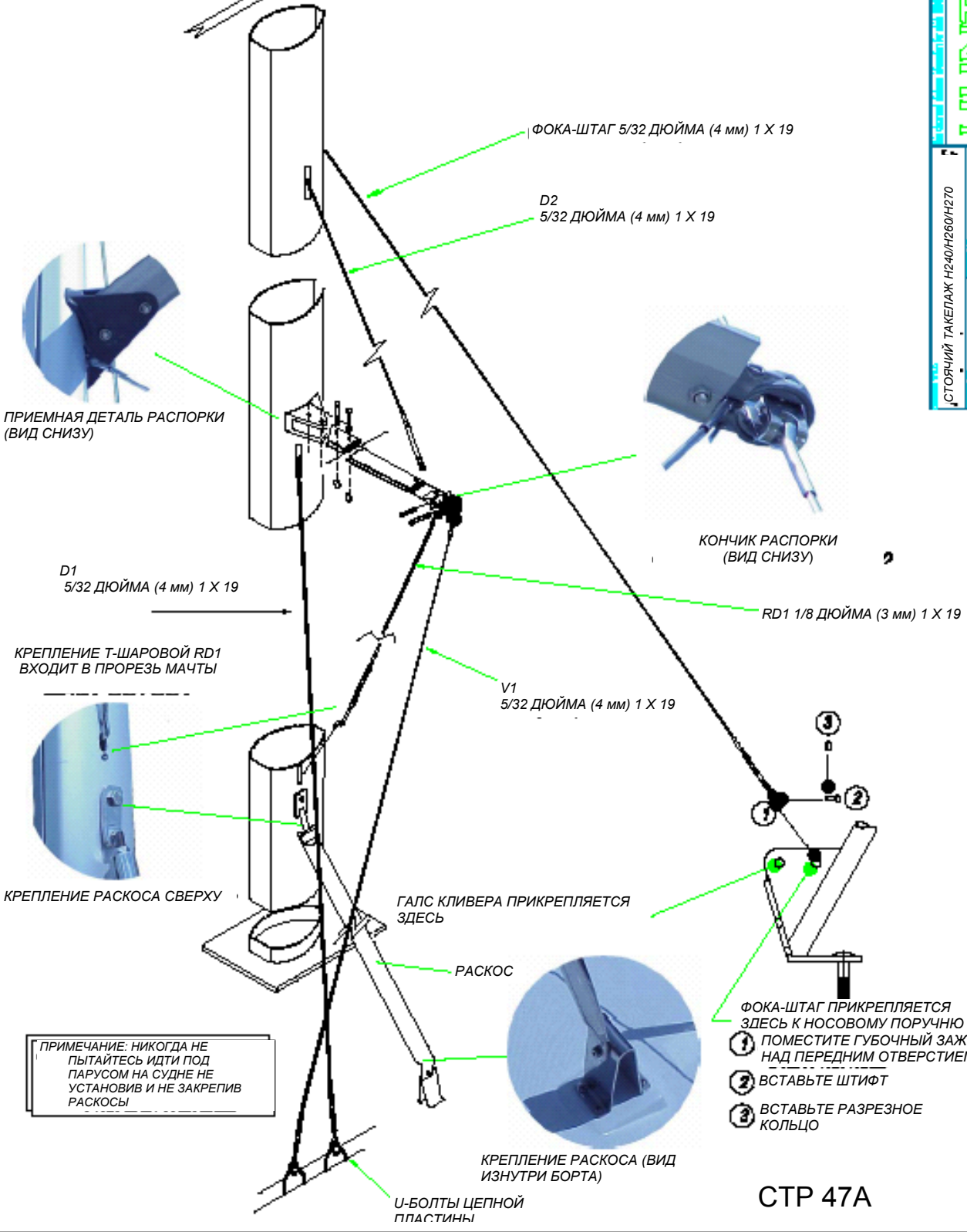
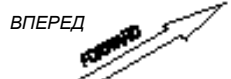
ПУНКТ	КОЛ-ВО	РАЗМЕР ЛИНЯ	ТИП ЛИНЯ	ЦВЕТ	КОНЕЦ 1	ДЛИНА (метров)	ДЛИНА (футов)	КОНЕЦ 2
ГРОТА-ГАРДЕЛЬ	1	5/16" (8 мм)	XLS	СИНИЙ	ПУСТОЙ	25,9	85 футов	ПУСТОЙ
КЛИВЕР-ФАЛ	1	5/16" (8 мм)	LS	КРАСНЫЙ	ПУСТОЙ	24,4	80 футов	ПУСТОЙ
ГРОТА-ШКОТ	1	3/8" (9,5 мм)	LS	СИНИЕ КРАПИНКИ	МАЛАЯ ПЕТЛЯ	17,0 м	56 футов	ПУСТОЙ
РИФ-ЛЕЕР	1	5/16" (8 мм)	TRASED	ЗЕЛЕНЫЕ КРАПИНКИ	ПУСТОЙ	11,3 м	37 футов	ПУСТОЙ
ШКОТ КЛИВЕРА	2	3/8" (9,5 мм)	LS	КРАСНЫЕ КРАПИНКИ	ПУСТОЙ	10,7 м	37 футов	ПУСТОЙ
ШКОТ СПИНАКЕРА (ОПЦИЯ)	2	3/8" (9,5 мм)	LS	ЧЕРНЫЕ КРАПИНКИ	ПУСТОЙ	18 м	59 футов	ПУСТОЙ
ФАЛ СПИНАКЕРА (ОПЦИЯ)	1	3/8" (9,5 мм)	XLS	ЧЕРНЫЙ	ПУСТОЙ	18 м	59 футов	ПУСТОЙ
ОТТЯЖКА	1	5/16" (8 мм)	LS	БЕЛЫЙ	МАЛАЯ ПЕТЛЯ	5,8 м	19 футов	ПУСТОЙ
ОСЕВОЙ ЛИНЬ 1	1	3/8" (9,5 мм)	XLS	БЕЛЫЙ	ПЕТЛЯ	2,2 м	7 футов 3 дюйма	ПУСТОЙ
ОСЕВОЙ ЛИНЬ 2	1	5/16" (8 мм)	LS	БЕЛЫЙ	ПЕТЛЯ	0,9 м	3 фута	ПУСТОЙ
ОСЕВОЙ ЛИНЬ 3	1	5/16" (8 мм)	LS	БЕЛЫЙ	ПЕТЛЯ	2,4 м	8 футов	ПУСТОЙ
ТОПЕНАНТ	1	1/8" ПВХ		БЕЛЫЙ	ПЕТЛЯ	9,1 м	30 футов	ПЕТЛЯ С БЛОКОМ



## ПАРАМЕТРЫ СТОЯЧЕГО ТАКЕЛАЖА H260/270

ПУНКТ	КОЛ-ВО	ТИП/РАЗМЕР ЛИНЯ	ВЕРХНИЙ ФИТИНГ	ДЛИНА (метров)	ДЛИНА (футов)	НИЖНИЙ ФИТИНГ
ФОКА-ШТАГ	1	5/32" (4 мм) 1X19	Т-ШАРОВОЙ	9,12	29' 11-1/4"	ГУБОЧНЫЙ ЗАЖИМ
D1	1	5/32" (4 мм) 1X19	Т-ШАРОВОЙ	5,13	16' 10"	ГУБОЧНЫЙ ЗАЖИМ
V1	1	5/32" (4 мм) 1X19	ГУБОЧНЫЙ ЗАЖИМ	5,15	16' 10-3/4"	ГУБОЧНЫЙ ЗАЖИМ
D2	1	5/32" (4 мм) 1X19	Т-ШАРОВОЙ	3,66	12'-1/4"	МОРСКОЙ РЫМ
RD1	1	1/8" (3 мм) 1X19	УШКО (ДЛЯ ШТИФТА 8 мм)	2,89	9'6"	Т-ШАРОВОЙ

ВПЕРЕД



ПРИЕМНАЯ ДЕТАЛЬ РАСПОРКИ  
(ВИД СНИЗУ)

ФОКА-ШТАГ 5/32 ДЮЙМА (4 мм) 1 X 19

D2  
5/32 ДЮЙМА (4 мм) 1 X 19

D1  
5/32 ДЮЙМА (4 мм) 1 X 19

КОНЧИК РАСПОРКИ  
(ВИД СНИЗУ)

RD1 1/8 ДЮЙМА (3 мм) 1 X 19

КРЕПЛЕНИЕ Т-ШАРОВОЙ RD1  
ВХОДИТ В ПРОРЕЗЬ МАЧТЫ

V1  
5/32 ДЮЙМА (4 мм) 1 X 19

КРЕПЛЕНИЕ РАСКОСА СВЕРХУ

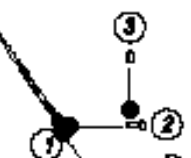
ГАЛС КЛИВЕРА ПРИКРЕПЛЯЕТСЯ  
ЗДЕСЬ

РАСКОС

ПРИМЕЧАНИЕ: НИКОГДА НЕ  
ПЫТАЙТЕСЬ ИДТИ ПОД  
ПАРУСОМ НА СУДНЕ НЕ  
УСТАНОВИВ И НЕ ЗАКРЕПИВ  
РАСКОСЫ

КРЕПЛЕНИЕ РАСКОСА (ВИД  
ИЗНУТРИ БОРТА)

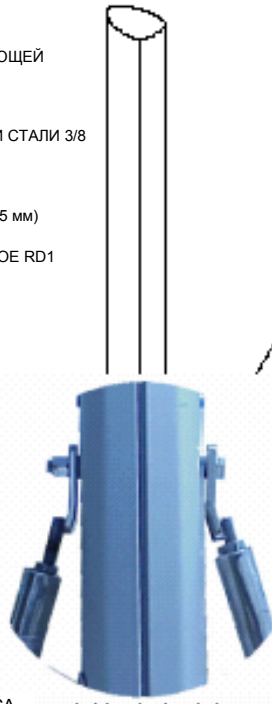
У-БОЛТЫ ЦЕПНОЙ  
ПЛАСТИНЫ



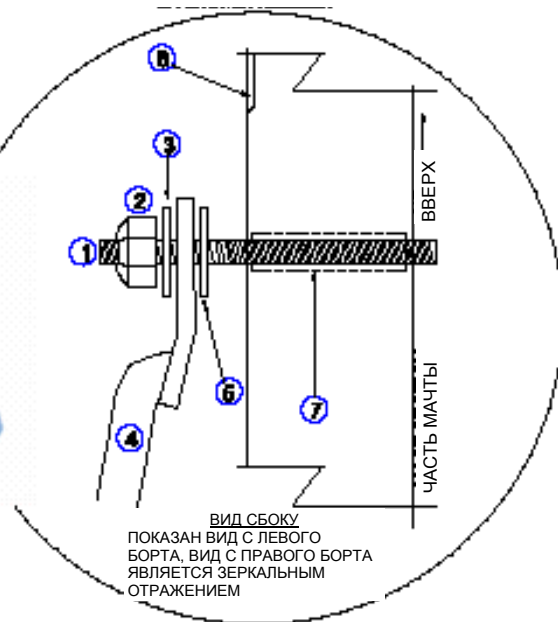
- ФОКА-ШТАГ ПРИКРЕПЛЯЕТСЯ  
ЗДЕСЬ К НОСОВОМУ ПОРУЧЬЮ
- 1 ПОМЕСТИТЕ ГУБОЧНЫЙ ЗАЖИМ  
НАД ПЕРЕДНИМ ОТВЕРСТИЕМ
  - 2 ВСТАВЬТЕ ШТИФТ
  - 3 ВСТАВЬТЕ РАЗРЕЗНОЕ  
КОЛЬЦО

**ПОСТАВЛЯЕТСЯ**

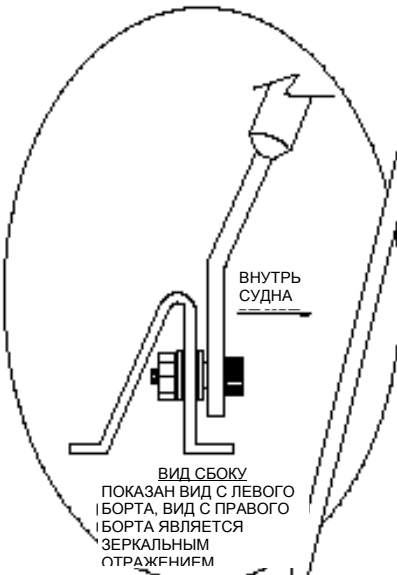
- 1 РЕЗЬБОВАЯ ШПИЛЬКА ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ 3/8 ДЮЙМА (9,5 мм)
- 2 КОНТРГАЙКА 3/8 ДЮЙМА (9,5 мм)
- 3 ПЛОСКАЯ ШАЙБА ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ 3/8 ДЮЙМА (9,5 мм)
- 4 ВЕРХНИЙ КРОНШТЕЙН РАСКОСА
- 5 НЕЙЛОНОВАЯ ШАЙБА 3/8 ДЮЙМА (9,5 мм)
- 6 ПРОРЕЗЬ ДЛЯ КРЕПЛЕНИЯ Т-ШАРОВОЕ RD1
- 7 ПОДЖИМНАЯ МУФТА



**УЗЕЛ ВЕРХНЕГО КРЕПЛЕНИЯ РАСКОСА**



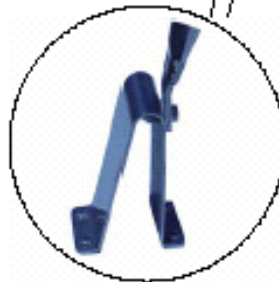
**УЗЕЛ НИЖНЕГО КРЕПЛЕНИЯ РАСКОСА**



**ВНИМАНИЕ:**  
НИКОГДА НЕ ПЫТАЙТЕСЬ ИДТИ ПОД ПАРУСОМ НА СУДНЕ, НЕ УСТАНОВИВ И НЕ ЗАКРЕПИВ РАСКОСЫ.  
ЖЕЛАТЕЛЕН НЕКОТОРЫЙ ЛЮФТ КРЕПЛЕНИЯ, ПОЭТОМУ НЕ ЗАТЯГИВАЙТЕ СИЛЬНО НИЖНИЙ КРОНШТЕЙН РАСКОСА.

**КРЕПЕЖНЫЕ ПЛАСТИНЫ РАСКОСА**

ПРИМЕЧАНИЕ: РАСКОСЫ КРЕПЯТСЯ К ВНУТРЕННЕЙ СТОРОНЕ КРЕПЕЖНОЙ ПЛАСТИНЫ РАСКОСА



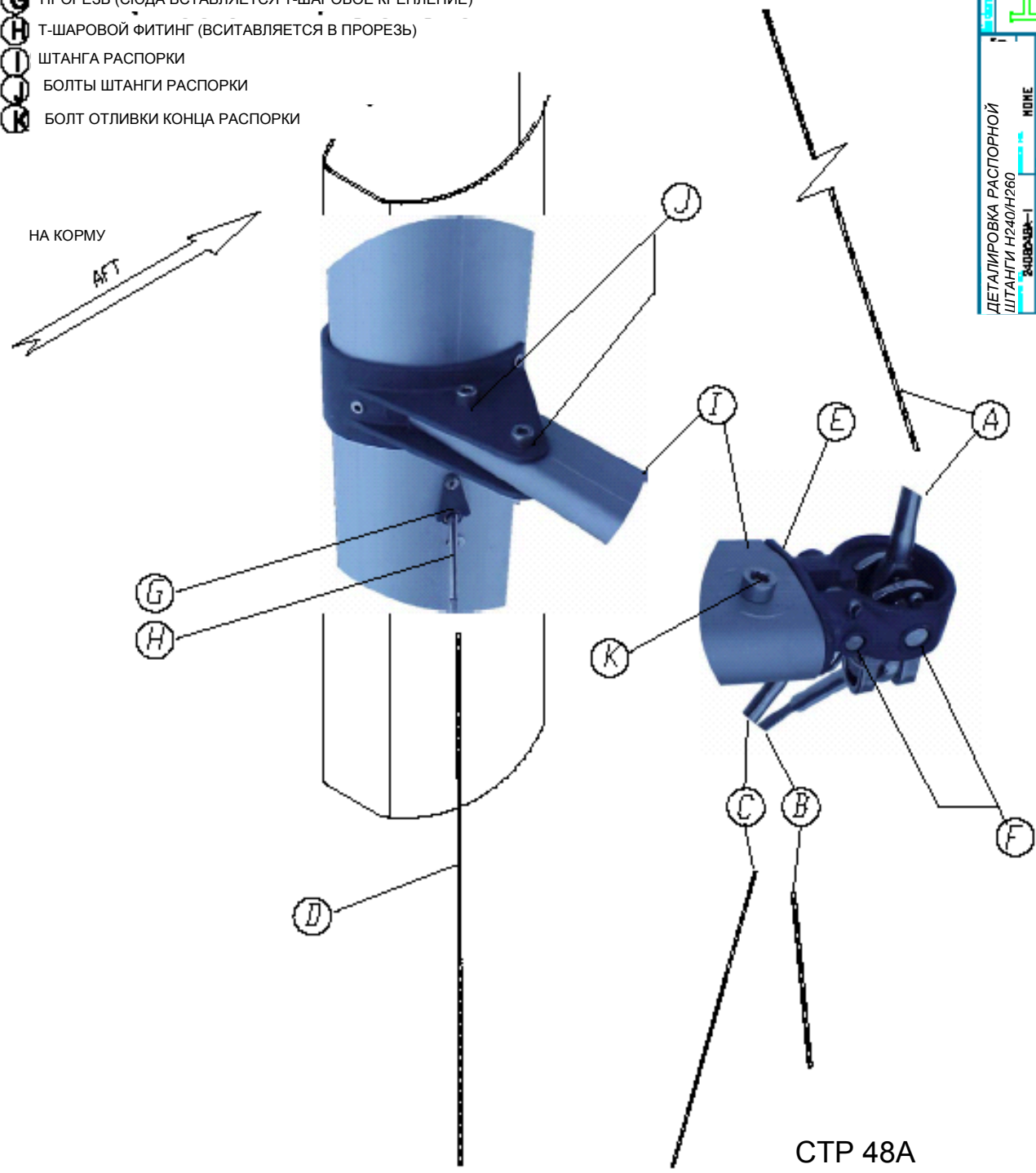
**УЗЕЛ КРОНШТЕЙНА РАСКОСА H260**

ЭТИ КРЕПЕЖНЫЕ ДЕТАЛИ ПОСТАВЛЯЮТ HUNTER  
БОЛТЫ С БОРТИКОМ 3/8 ДЮЙМА С ПЛОСКИМИ ШАЙБАМИ И КОНТРГАЙКАМИ (9,5 мм X 25,4 мм)  
ПОКАЗАН ВИД С ЛЕВОГО БОРТА, ВИД С ПРАВОГО БОРТА ЯВЛЯЕТСЯ ЗЕРКАЛЬНЫМ ОТРАЖЕНИЕМ

**HUNTER**

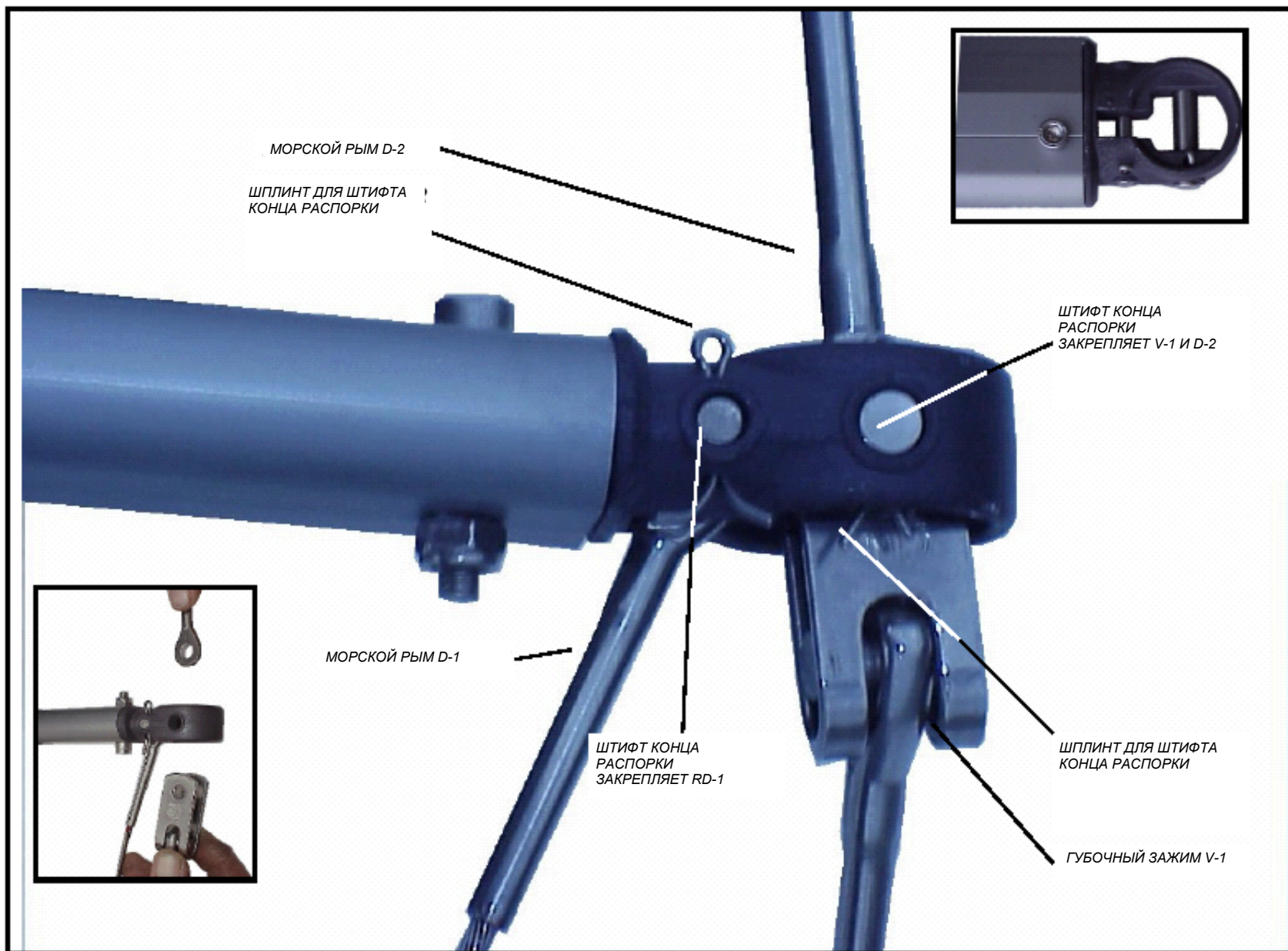
УЗЕЛ РАСКОСА H240/260	НОМЕ	9/11/01
21080438	ЕНЖИНИР	ДЕПТ.

- A** ВЕРХНЯЯ ДИАГОНАЛЬ (D2)
- B** ВЕРТИКАЛЬ (V1)
- C** ОБРАТНАЯ ДИАГОНАЛЬ (RD1) С МОРСКИМ РЫМОМ
- D** НИЖНЯЯ ДИАГОНАЛЬ (D1)
- E** ОТЛИВКА КОНЦА РАСПОРКИ (НАДЕВАЕТСЯ НА КОНЕЦ РАСПОРКИ)
- F** ШТИФТЫ КОНЦА РАСПОРКИ
- G** ПРОРЕЗЬ (СЮДА ВСТАВЛЯЕТСЯ Т-ШАРОВОЕ КРЕПЛЕНИЕ)
- H** Т-ШАРОВОЙ ФИТИНГ (ВСИТАВЛЯЕТСЯ В ПРОРЕЗЬ)
- I** ШТАНГА РАСПОРКИ
- J** БОЛТЫ ШТАНГИ РАСПОРКИ
- K** БОЛТ ОТЛИВКИ КОНЦА РАСПОРКИ



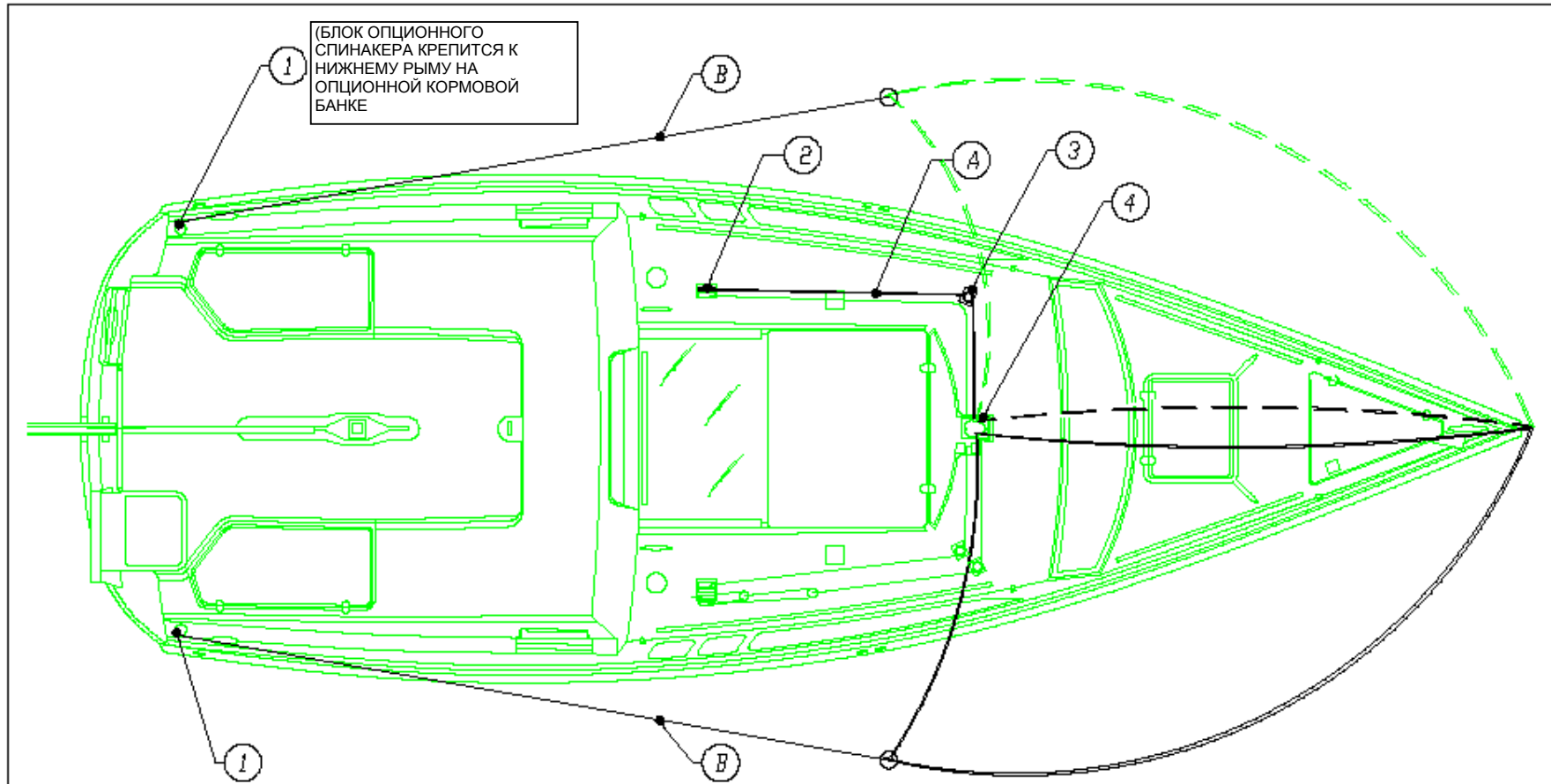
СТР 48А

## ДЕТАЛИРОВКА КОНЦА РАСПОРКИ H240/H260/270



СТР 48А

VIEW IS OF PORT SIDE LOOKING AFT



СТР 49А

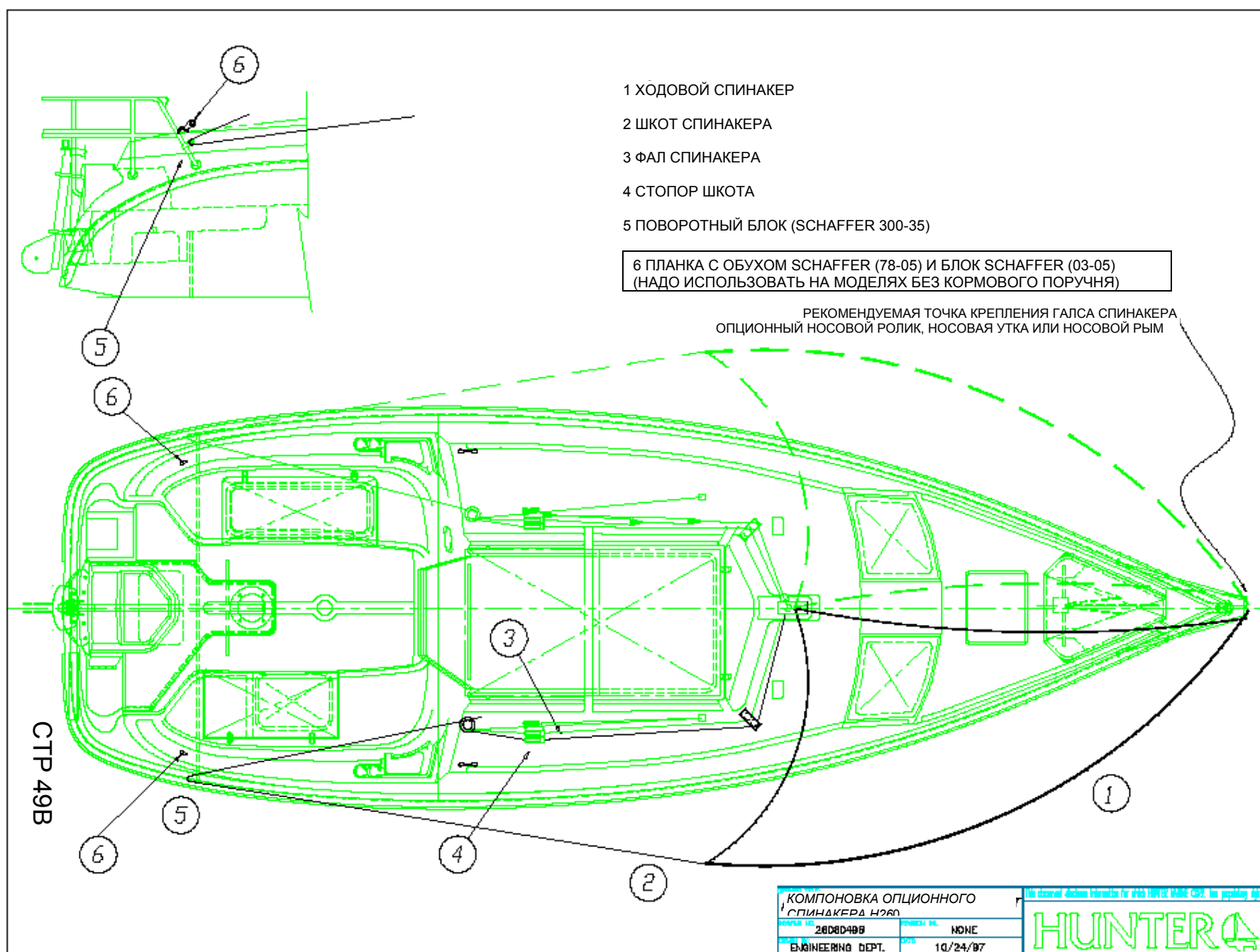
ДЕТАЛИ ФИТИНГА ПАЛУБЫ	ИЗГОТОВИТЕЛЬ	НОМЕР ДЕТАЛИ
1. БЛОК СПИНАКЕРА (2) (1 ЛЕВЫЙ / 1 ПРАВЫЙ)	SCHAFFER 300-35	302660
2. СТОПОР ЛИНЯ (1) (ДОБАВЛЯЕТСЯ ОДИН ТОЛЬКО НА ПРАВЫЙ БОРТ)	EASYLOCK XA/1	304040
3. ДВОЙНОЙ КОФЕЛЬ-БЛОК (1) (ЗАМЕНЯЕТ 1 СТАНДАРТНЫЙ КОФЕЛЬ-БЛОК)	SCHAFFER 30-27	302610
4. ШКИВ МАЧТЫ ФАЛА СПИНАКЕРА (РАСПОЛОЖЕН С ЛЕВОЙ СТОРОНЫ МАЧТЫ)	SCHAFFER 30-30	302600

КОМПЛЕКТ ЛИНЕЙ

ПУНКТ	РАЗМЕР ЛИНЯ	№ ДЕТАЛИ
А. ФАЛ СПИНАКЕРА (1)	3/8 ДЮЙМА (9,5 мм) X 63 ФУТА (19,3 м)	400510
В. ШКОТ СПИНАКЕРА (2)	3/8 ДЮЙМА (9,5 мм) X 49 ФУТОВ (14,9 м)	

КОМПОНОВКА ОПЦИОННОГО СПИНАКЕРА H240	
24080494	NONE
ENGINEERING DEPT.	9/4/97

The clearest wireless information for which HUNTER MARINE Corp. has proprietary rights.



- 1 ХОДОВОЙ СПИНАКЕР
- 2 ШКОТ СПИНАКЕРА
- 3 ФАЛ СПИНАКЕРА
- 4 СТОПОР ШКОТА
- 5 ПОВОРОТНЫЙ БЛОК (SCHAFFER 300-35)

6 ПЛАНКА С ОБУХОМ SCHAFFER (78-05) И БЛОК SCHAFFER (03-05)  
 (НАДО ИСПОЛЬЗОВАТЬ НА МОДЕЛЯХ БЕЗ КОРМОВОГО ПОРУЧНЯ)

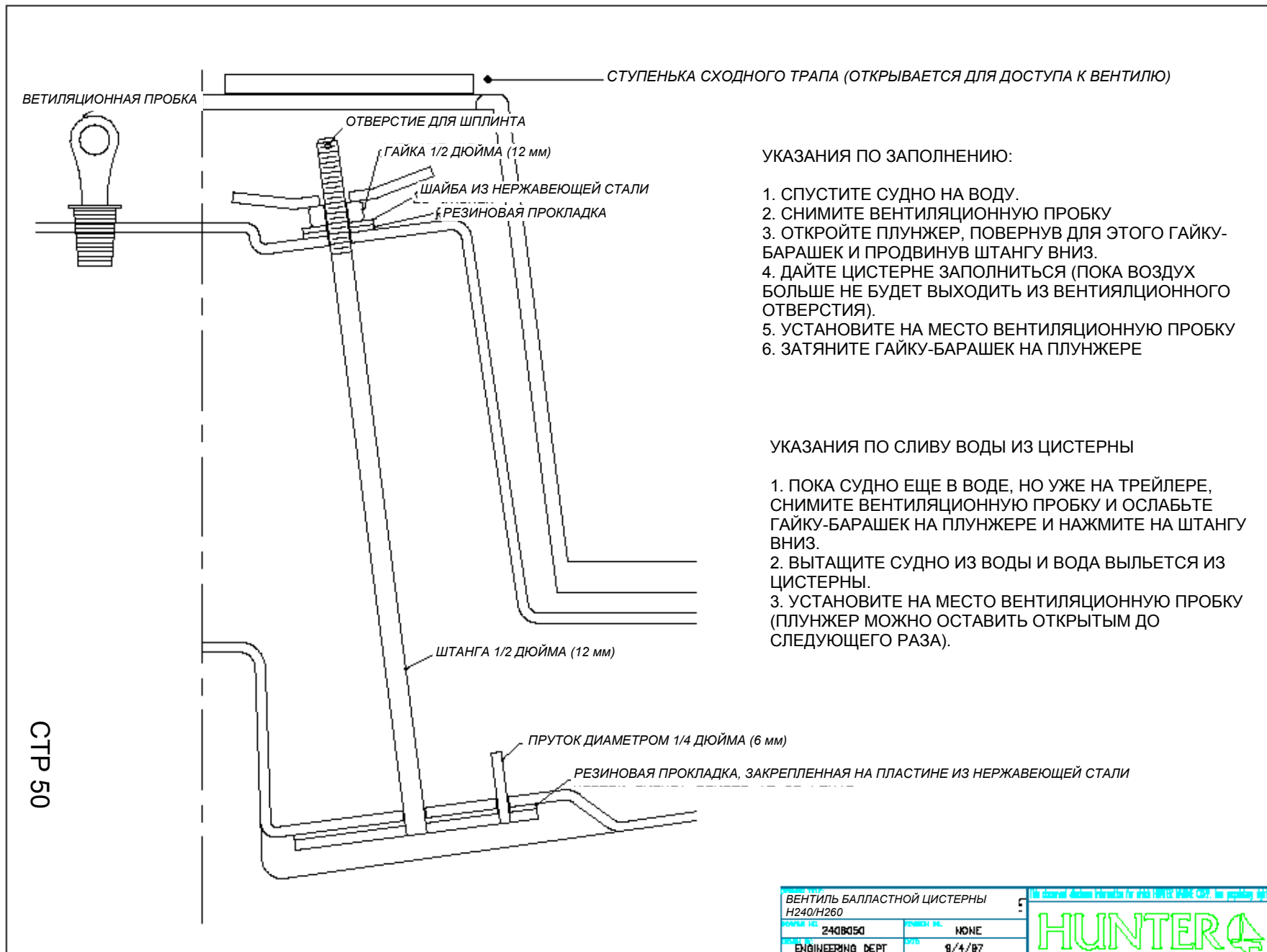
РЕКОМЕНДУЕМАЯ ТОЧКА КРЕПЛЕНИЯ ГАЛСА СПИНАКЕРА  
 ОПЦИОННЫЙ НОСОВОЙ РОЛИК, НОСОВАЯ УТКА ИЛИ НОСОВОЙ РЫМ

СТР 49В

КОМПОНОВКА ОПЦИОННОГО СПИНАКЕРА H260	
NUMBER 26080499	REVISE NONE
ENGINEERING DEPT.	DATE 10/24/97







УКАЗАНИЯ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ:

1. СПУСТИТЕ СУДНО НА ВОДУ.
2. СНИМИТЕ ВЕНТИЛЯЦИОННУЮ ПРОБКУ
3. ОТКРОЙТЕ ПЛУНЖЕР, ПОВЕРНУВ ДЛЯ ЭТОГО ГАЙКУ-БАРАШЕК И ПРОДВИНУВ ШТАНГУ ВНИЗ.
4. ДАЙТЕ ЦИСТЕРНЕ ЗАПОЛНИТЬСЯ (ПОКА ВОЗДУХ БОЛЬШЕ НЕ БУДЕТ ВЫХОДИТЬ ИЗ ВЕНТИЛЯЦИОННОГО ОТВЕРСТИЯ).
5. УСТАНОВИТЕ НА МЕСТО ВЕНТИЛЯЦИОННУЮ ПРОБКУ
6. ЗАТЯНИТЕ ГАЙКУ-БАРАШЕК НА ПЛУНЖЕРЕ

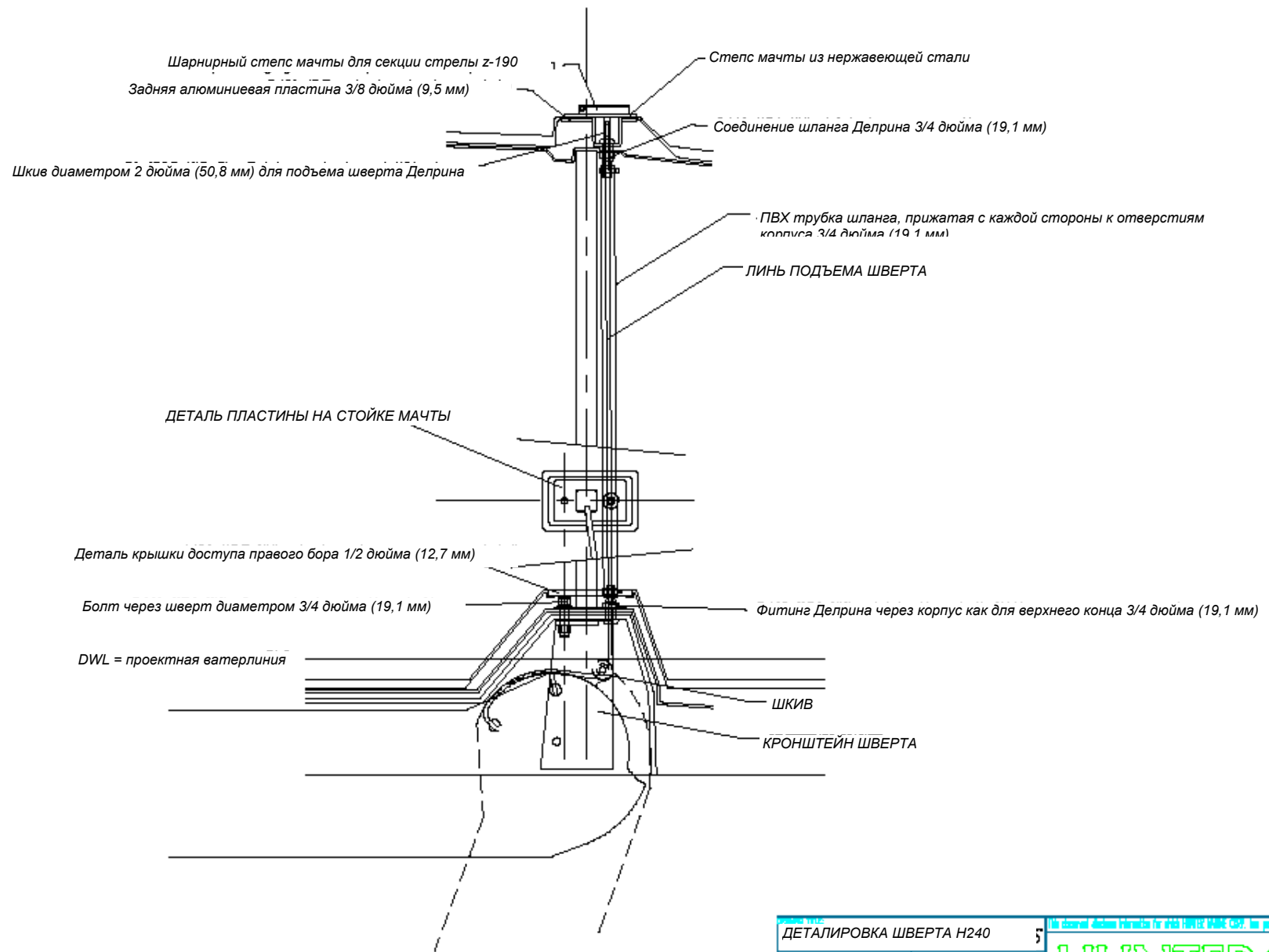
УКАЗАНИЯ ПО СЛИВУ ВОДЫ ИЗ ЦИСТЕРНЫ

1. ПОКА СУДНО ЕЩЕ В ВОДЕ, НО УЖЕ НА ТРЕЙЛЕРЕ, СНИМИТЕ ВЕНТИЛЯЦИОННУЮ ПРОБКУ И ОСЛАБЬТЕ ГАЙКУ-БАРАШЕК НА ПЛУНЖЕРЕ И НАЖМИТЕ НА ШТАНГУ ВНИЗ.
2. ВЫТАЩИТЕ СУДНО ИЗ ВОДЫ И ВОДА ВЫЛЕТЕТСЯ ИЗ ЦИСТЕРНЫ.
3. УСТАНОВИТЕ НА МЕСТО ВЕНТИЛЯЦИОННУЮ ПРОБКУ (ПЛУНЖЕР МОЖНО ОСТАВИТЬ ОТКРЫТЫМ ДО СЛЕДУЮЩЕГО РАЗА).

ВЕНТИЛЬ БАЛЛАСТНОЙ ЦИСТЕРНЫ H240/H260		HUNTER 4
PART NO. 240B050	FINISH CODE NONE	
ENGINEERING DEPT	DATE 8/4/87	



СТР 51А



ДЕТАЛИРОВКА ШВЕРТА H240

FORMA SET	24DB051A	FORMA DEL	NONE
ENGINEERING DEPT		DATE	9/4/07



Шарнирный степс мачты для секции стрелы z-190  
Задняя алюминиевая пластина 1/4 дюйма (6,4 мм)

ПЛАСТИНА ОСНОВАНИЯ ИЗ  
НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ 1/4 ДЮЙМА  
(6,4мм)

Шкив диаметром 2 дюйма (50,8 мм) для подъема шверта  
Делрина Управляющий лить от шверта проходит через  
верх шкива и через фитинг проема палубы и затем идет  
на подъемную таль

ЛИНЬ ПОДЪЕМА ШВЕРТА

ДЕТАЛЬ ПЛАСТИНЫ ПРИЕМНОГО КРЕПЛЕНИЯ НА  
СТОЙКЕ МАЧТЫ

Деталь крышки доступа 1/2 дюйма (12,7 мм)

Болт через шверт диаметром 3/4 дюйма (19,1 мм)

БОЛТЫ КРЕПЛЕНИЯ (2)

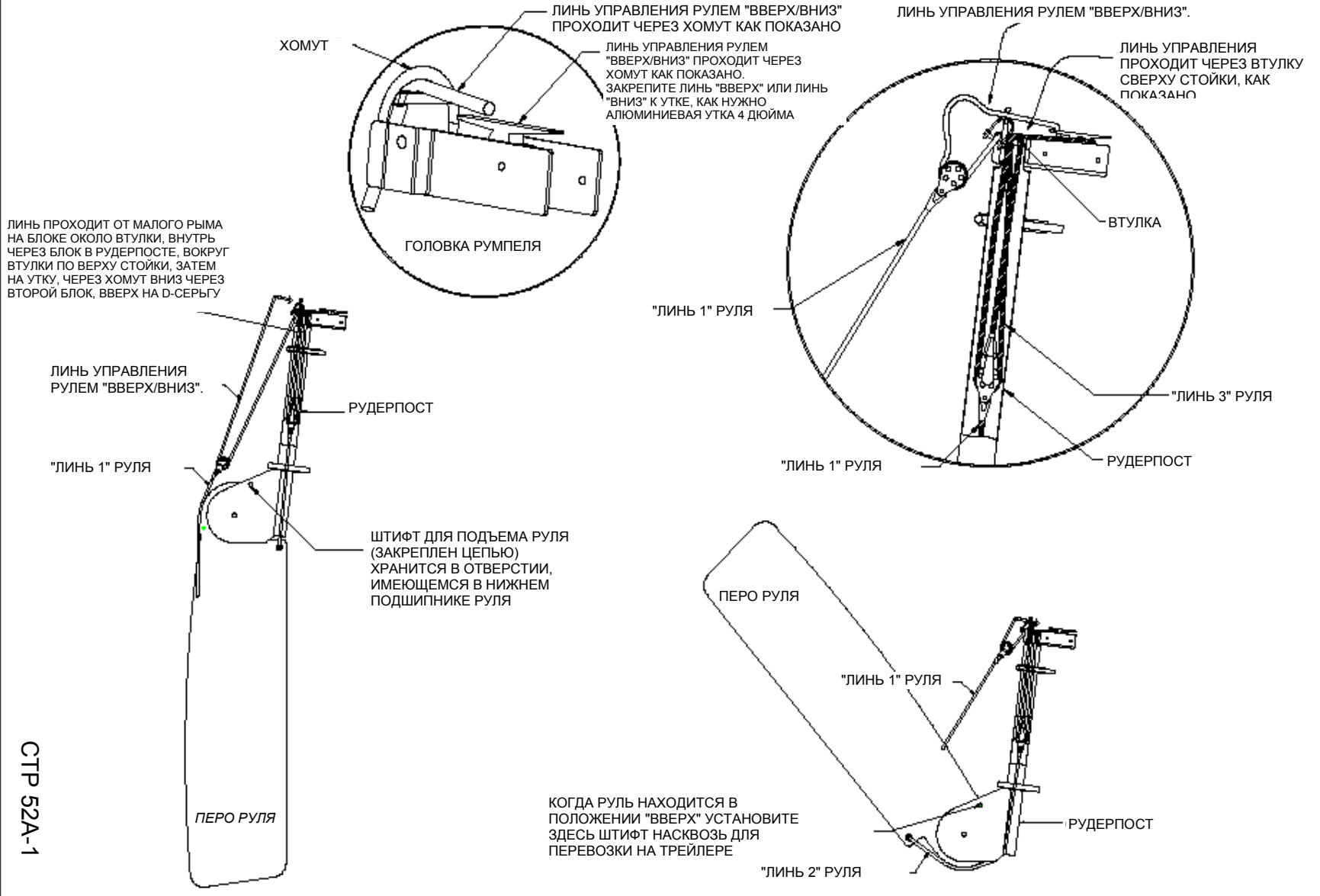
DWL = проектная ватерлиния

ШКИВ

КРОНШТЕЙН ШВЕРТА

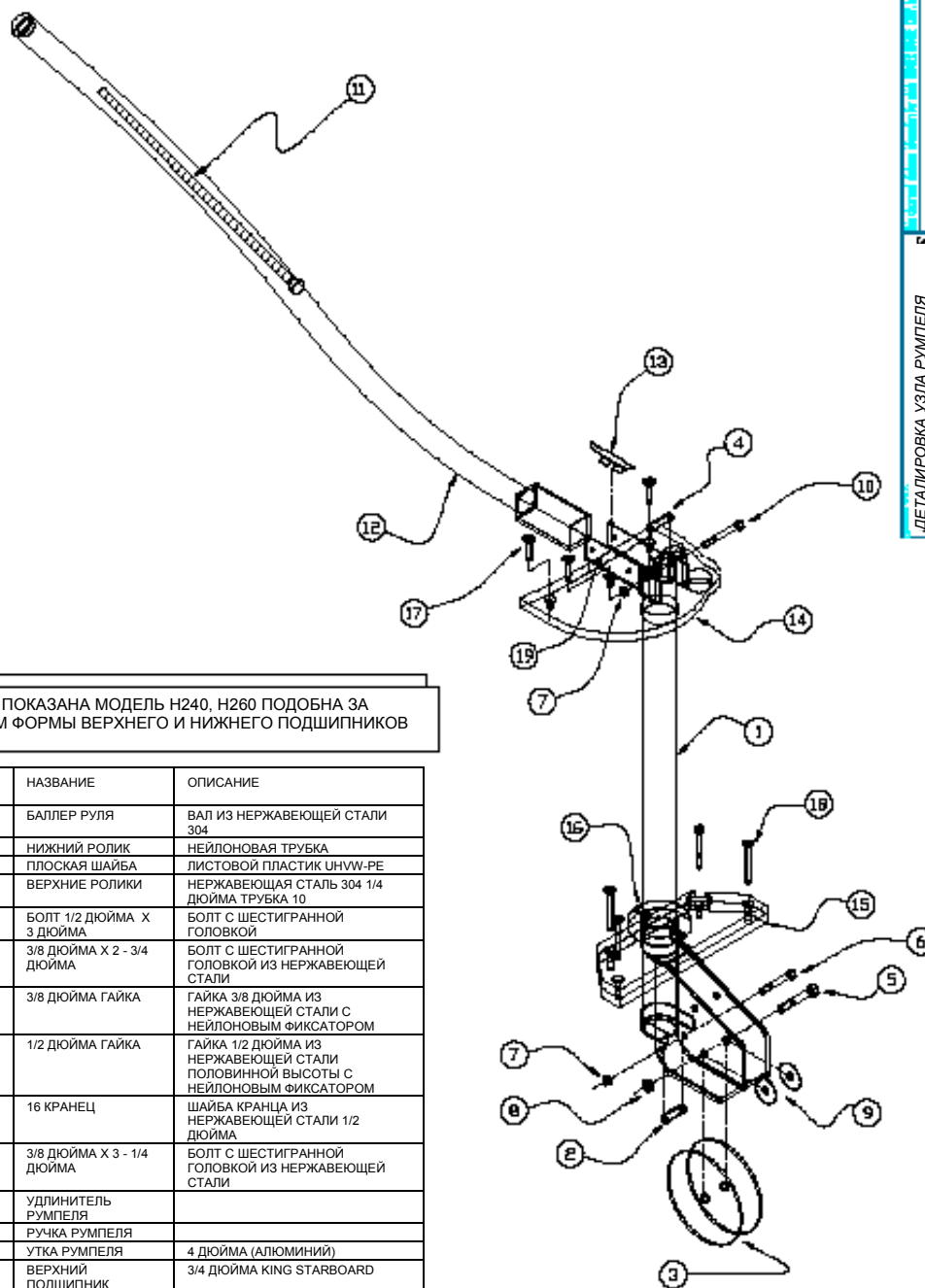
(НЕ ПРИМЕНЯЕТСЯ К МОДЕЛИ 260 С КИЛЕМ)

СТР 52А-1



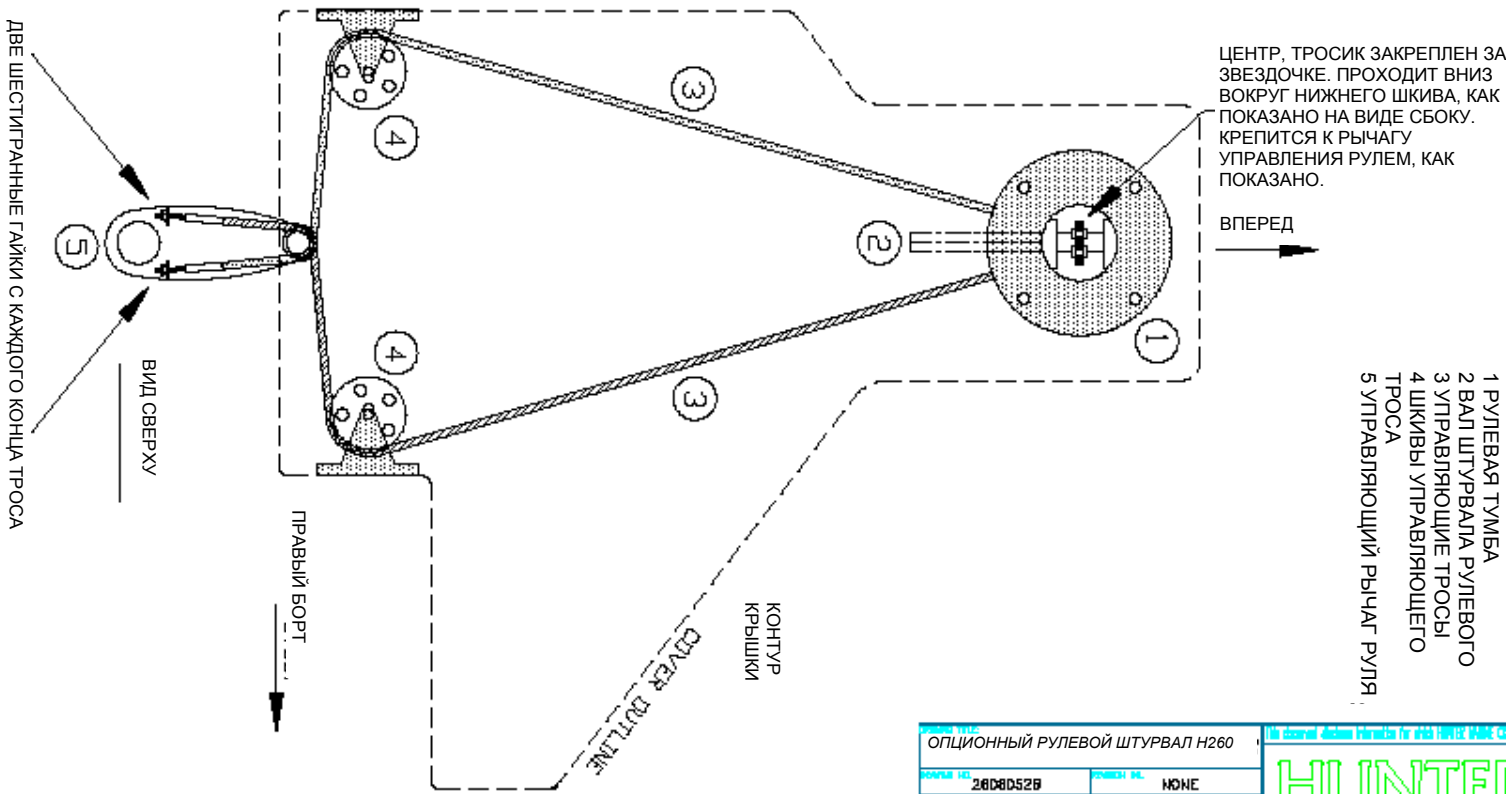
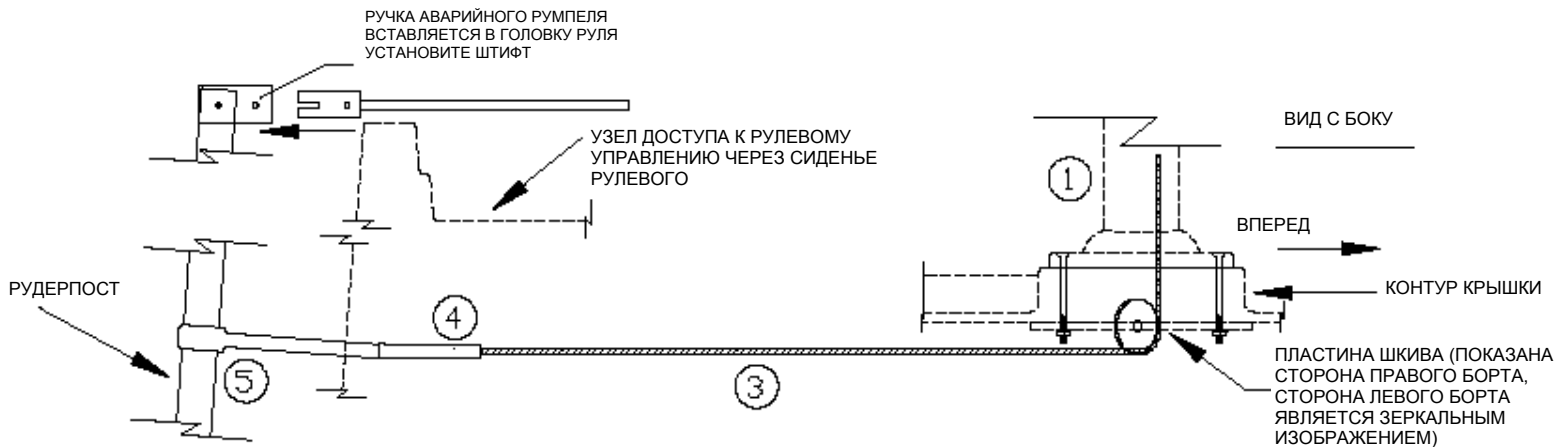
ДЕТАЛИРОВКА ЛИНЕЙ РУЛЯ 240/260	
240B052A-1	
ENGINEERING DEPT.	8/25/08





ПРИМЕЧАНИЕ: ПОКАЗАНА МОДЕЛЬ H240, H260 ПОДОБНА ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ФОРМЫ ВЕРХНЕГО И НИЖНЕГО ПОДШИПНИКОВ

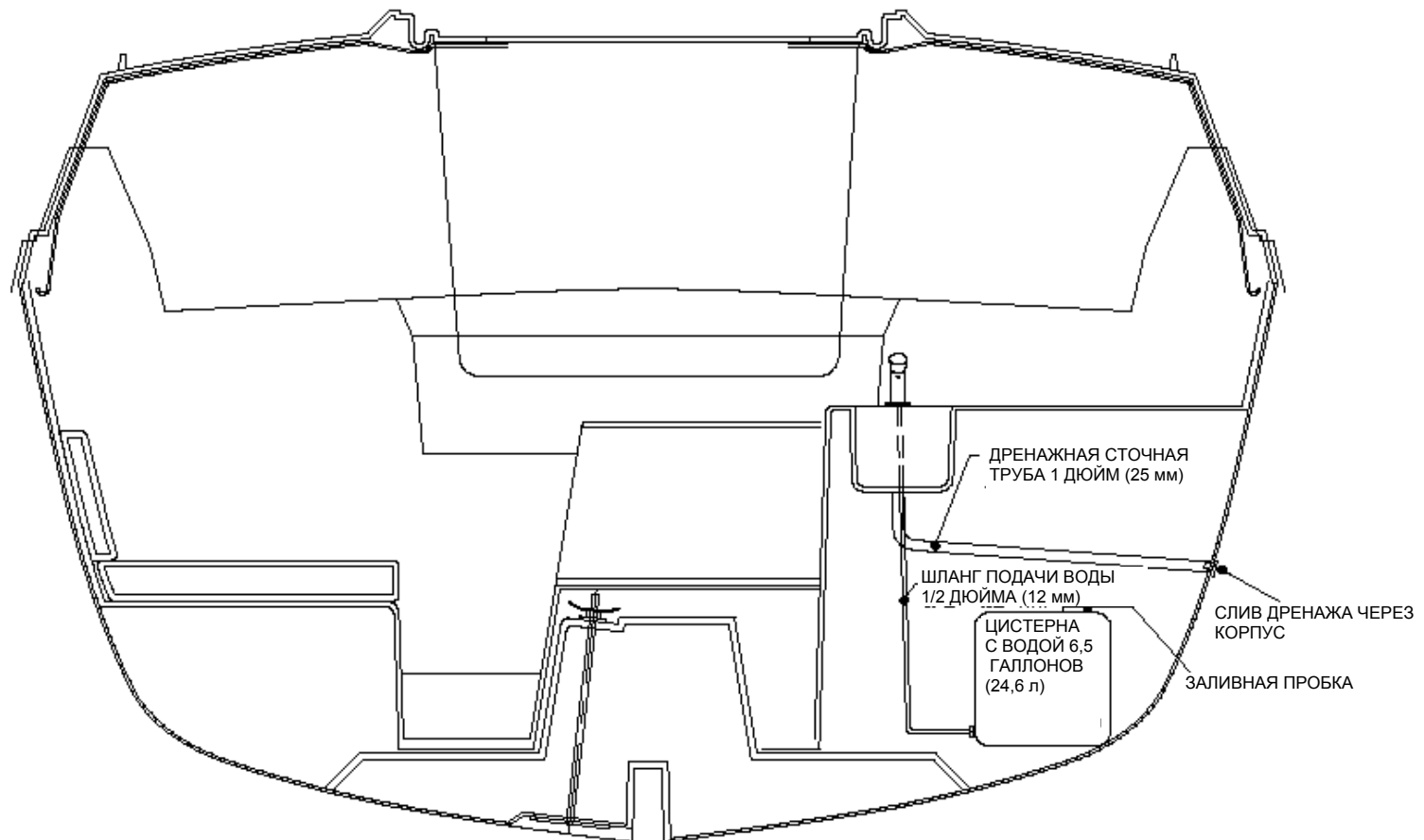
ПУНКТ	КОЛ-ВО	НАЗВАНИЕ	ОПИСАНИЕ
1	1	БАЛЛЕР РУЛЯ	ВАЛ ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ 304
2	1	НИЖНИЙ РОЛИК	НЕЙЛОНОВАЯ ТРУБКА
3	2	ПЛОСКАЯ ШАЙБА	ЛИСТОВОЙ ПЛАСТИК UHWV-PE
4	1	ВЕРХНИЕ РОЛИКИ	НЕРЖАВЕЮЩАЯ СТАЛЬ 304 1/4 ДЮЙМА ТРУБКА 10
5	1	БОЛТ 1/2 ДЮЙМА X 3 ДЮЙМА	БОЛТ С ШЕСТИГРАННОЙ ГОЛОВКОЙ
6	1	3/8 ДЮЙМА X 2 - 3/4 ДЮЙМА	БОЛТ С ШЕСТИГРАННОЙ ГОЛОВКОЙ ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ
7	2	3/8 ДЮЙМА ГАЙКА	ГАЙКА 3/8 ДЮЙМА ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ С НЕЙЛОНОВЫМ ФИКСАТОРОМ
8	1	1/2 ДЮЙМА ГАЙКА	ГАЙКА 1/2 ДЮЙМА ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ ПОЛОВИНОЙ ВЫСОТЫ С НЕЙЛОНОВЫМ ФИКСАТОРОМ
9	2	16 КРАНЕЦ	ШАЙБА КРАНЦА ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ 1/2 ДЮЙМА
10	1	3/8 ДЮЙМА X 3 - 1/4 ДЮЙМА	БОЛТ С ШЕСТИГРАННОЙ ГОЛОВКОЙ ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ
11	1	УДЛИНИТЕЛЬ РУМПЕЛЯ	
12	1	РУЧКА РУМПЕЛЯ	
13	1	УТКА РУМПЕЛЯ	4 ДЮЙМА (АЛЮМИНИЙ)
14	1	ВЕРХНИЙ ПОДШИПНИК	3/4 ДЮЙМА KING STARBOARD
15	1	НИЖНИЙ ПОДШИПНИК	3/4 ДЮЙМА KING STARBOARD (X 2)
16	1	СТОПОР ВАЛА	3/4 ДЮЙМА KING STARBOARD
17	3	3/8 ДЮЙМА X 2 ДЮЙМА	КРЕПЕЖНЫЙ ВИНТ ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ
18	3	3/8 ДЮЙМА X 2 3/4 ДЮЙМА	КРЕПЕЖНЫЙ ВИНТ ИЗ НЕРЖАВЕЮЩЕЙ СТАЛИ
19	1	ГОЛОВКА РУМПЕЛЯ	НЕРЖАВЕЮЩАЯ СТАЛЬ



СТР 52A-2

ОПЦИОННЫЙ РУЛЕВОЙ ШТУРВАЛ H260		HUNTER 4	
FORMA NO:	2608052B	FORMA DL:	NONE
ENGINEERING DEPT.	SYD	DATE:	8/4/87

СТР 53А

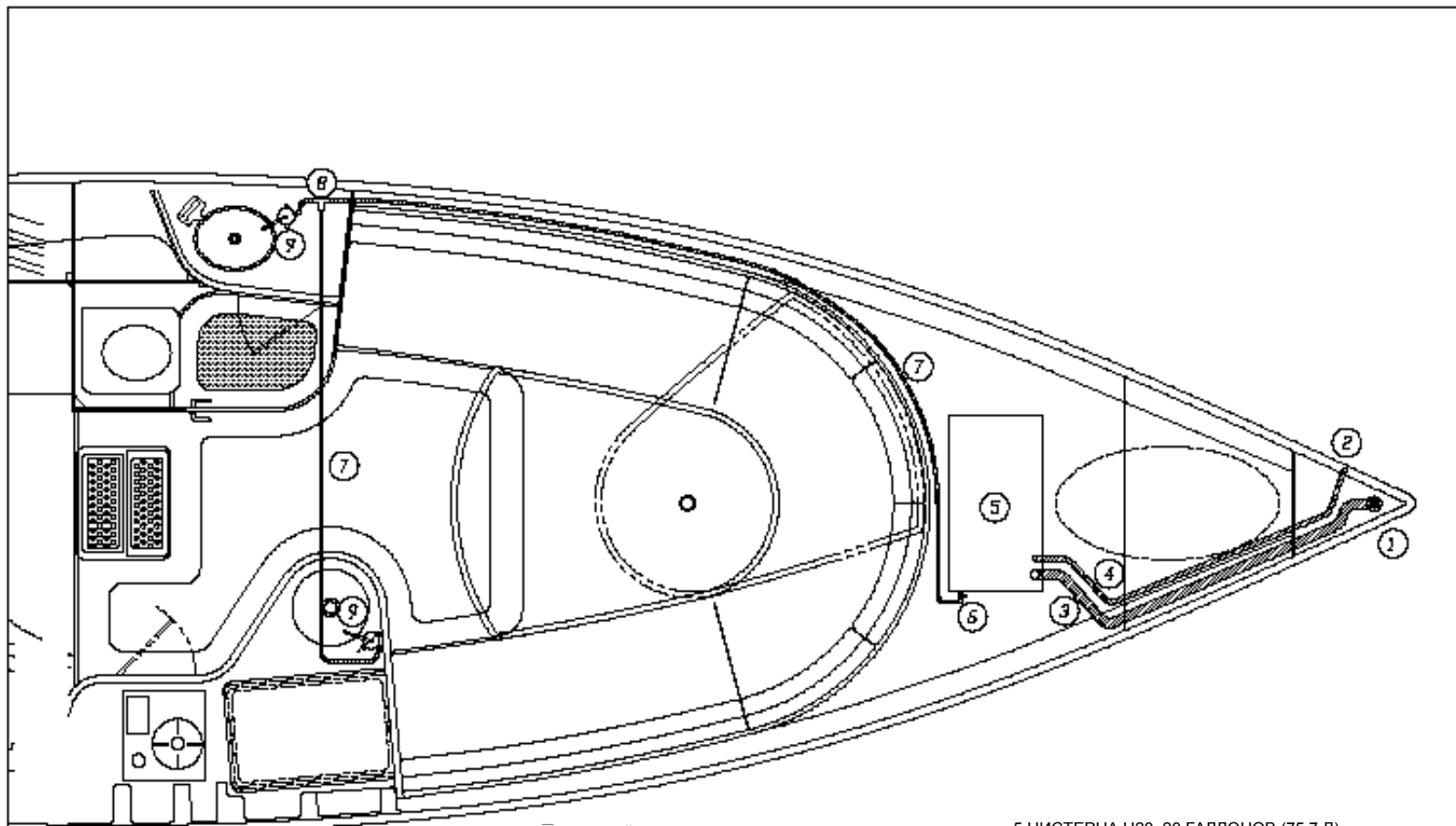


ВИД НА КОРМУ

СИСТЕМА ПРЕСНОЙ ВОДЫ H240	
КОМПЛЕКТ №	24D8053A
РАЗМЕР	NONE
ИНЖЕНЕРНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ	ENGINEERING DEPT
ДАТА	11/22/98

This document contains information for which HUNTER ENGINE CORP. has proprietary rights.



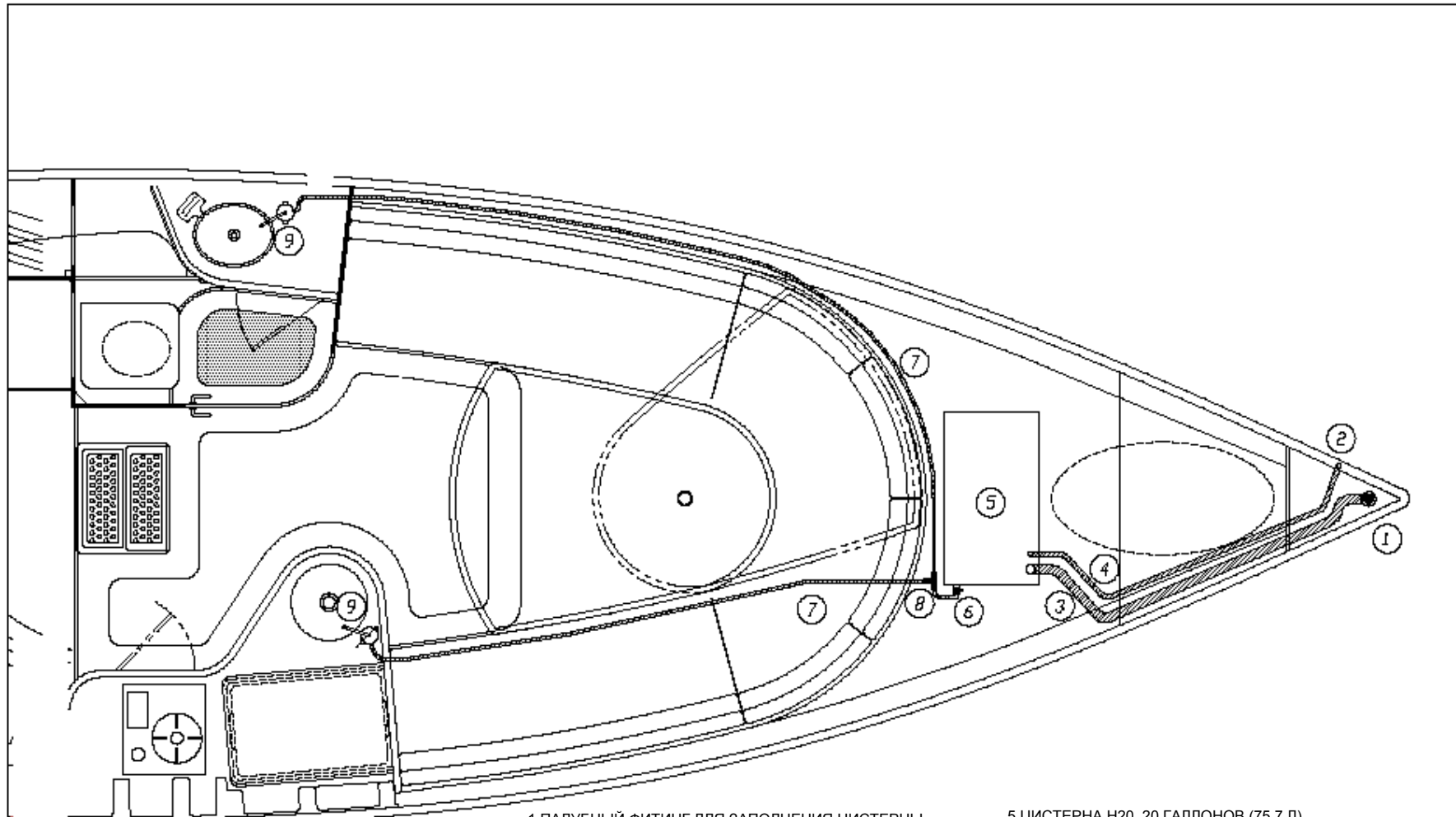


СТР 53В-1

- |   |  |
|---|--|
| 1 ПЛУБНЫЙ ФИТИНГ ЗАПОЛНЕНИЯ ЦИСТЕРНЫ Н20, 1 1/2 ДЮЙМА (38 мм)           | 5 ЦИСТЕРНА Н20, 20 ГАЛЛОНОВ (75,7 Л)                           |
| 2 ФИТИНГ КОРПУСА ДЛЯ ВЕНТИЛЯЦИИ ЦИСТЕРНЫ Н20 3/4 ДЮЙМА (19 мм)          | 6 ВЕНТИЛЬ ОТКРЫВАНИЯ ЦИСТЕРНЫ                                  |
| 3 ЗАЛИВНОЙ ШЛАНГ ЦИСТЕРНЫ Н20, 1 1/2 ДЮЙМА (38 мм), ШЛАНГ SHIELDVAC     | 7 ТРУБА ПОДАЧИ ИЗ ЦИСТЕРНЫ Н20, 1/2 ДЮЙМА (13 мм), ТРУБА QUEST |
| 4 ВЕНТИЛЯЦИОННЫЙ ШЛАНГ ЦИСТЕРНЫ Н20, 3/4 ДЮЙМА (19 мм), ШЛАНГ SHIELDVAC | 8 ТРОЙНИК 1/2 ДЮЙМА (13 мм) ДЛЯ ТРУБЫ QUEST                    |
|   | 9 ВОДОПРОВОДНЫЕ КРАНЫ УМЫВАЛЬНИКА И КАМБУЗА                    |

СИСТЕМА ПРЕСНОЙ ВОДЫ Н260 (ОПЦИЯ С КИЛЕМ)		10/16/87	
2800538-1	NONE		
ИНЖЕНЕРНО ДЕРТ.	10/16/87		

СТР 53В-2



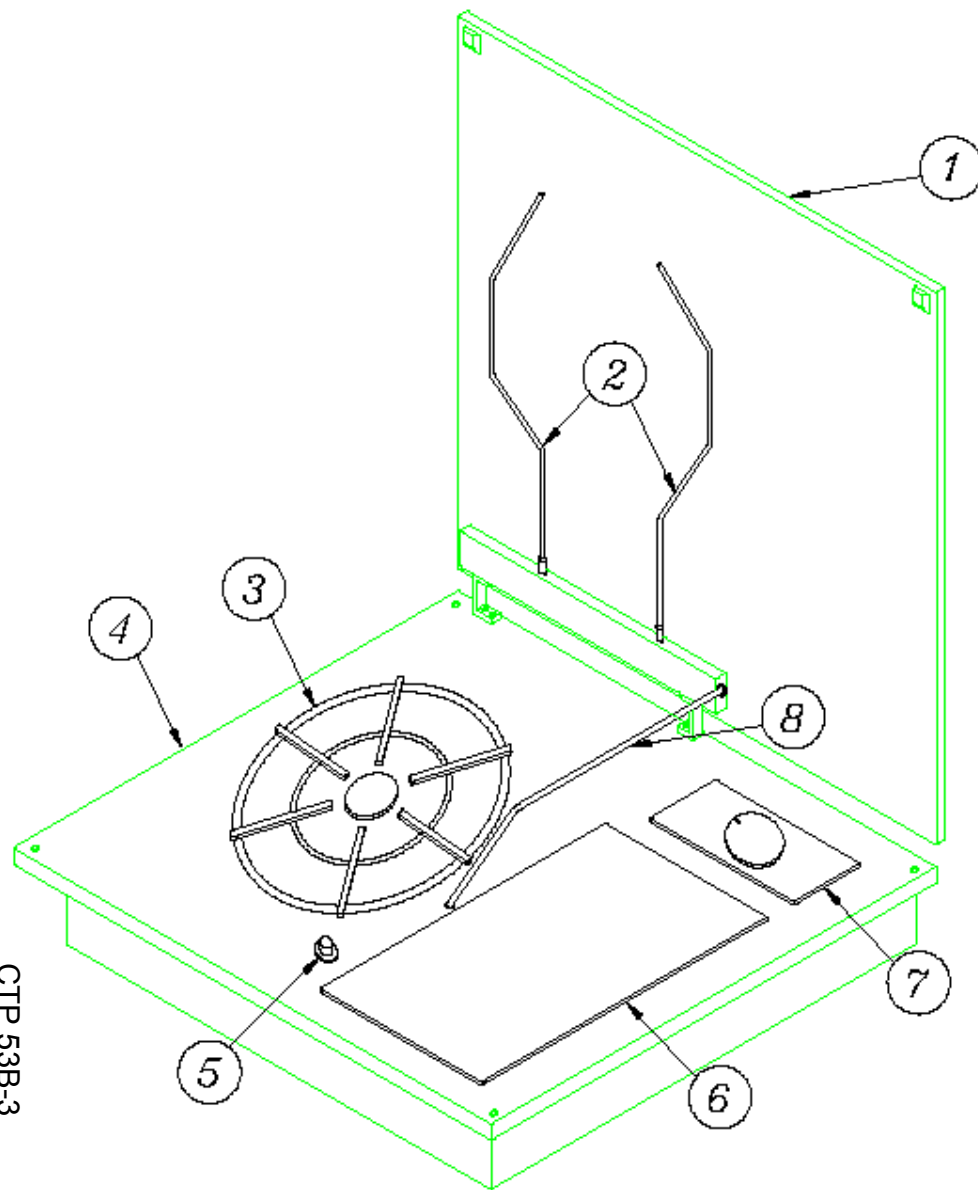
- 1 ПАЛУБНЫЙ ФИТИНГ ДЛЯ ЗАПОЛНЕНИЯ ЦИСТЕРНЫ H2O, 1 1/2 ДЮЙМА (38 мм)
- 2 ФИТИНГ КОРПУСА ДЛЯ ВЕНТИЛЯЦИИ ЦИСТЕРНЫ H2O 3/4 ДЮЙМА (19 мм) ШЛАНГ SHIELDVAC
- 3 ЗАЛИВНОЙ ШЛАНГ ЦИСТЕРНЫ H2O, 1 1/2 ДЮЙМА (38 мм), ШЛАНГ SHIELDVAC
- 4 ВЕНТИЛЯЦИОННЫЙ ШЛАНГ ЦИСТЕРНЫ H2O, 3/4 ДЮЙМА (19 мм), ШЛАНГ SHIELDVAC

- 5 ЦИСТЕРНА H2O, 20 ГАЛЛОНОВ (75,7 Л)
- 6 ВЕНТИЛЬ ОТКРЫВАНИЯ ЦИСТЕРНЫ
- 7 ТРУБА ПОДАЧИ ИЗ ЦИСТЕРНЫ H2O, 1/2 ДЮЙМА (13 мм), ТРУБА QUEST
- 8 ТРОЙНИК 1/2 ДЮЙМА (13 мм) ДЛЯ ТРУБЫ QUEST
- 9 ВОДОПРОВОДНЫЕ КРАНЫ УМЫВАЛЬНИКА И КАМБУЗА

<b>H2O FRESH WATER SYSTEM (CENTERBOARD)</b>		HUNTER ENGINEERING	
PROJECT NO.	20000538-2	REVISED BY	NONE
ENGINEERING DEPT.		DATE	10/18/97



СТР 53В-3



- 1 КРЫШКА ПЛИТЫ/ЗАЩИТНАЯ РАМКА
- 2 РЕГУЛИРУЕМЫЙ УХВАТ
- 3 ГОРЕЛКА ПЛИТЫ
- 4 ВЕРХ ПЛИТЫ
- 5 ЗАЩИТНОЕ УСТРОЙСТВО ПОГАСАНИЯ ПЛАМЕНИ
- 6 КРЫШКА ОТСЕКА С БАЛЛОНОМ БУТАНА
- 7 РУЧКА УПРАВЛЕНИЯ ПОДАЧЕЙ БУТАНА
- 8 ЗАПОР КРЫШКИ/ОПОРА

**\*ПРИМЕЧАНИЯ**

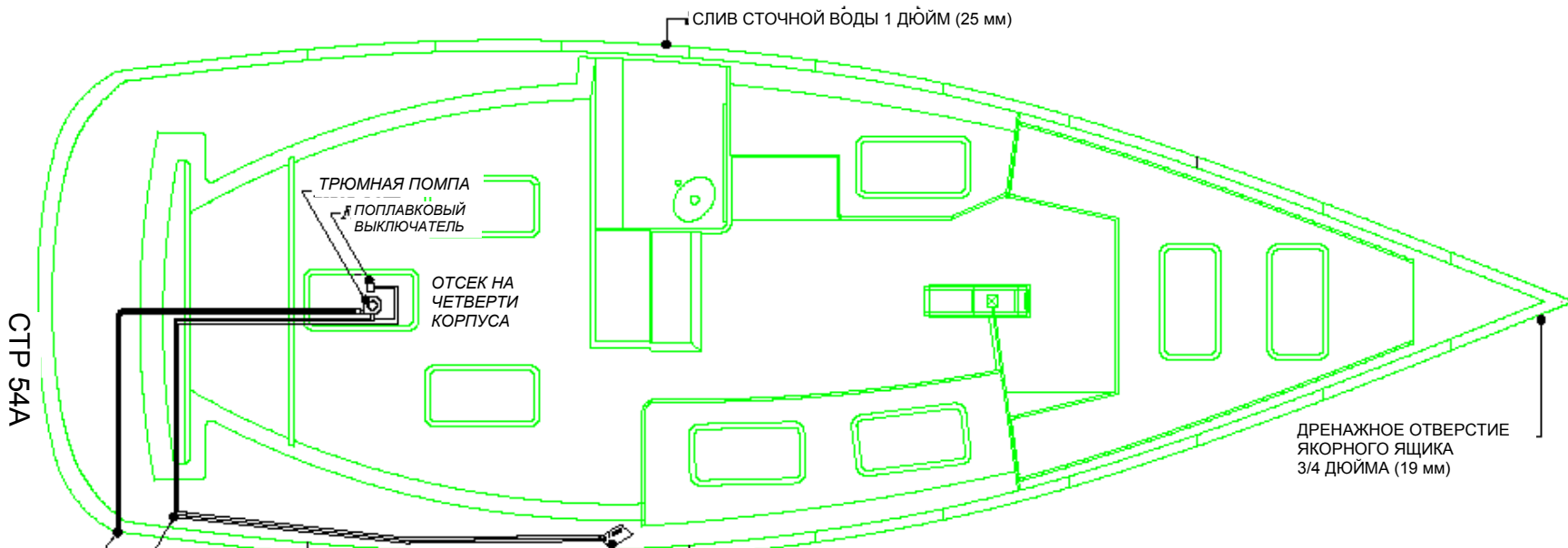
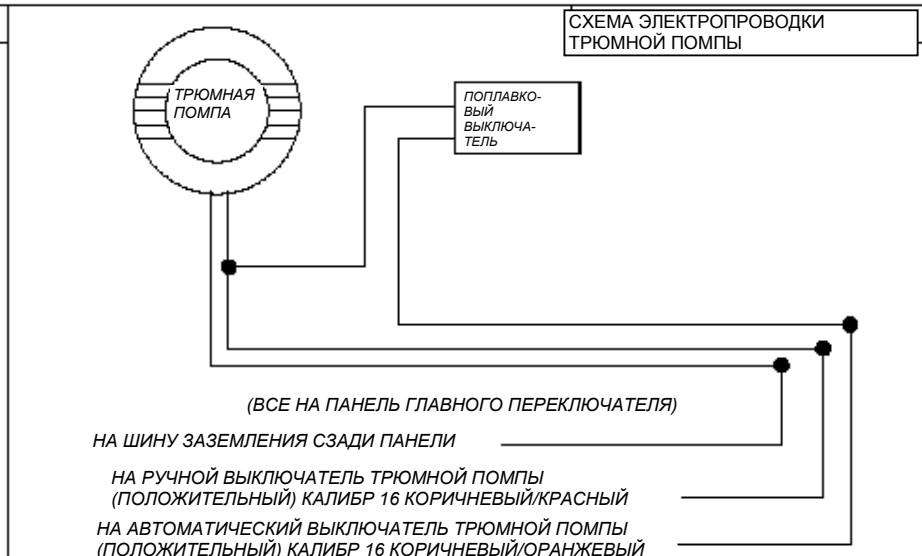
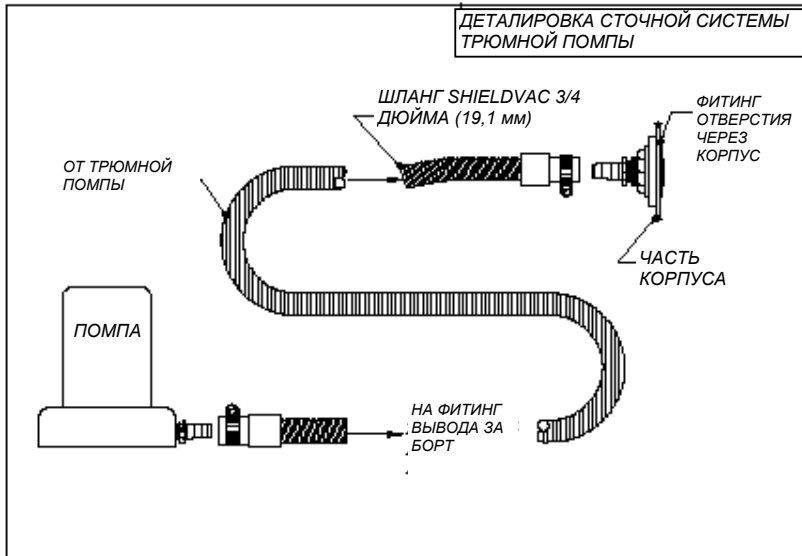
А ЗАЩИТНЫЙ ПРИБОР ОТКАЗА ПЛАМЕНИ (№ 5) ИСПОЛЬЗУЕТСЯ ТОЛЬКО НА НЕКОТОРЫХ ЭКСПОРТНЫХ МОДЕЛЯХ.  
В РУЧКА УПРАВЛЕНИЯ (№7) РЕГУЛИРУЕТ ИНТЕНСИВНОСТЬ ПЛАМЕНИ И ТАКЖЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ ДЛЯ ОТКРЫВАНИЯ КРЫШКИ ОТСЕКА БУТАНА И ЗАЖИГАНИЯ ГОРЕЛКИ  
С ВАЖНО: ПЕРЕД ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ПЛИТЫ ОБЯЗАТЕЛЬНО ПРОЧИТИТЕ РУКОВОДСТВО ВЛАДЕЛЬЦА ПЛИТЫ

КОМПОНОВКА ПЛИТЫ КАМБУЗА H260

КОМПОНОВКА №	2008053B-3	КОМПОНОВКА №	NONE
ИНЖЕНЕРНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ		ДАТА	8/20/08

No disclosure information for other HUNTER WARE Corp. low replicating rights.

**HUNTER** 



ТРЮМНАЯ ПОМПА H240/  
РАСПОЛОЖЕНИЕ ОТВЕРСТИЙ В КОРПУСЕ

КОМПЛЕКТ №	240B054A	ПРОЕКТ №	Н09Е
ИНЖЕНЕР	СВ/В	ДАТА	3/18/00
ENGINEERING DEPT.			



ЭТОТ ЧЕРТЕЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ СО ШВЕРТОМ И ВОДЯНЫМ БАЛЛАСТОМ  
КОМПОНОВКА ДЛЯ МОДЕЛИ С КИЛЕМ ПРИВЕДЕНА НА СЛЕДУЮЩЕЙ  
СТРАНИЦЕ

ВЕНТИЛЯЦИОННЫЙ ПАЛУБНЫЙ  
ФИТИНГ СТОЧНОЙ ЕМКОСТИ  
(ОПЦИЯ) 3/4 ДЮЙМА (19 мм)

ПАЛУБНЫЙ ФИТИНГ ДЛЯ  
ОПЦИОННОГО ВЫКАЧИВАНИЯ  
СТОКОВ 1 1/2 ДЮЙМА (38 мм)

МЕСТО ВЫВОДА  
ВОДЫ ТРЮМНОЙ  
ПОМПЫ, ВАРИАНТ  
СО ШВЕРТОМ 3/4  
ДЮЙМА (19 мм)

(ОПЦИОННЫЙ  
ПАТРУБОК ЗАБОРА  
СЫРОЙ ВОДЫ\*) 3/4  
ДЮЙМА (19 мм)

ДРЕНАЖ СЛИВА УМЫВАЛЬНИКА  
1 ДЮЙМ (25 мм)

ПАЛУБНЫЙ ФИТИНГ ЗАПОЛНЕНИЯ  
ЦИСТЕРНЫ H20 1 1/2 ДЮЙМА (38 мм)

ФИТИНГ КОРПУСА ДЛЯ  
ВЕНТИЛЯЦИИ ЦИСТЕРНЫ H20 3/4  
ДЮЙМА (19 мм)

РАСПОЛОЖЕНИЕ  
ТРЮМНОЙ  
ПОМПЫ/ПОПЛАВКО  
ВОГО  
ВЫКЛЮЧАТЕЛЯ,  
ВАРИАНТ СО  
ШВЕРТОМ

ДРЕНАЖНОЕ ОТВЕРСТИЕ ЯКОРНОГО  
ЯЩИКА 3/4 ДЮЙМА (19 мм)

ДРЕНАЖ  
СЖИЖЕННОГО ГАЗА  
5/8 ДЮЙМА (15,9 мм)

ДРЕНАЖ СТОКА КАМБУЗА  
1 ДЮЙМ (25 мм)

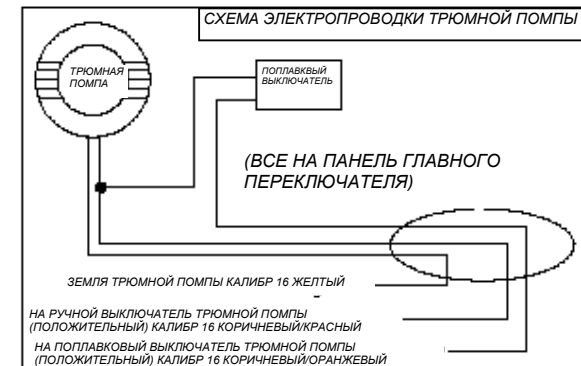
(ОПЦИОННЫЙ ВЫПУСКНОЙ У-КЛАПАН)\*  
(ОПЦИОННЫЙ ВЫПУСКНОЙ КЛАПАН  
МУСОРОДРОБИЛКИ)\*

ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ ПАНЕЛЬ

- ЗЕМЛЯ ТРЮМНОГО НАСОСА
- РУЧНОЕ ВКЛЮЧЕНИЕ ТРЮМНОГО НАСОСА  
(ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЙ)
- АВТОМАТИЧЕСКИЙ ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ  
ТРЮМНОГО НАСОСА (ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЙ)

У-КЛАПАН УСТАНАВЛИВАЕТСЯ ТОЛЬКО НА  
МОДЕЛЯХ С МЕЖДУНАРОДНОЙ ОПЦИЕЙ  
СБРОСА СТОКА.

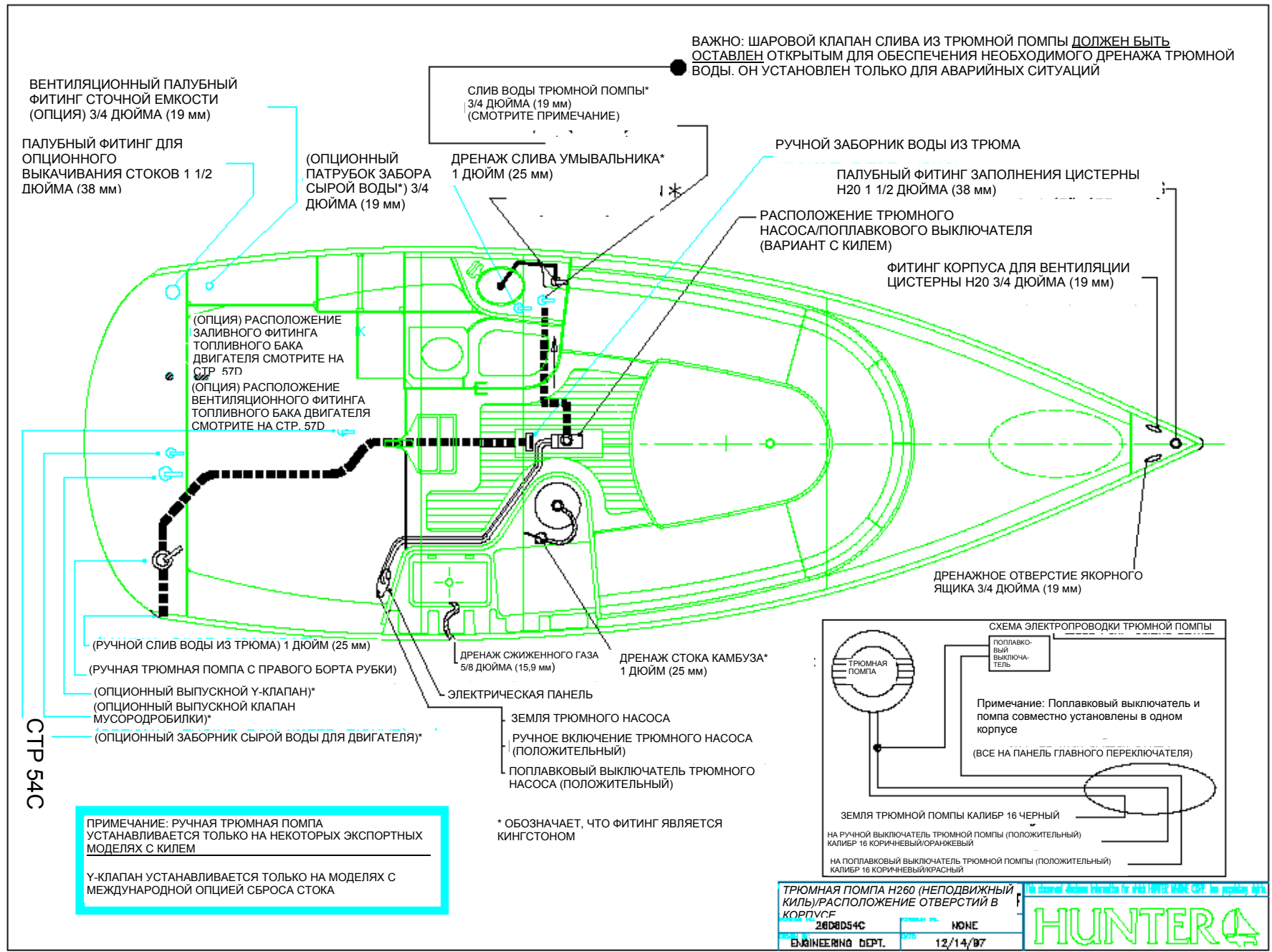
\* ОБОЗНАЧАЕТ, ЧТО ФИТИНГ  
ЯВЛЯЕТСЯ КИНГСТОНОМ

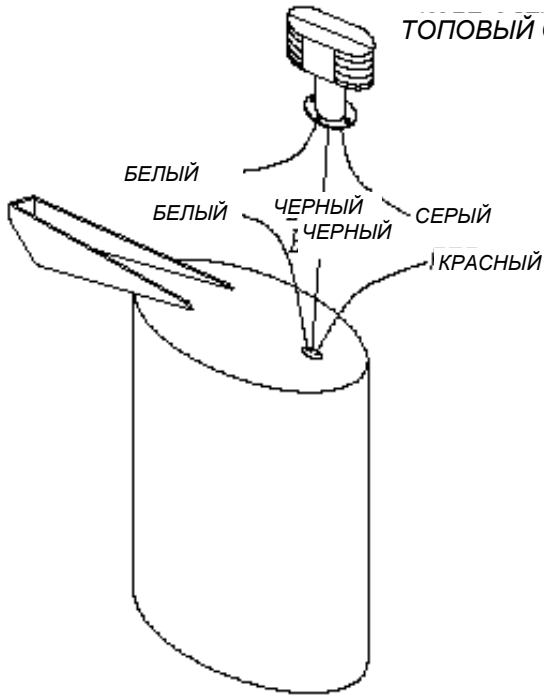


СТР 54B

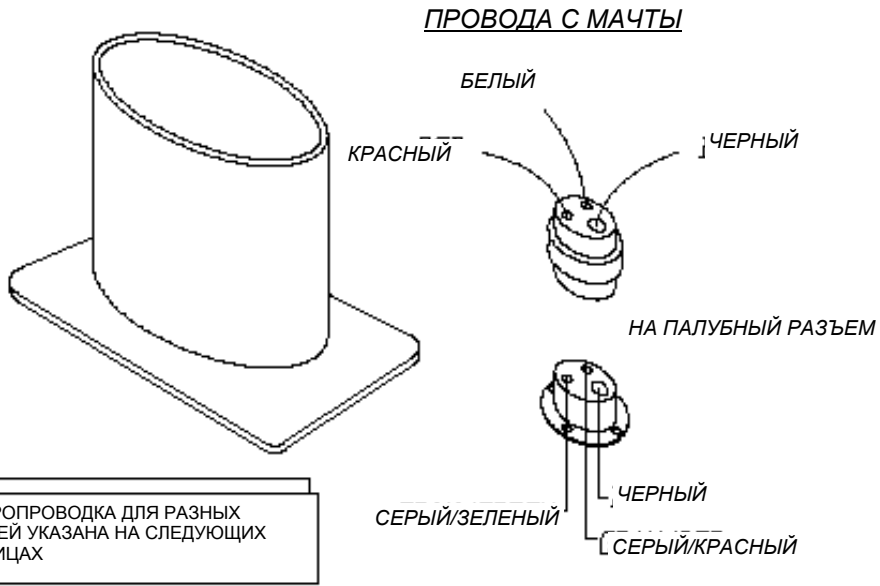
ТРЮМНАЯ ПОМПА H260 (ШВЕРТ)	
РАСПОЛОЖЕНИЕ ОТВЕРСТИЙ В КОРПУСЕ	
20080643	NONB
ENGINEERING DEPT.	6/08/07





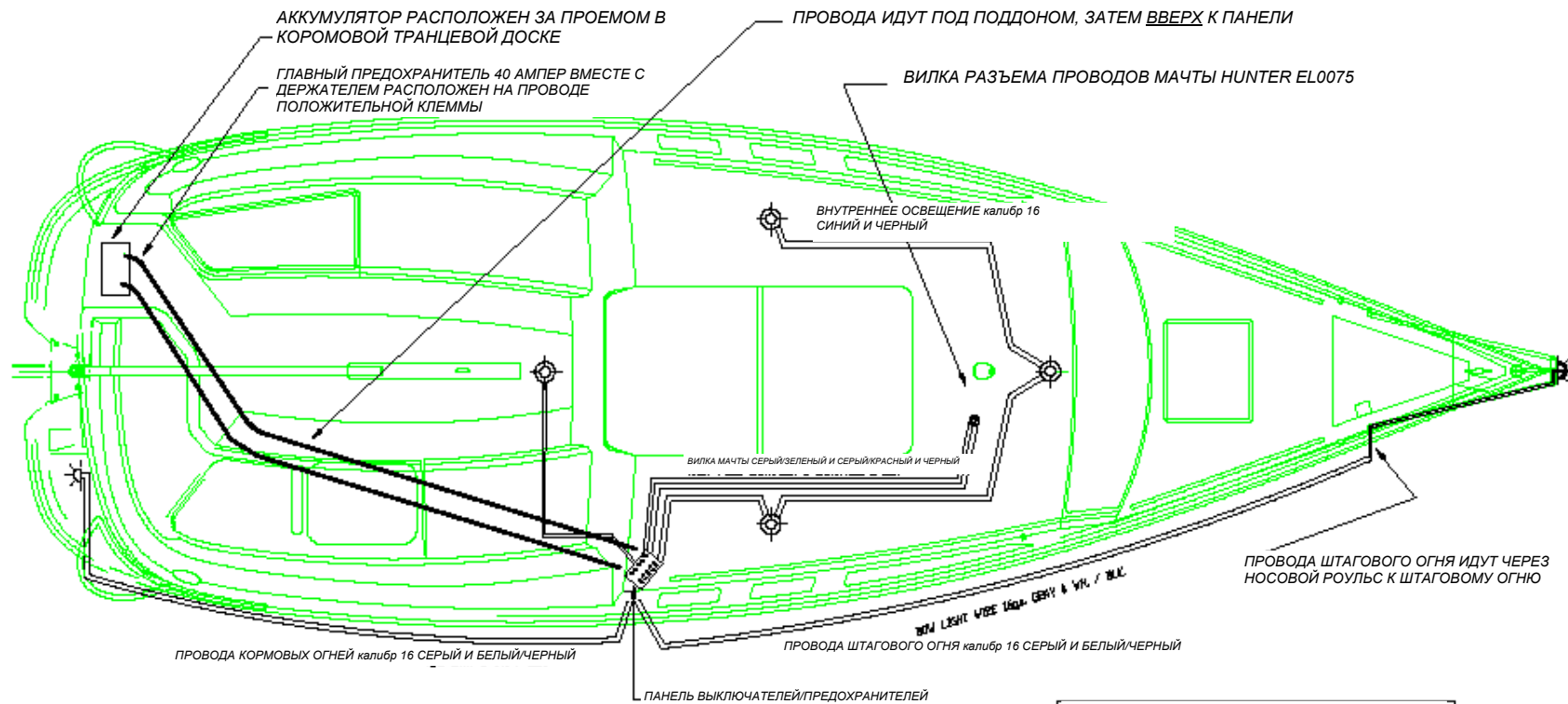


НОМЕРА ПО КАТАЛОГУ HUNTER  
ТОПОВЫЙ ОГОНЬ...R10507A  
ПАЛУБНАЯ ВИЛКА...EL0075



ЭЛЕКТРОПРОВОДКА ДЛЯ РАЗНЫХ  
МОДЕЛЕЙ УКАЗАНА НА СЛЕДУЮЩИХ  
СТРАНИЦАХ

СТР. 56A



ПАРАМЕТРЫ ПРЕДОХРАНИТЕЛЯ:	
ХОДОВЫЕ ОГНИ	10A
ОСВЕЩЕНИЕ РУБКИ	10A
ТОПОВЫЙ И ШТАГОВЫЙ ОГНИ	5A
ТРЮМНАЯ ПОМПА	15A
ПРИНАДЛЕЖНОСТИ	15 A

ОБОЗНАЧЕНИЯ	НОМЕР ПО КАТАЛОГУ HUNTER
ШТАГОВЫЙ ОГОНЬ	EL0380
КОРМОВОЙ ОГОНЬ	EL0390
ПЛАФОН (ИНТЕРЬЕР)	EK0306

СХЕМА ЭЛЕКТРОПРОВОДКИ  
ПОСТОЯННОГО ТОКА 12 В H240

КОМПЬЮТЕР НОТ	МАСШТАБ
24-D8056A	NONE
ENGINEERING DEPT	DATE 11/22/06

This document contains information for which HUNTER MARINE CORP. has proprietary rights.



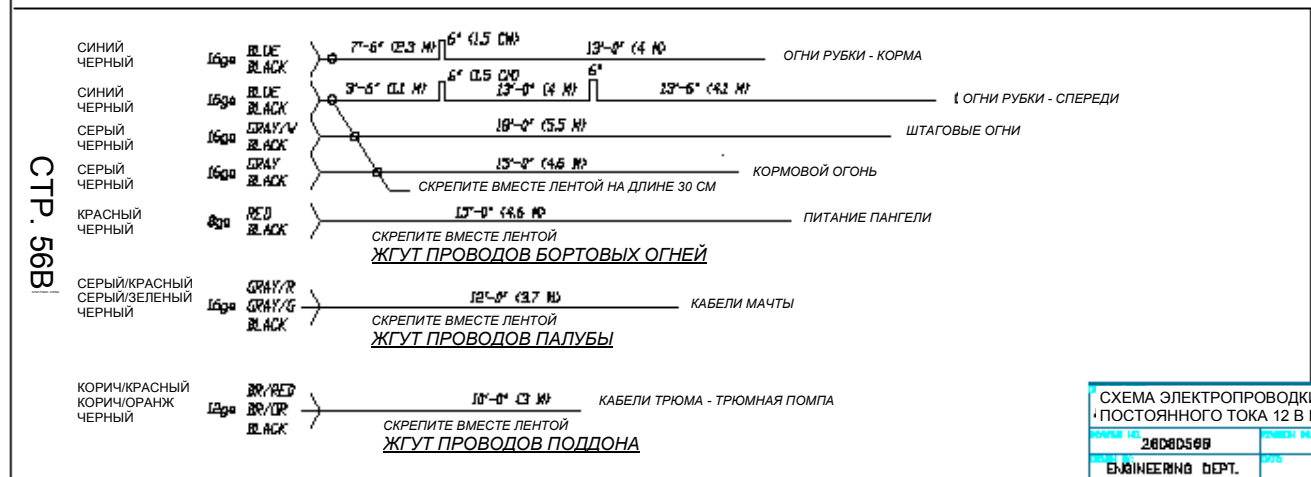
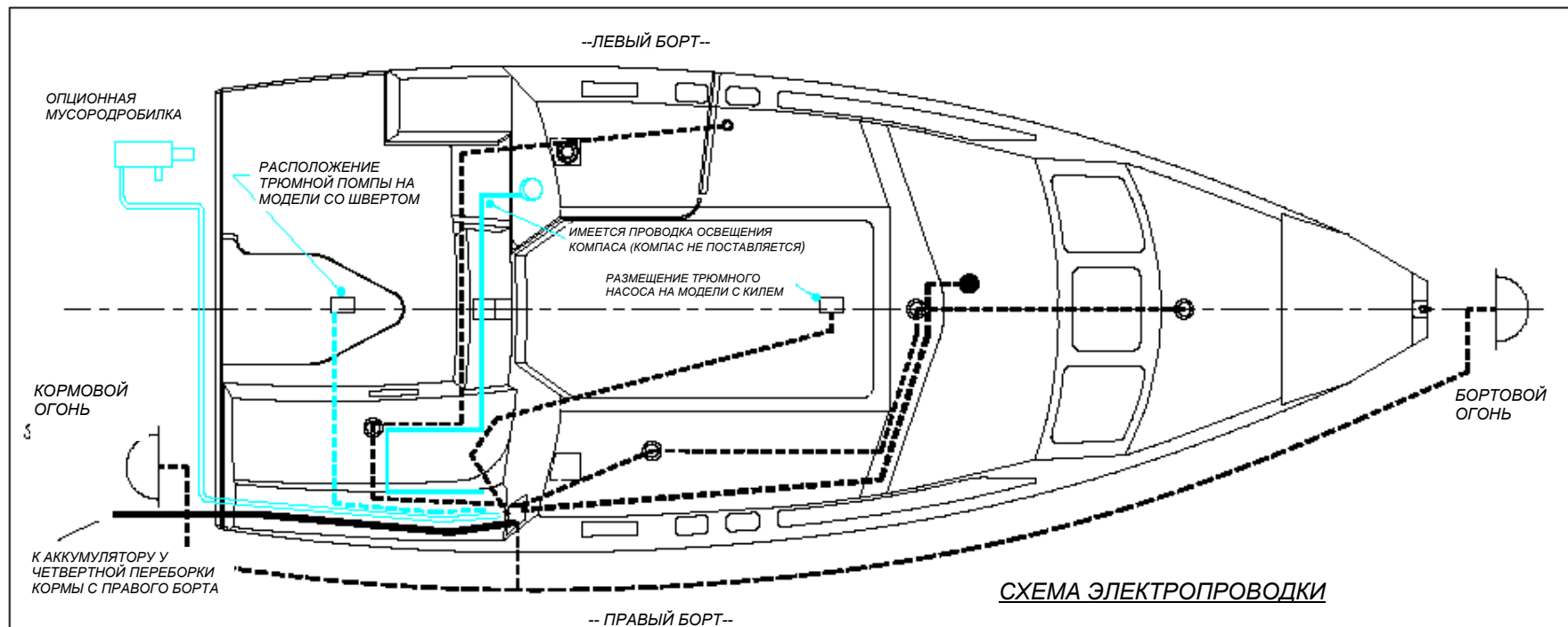
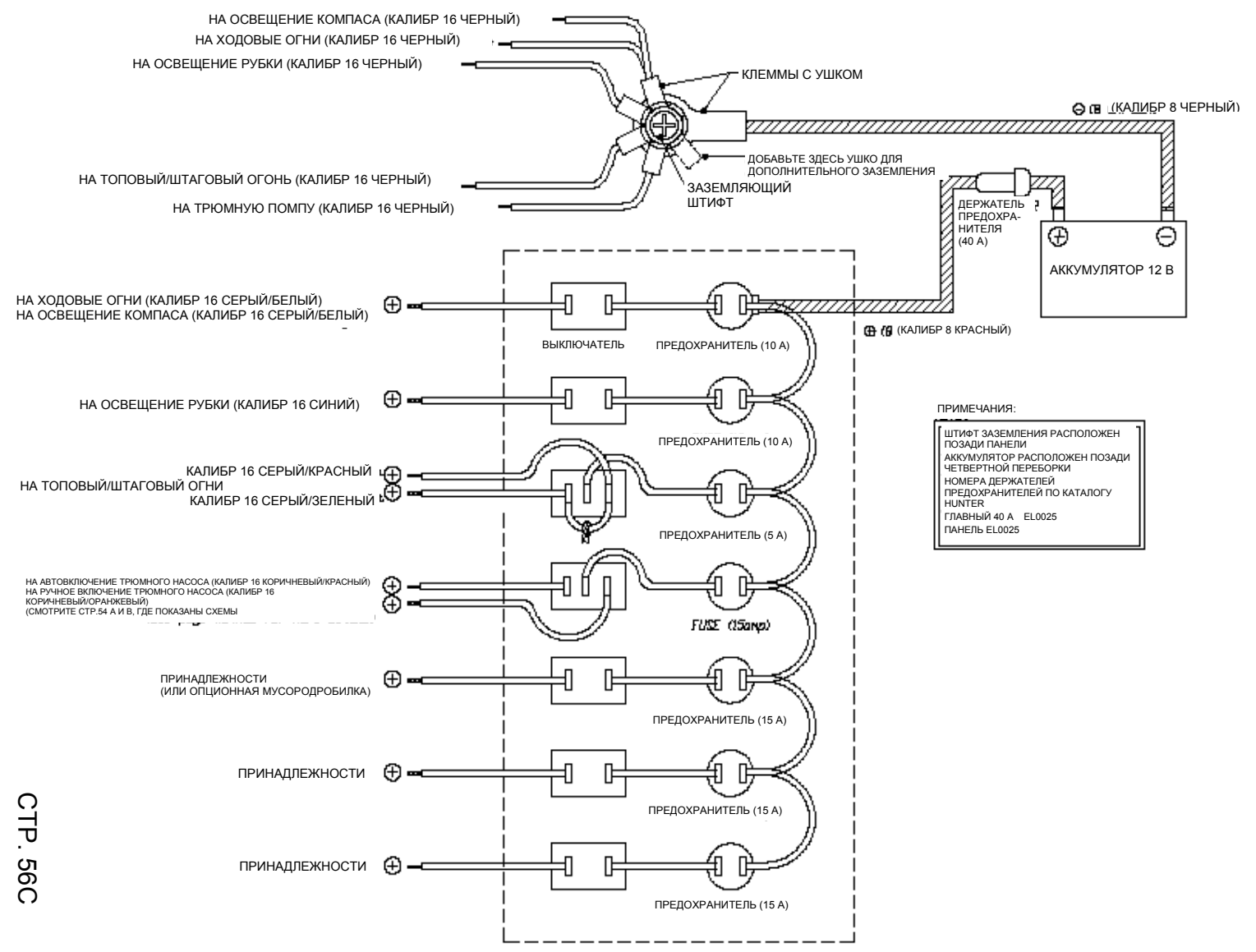


СХЕМА ЭЛЕКТРОПРОВОДКИ  
ПОСТОЯННОГО ТОКА 12 В H260

POWER NO.	26080508	POWER PL.	NONE
ENGINEERING DEPT.		DATE	8/28/97

**HUNTER**

СТР. 56С



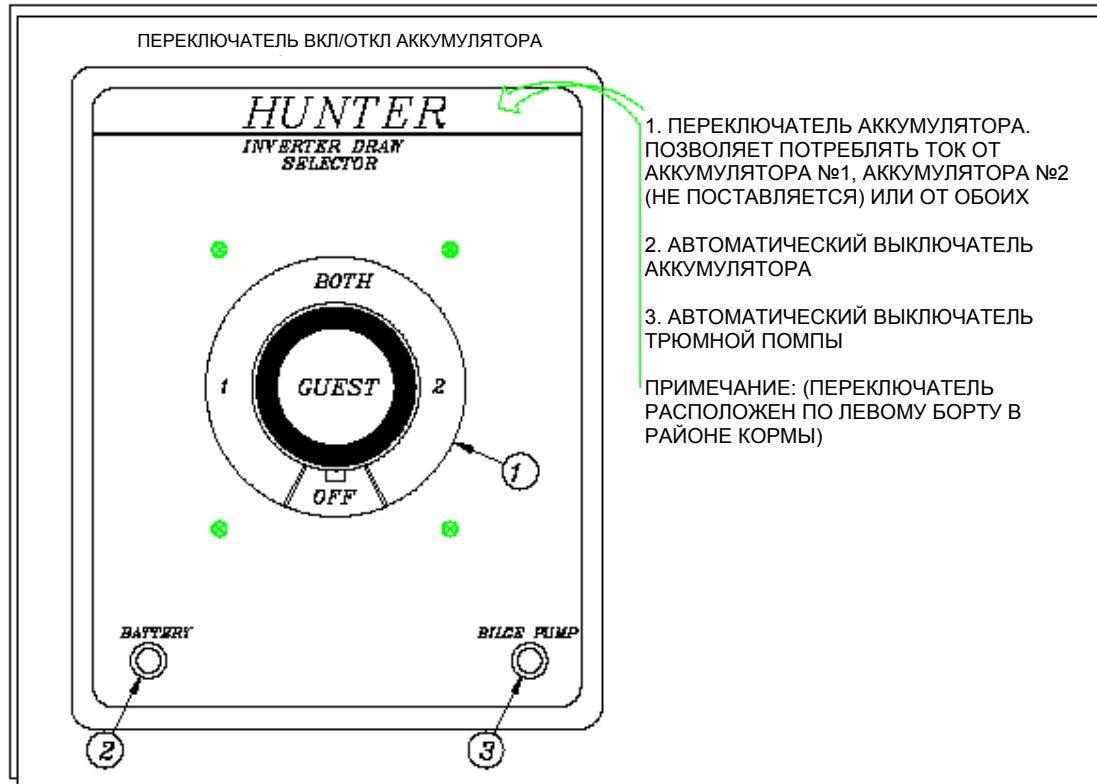
ПРИМЕЧАНИЯ:  
 ШТИФТ ЗАЗЕМЛЕНИЯ РАСПОЛОЖЕН ПОЗАДИ ПАНЕЛИ  
 АККУМУЛЯТОР РАСПОЛОЖЕН ПОЗАДИ ЧЕТВЕРТНОЙ ПЕРЕБОРКИ  
 НОМЕРА ДЕРЖАТЕЛЕЙ ПРЕДОХРАНИТЕЛЕЙ ПО КАТАЛОГУ HUNTER  
 ГЛАВНЫЙ 40 А EL0025  
 ПАНЕЛЬ EL0025

СХЕМА ПАНЕЛИ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЕЙ ПОСТОЯННОГО ТОКА H240/H260  
 NUMBER 101 2608050C  
 ENGINEERING DEPT. 8/20/97

No electrical system alterations for other Hunter Walk-Off, see operating manual  
 HUNTER 4



ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ ОТКЛЮЧЕНИЯ АККУМУЛЯТОРА ИСПОЛЬЗУЕТСЯ  
ТОЛЬКО НА НЕКОТОРЫХ ЭКСПОРТНЫХ МОДЕЛЯХ



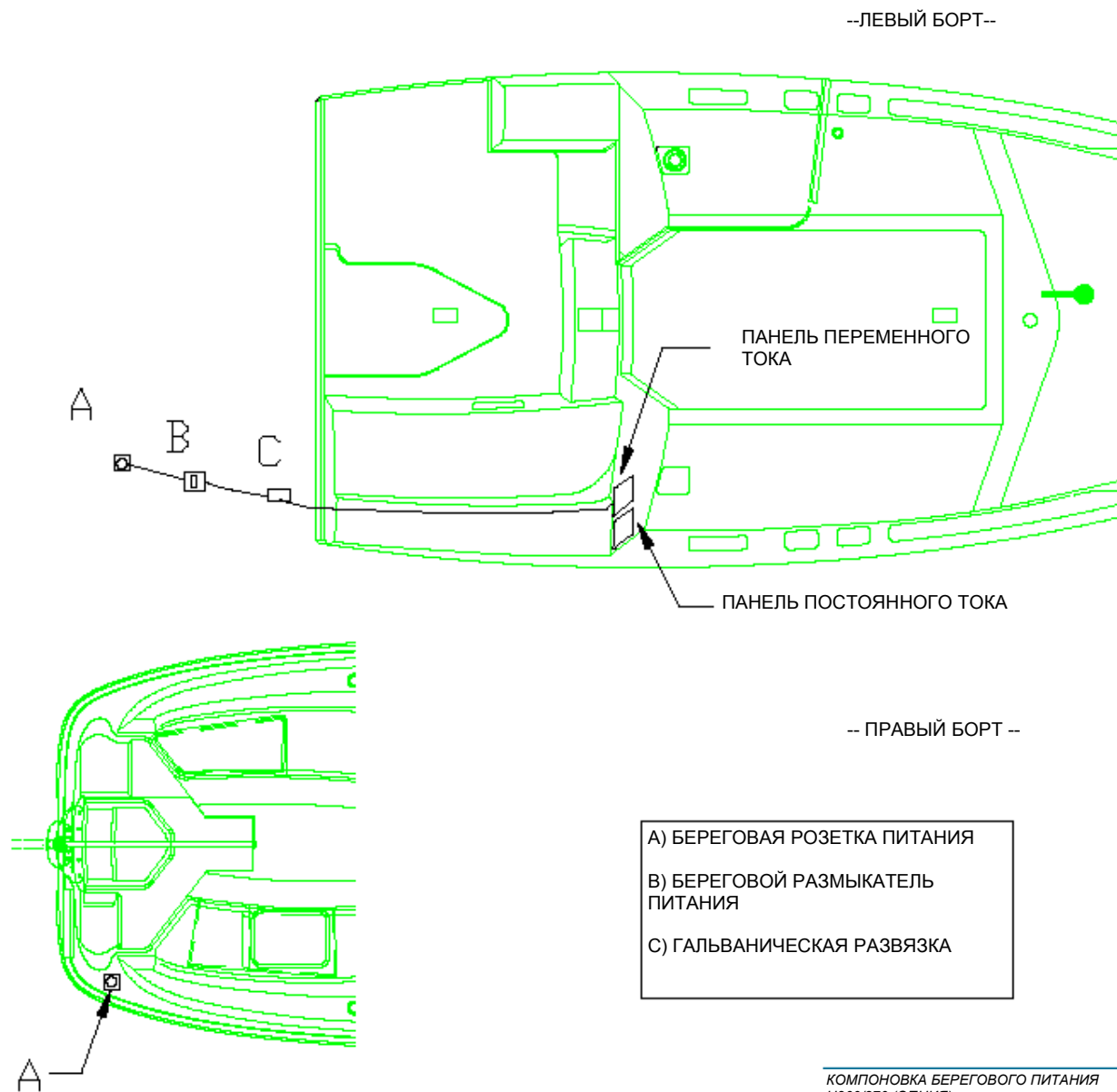
СТР. 56D

РАЗМЫКАТЕЛЬ АККУМУЛЯТОРА H240/H260		7
КОМП. №1	2408D58D	КОМП. №2
		NONE
ENGINEERING DEPT.	DATE	8/17/98

The enclosed document information for which HUNTER MARINE CORP. has proprietary rights.

**HUNTER**

СТР. 56E-1



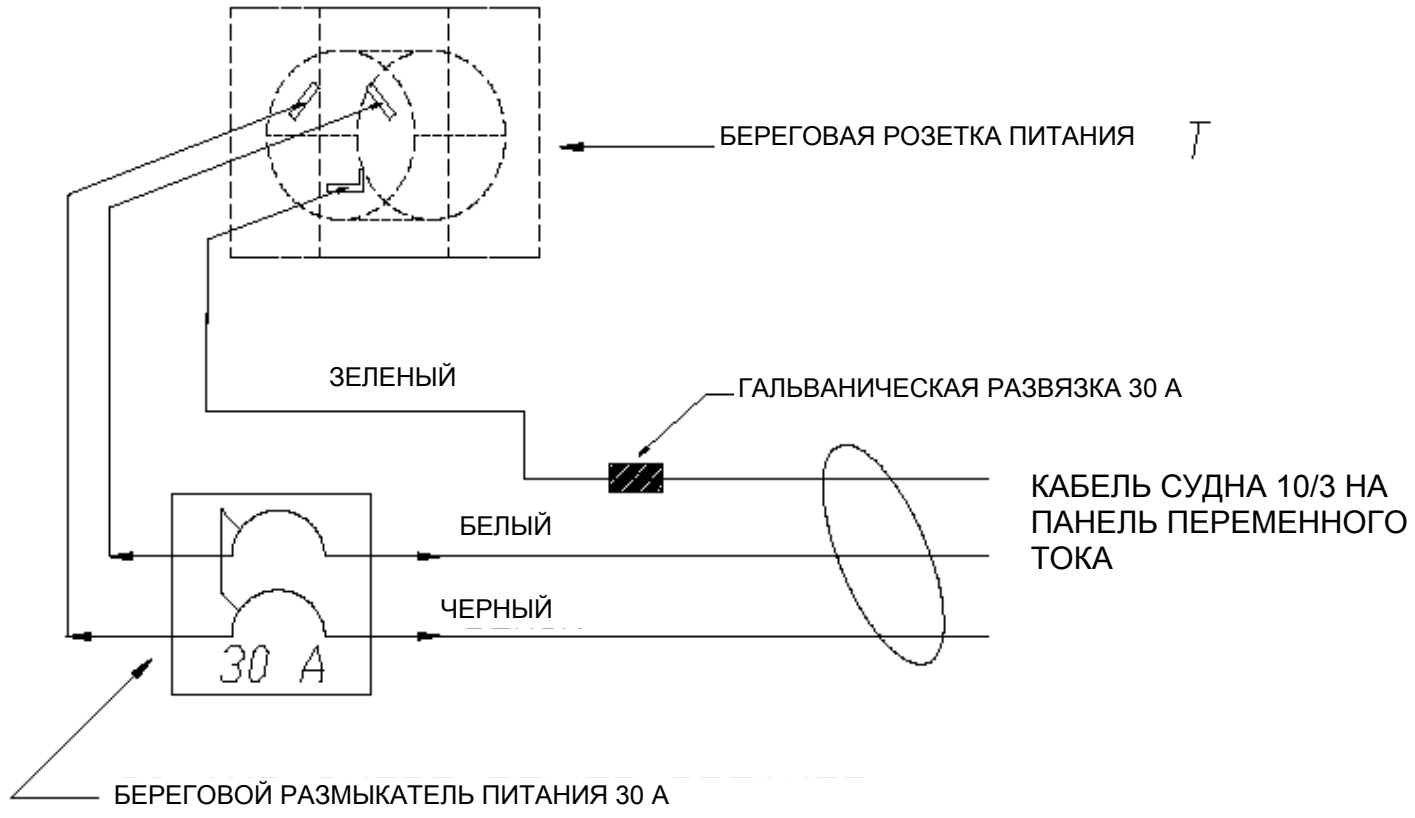
КОМПОНОВКА БЕРЕГОВОГО ПИТАНИЯ  
H260/270 (ОПЦИЯ)

КОМП. №	2600056E-1	КОМП. №	NONE
ДЕПАРТ.	ENGINEERING DEPT.	ДАТА	5/10/01

100 General Access Panels for 200 Hunter Yacht Co., Inc. (printing 5/01)

HUNTER

СТР. 56E-2

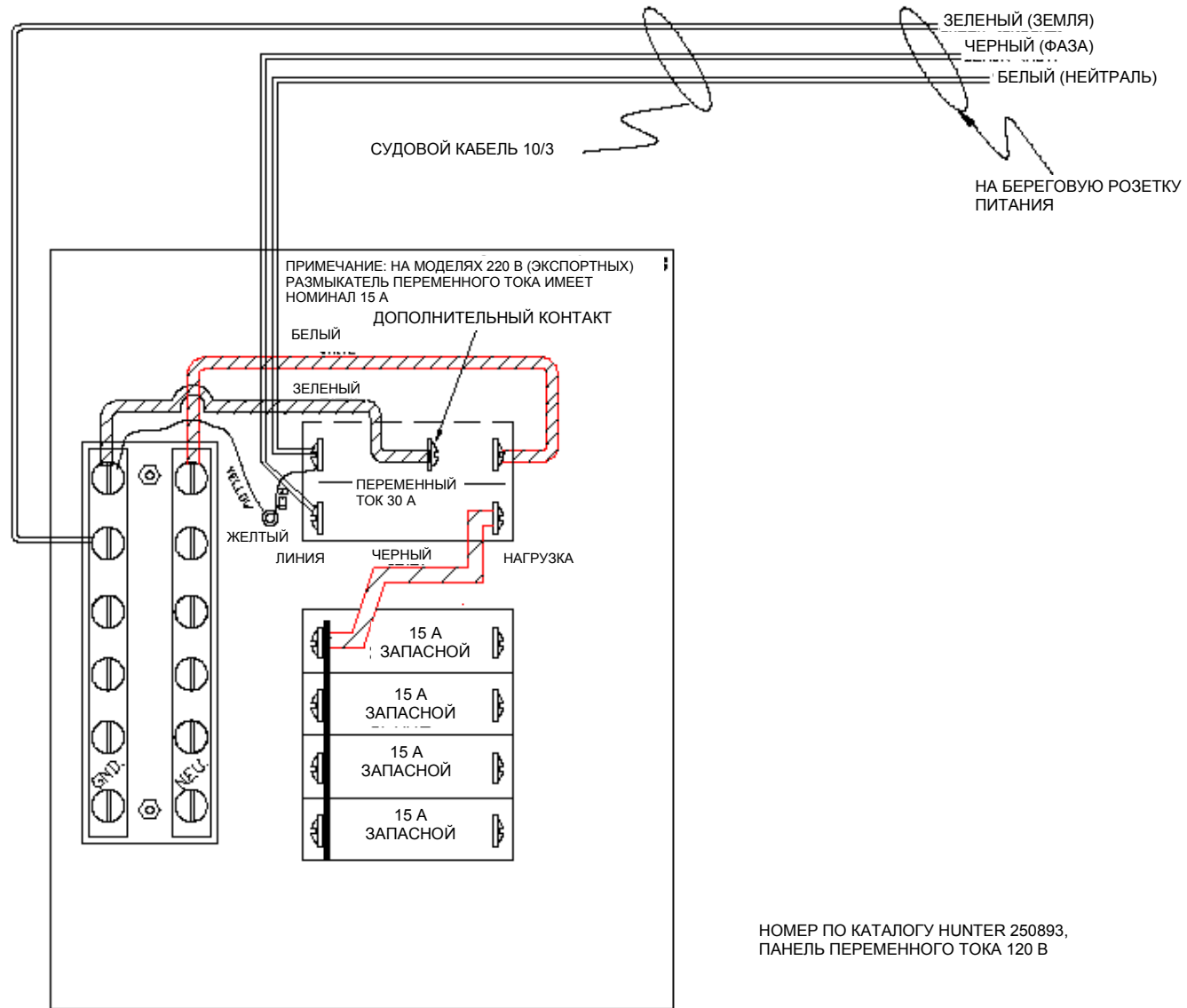


НОМЕР ПО КАТАЛОГУ HUNTER 250893, ПАНЕЛЬ ПЕРЕМЕННОГО ТОКА 120 В

ПОДКЛЮЧЕНИЕ БЕРЕГОВОГО ПИТАНИЯ	
1 Н260/270 (ОПТИКА)	
КОМПЛЕКТ	250893E-2
ENGINEERING DEPT.	DATE 5/10/01
POWER NO.	NONE



СТР. 56E-3



ВИД НА ПАНЕЛЬ ПЕРЕМЕННОГО ТОКА С ЗАДНЕЙ СТОРОНЫ

НОМЕР ПО КАТАЛОГУ HUNTER 250893,  
ПАНЕЛЬ ПЕРЕМЕННОГО ТОКА 120 В

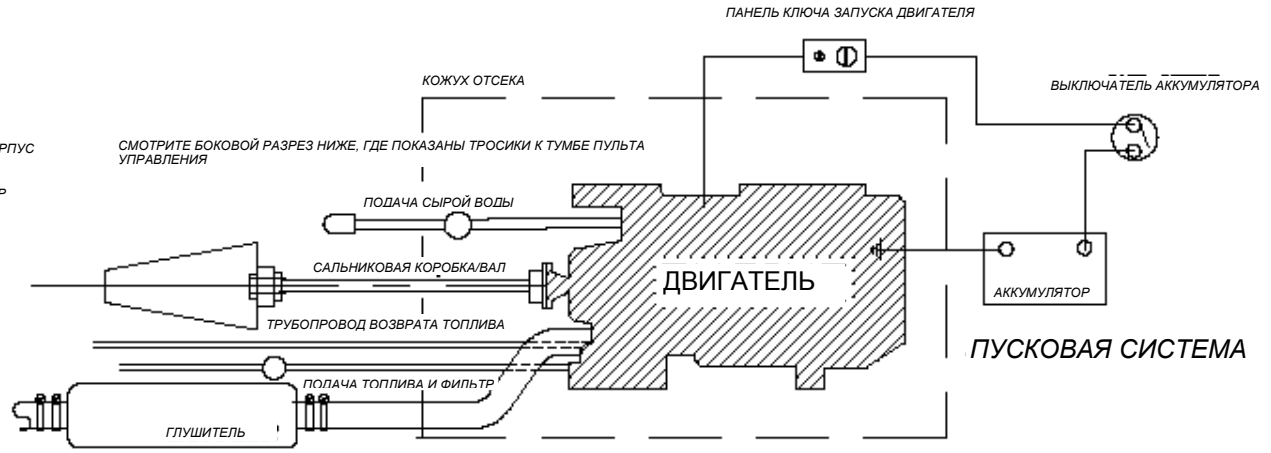
СХЕМА ПАНЕЛИ ПЕРЕМЕННОГО ТОКА H260/270 (ОПЦИЯ)		No. 250893-3	
MODEL NO.	250893-3	POWER RATING	NONE
ENGINEERING DEPT.	5/10/01		

# СХЕМА СИСТЕМЫ

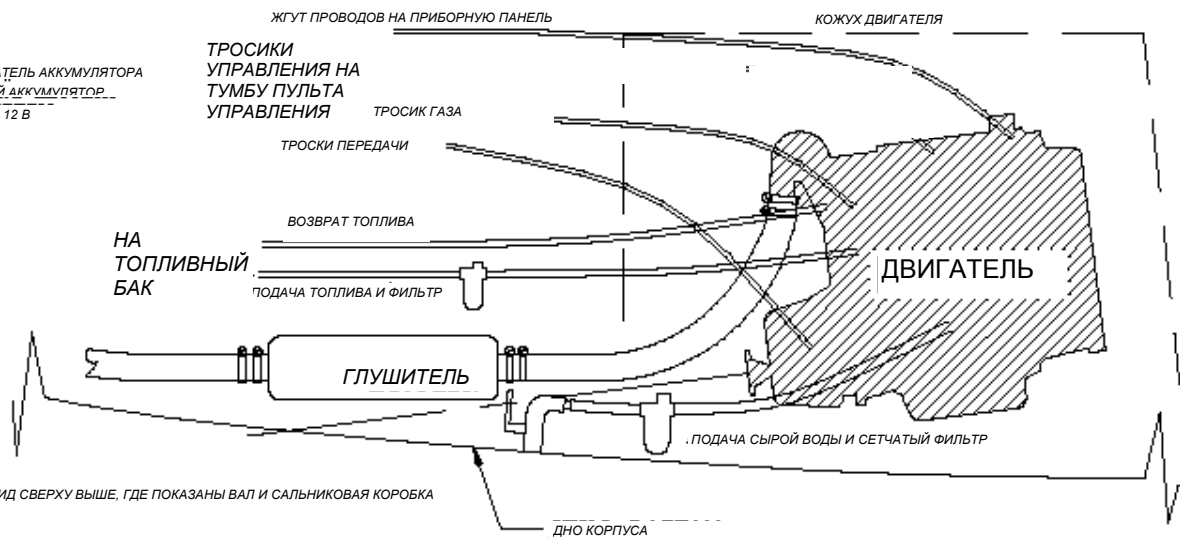
## ДВИГАТЕЛЬ

- ЗАБОРНИК ВОДЫ
- ВЫХЛОП
- ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА
  - ПОДАЧА
  - ВОЗВРАТ
  - БАК
- ХОДОВАЯ ЧАСТЬ
  - ВАЛ
  - СШЕПЛЕНИЕ
  - САЛЬНИКОВАЯ КОРОБКА
- ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ
  - ПЕРЕДАЧА
  - ГАЗ
  - ЖГУТ ПРОВОДОВ К ПАНЕЛИ
- ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ СИСТЕМА
  - ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ АККУМУЛЯТОРА
  - ПУСКОВОЙ АККУМУЛЯТОР
  - СИСТЕМА 12 В

- ФИТИНГ ЧЕРЕЗ КОРПУС
- КИНГСТОН
- СЕТЧАТЫЙ ФИЛЬТР
- КОЛЕНА
- ШЛАНГ
- ГЛУШИТЕЛЬ
- ФИЛЬТР
- КЛАПАН БАКА



ВИД СВЕРХУ



ВИД СБОКУ

СТР. 57A

ПРИМЕЧАНИЕ: ПРОЦЕДУРЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ И ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ОПИСАНЫ В РУКОВОДСТВЕ ДВИГАТЕЛЯ YANMAR

КОМПОНОВКА ДВИГАТЕЛЯ H260 (ОПЦИЯ)	
КОД ПАРТИИ: 28D8057A	КОДЫ ДИЛ.: NONE
ИНЖЕНЕРНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ:	ДАТА: 5/5/04

The enclosed document information for which HUNTER MARINE CORP. has proprietary rights.

ПО МЕРЕ НЕОБХОДИМОСТИ ОТРЕГУЛИРУЙТЕ ВЕРТИКАЛЬНЫЕ И ГОРИЗОНТАЛЬНЫЕ КРЕПЛЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯ ТАК, ЧТОБЫ ПОЛУЧИТЬ МАКСИМАЛЬНЫЙ ЗАОР МЕЖДУ СОПРЯГАЮЩИМИСЯ ФЛАНЦАМИ НЕ БОЛЕЕ 0,004 ДЮЙМА (0,1 мм). ДЛЯ ПРОВЕРКИ ПРАВИЛЬНОСТИ ЗАЗОРА ИСПОЛЬЗУЙТЕ ЩУП ТОЛЩИНОМЕРА 0,1 мм ПО ВСЕЙ ОКРУЖНОСТИ ФЛАНЦА.

ПРОВЕРЯЙТЕ ВЕЛИЧИНУ ЗАЗОРА МЕЖДУ ФЛАНЦАМИ, НЕ УСТАНОВИВ БОЛТОВ СЦЕПЛЕНИЯ.

ЩУП ТОЛЩИНОМЕРА 0,10 мм

ВЕРТИКАЛЬНОЕ  
ВЫРАВНИВАНИЕ ДВИГАТЕЛЯ

ГОРИЗОНТАЛЬНОЕ  
ВЫРАВНИВАНИЕ ДВИГАТЕЛЯ

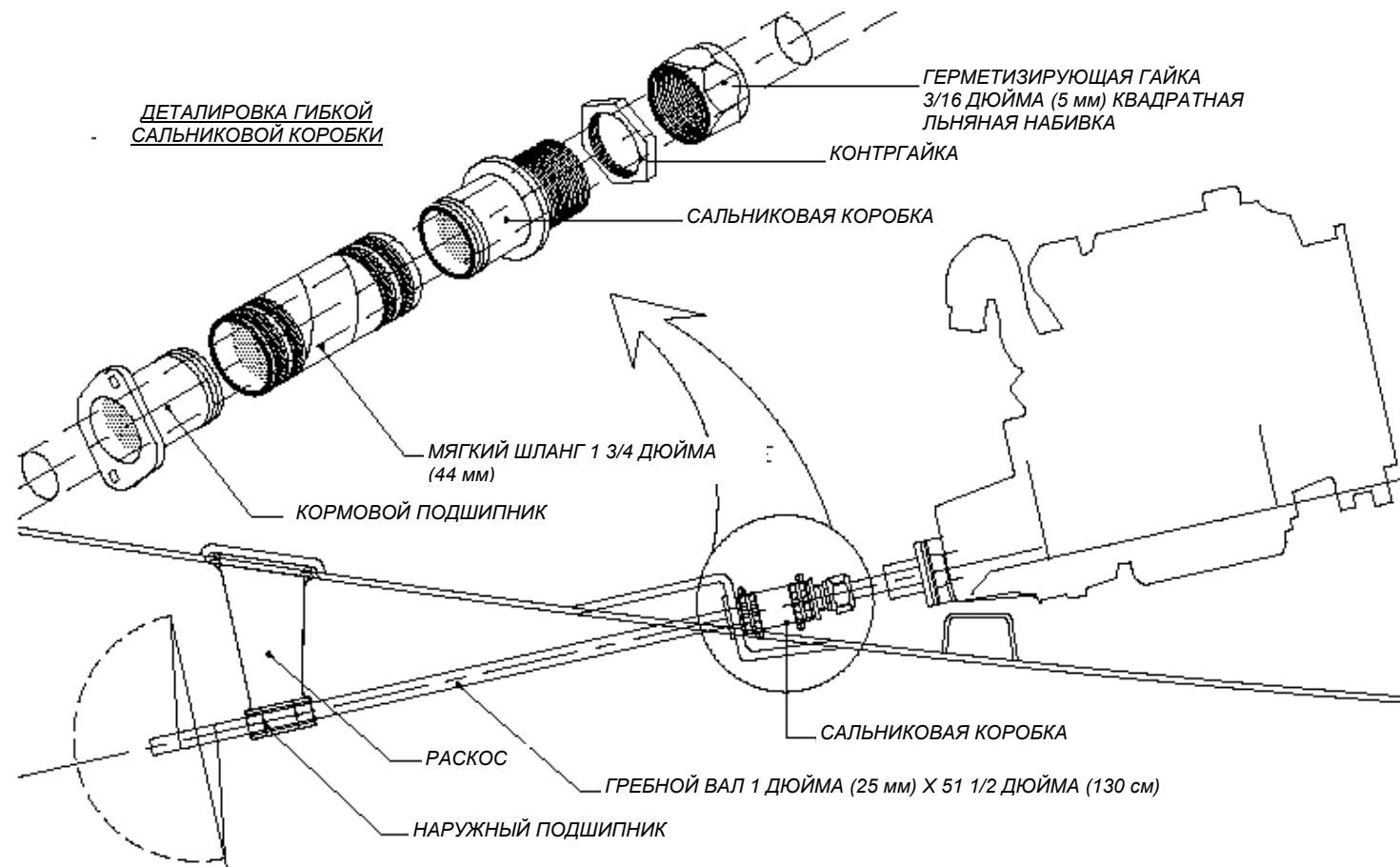
СТР. 57В

ВЫРАВНИВАНИЕ ДВИГАТЕЛЯ И ВАЛА  
H260 (ОПЦИЯ)

КОМПОНЕНТ №	2808057B	КОМПОНЕНТ ИЛ.	НОНЕ
ИНЖЕНЕР		ДАТА	11/1/87
ENGINEERING DEPT.			

All Electrical & Control Parameters for 4000 HUNTER PUMP Corp. are proprietary.

HUNTER



ДЕТАЛИРОВКА ГИБКОЙ  
САЛЬНИКОВОЙ КОРОБКИ

ГЕРМЕТИЗИРУЮЩАЯ ГАЙКА  
3/16 ДЮЙМА (5 мм) КВАДРАТНАЯ  
ЛЬНЯНАЯ НАБИВКА

КОНТРГАЙКА

САЛЬНИКОВАЯ КОРОБКА

МЯГКИЙ ШЛАНГ 1 3/4 ДЮЙМА  
(44 мм)

КОРМОВОЙ ПОДШИПНИК

РАСКОС

ГРЕБНОЙ ВАЛ 1 ДЮЙМА (25 мм) X 51 1/2 ДЮЙМА (130 см)

НАРУЖНЫЙ ПОДШИПНИК

САЛЬНИКОВАЯ КОРОБКА

СТР. 57С

ГРЕБНОЙ ВАЛ/САЛЬНИКОВАЯ КОРОБКА  
H260 (ОПЦИЯ)

NUMBER ID: 2908057C

POWER: NONE

ENGINEERING DEPT.

DATE: 11/1/87

No covered design information for this HUNTER MARK CO. or subsidiary entity

**HUNTER**

СТР. 57D

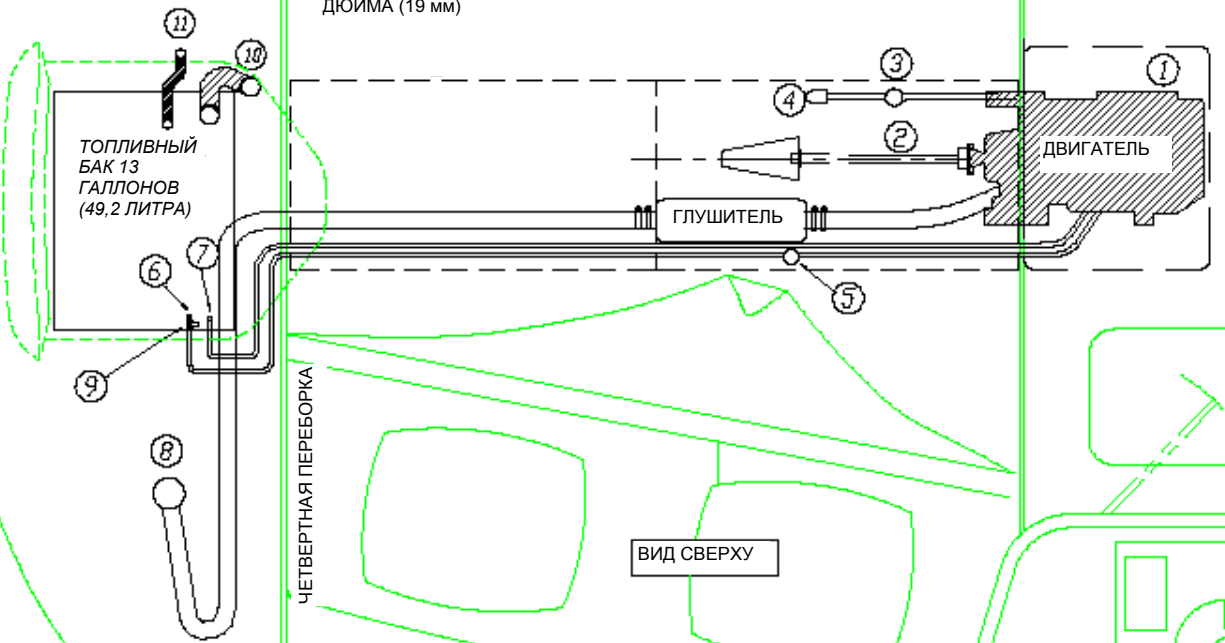
ТОПЛИВНЫЙ БАК  
РАСПОЛОЖЕН ПОД  
СИДЕНЬЕМ РУЛЕВОГО

ТОПЛИВНЫЙ  
БАК 13  
ГАЛЛОНОВ  
(49,2 ЛИТРА)

ЧЕТВЕРТНАЯ ПЕРЕБОРКА

ВИД СВЕРХУ

- 1 ОТСЕК ДВИГАТЕЛЯ
- 2 ТРУБА ВАЛА
- 3 СЕТЧАТЫЙ ФИЛЬТР СЫРОЙ ВОДЫ
- 4 ВОДОЗАБОРНИК СЫРОЙ ВОДЫ ДЛЯ ДВИГАТЕЛЯ 1 ДЮЙМ (25 мм)
- 5 ФИЛЬТР ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА
- 6 ПОДАЧА ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА 1/2 ДЮЙМА (13 мм)
- 7 ВОЗВРАТ ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА 1/2 ДЮЙМА (13 мм)
- 8 ВЫХЛОПНОЙ ШЛАНГ ЧЕРЕЗ КОРПУС 2 ДЮЙМА (51 мм)
- 9 ОТСЕЧНЫЙ ВЕНТИЛЬ ПОДАЧИ ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА
- 10 ПАЛУБНЫЙ ФИТИНГ ДЛЯ ЗАПРАВКИ ТОПЛИВА 1 1/2 ДЮЙМА (38 мм)
- 11 ФИТИНГ ВЕНТИЛЯЦИИ ТОПЛИВНОГО БАКА 3/4 ДЮЙМА (19 мм)



КОМПОНОВКА ДВИГАТЕЛЯ/ТОПЛИВНОЙ СИСТЕМЫ H260 (ОПЦИОННО)

MODEL NO.	260BDS7D	POWER PK.	NONE
ENGINE DEPT.		DATE	10/18/97

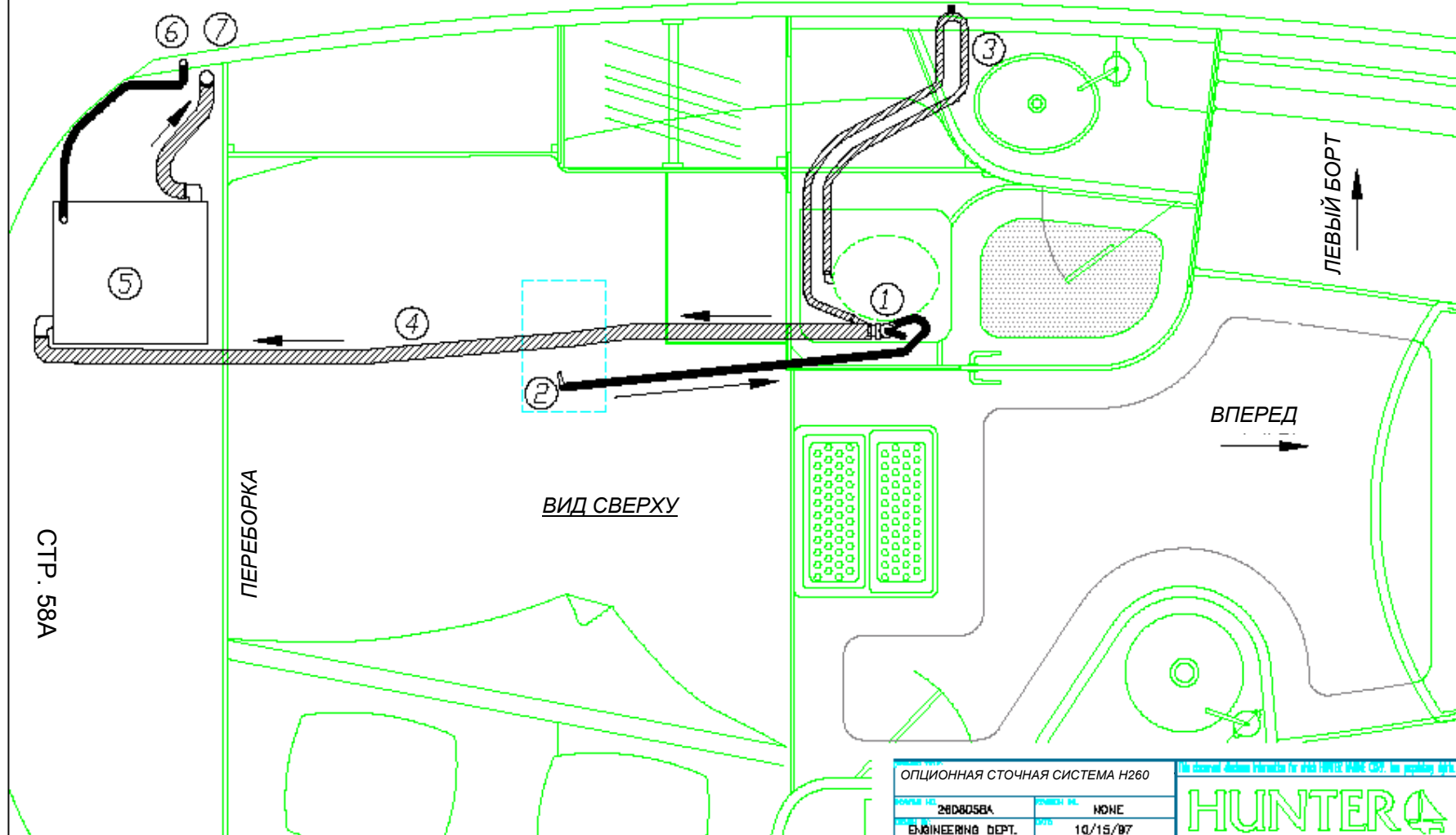




- 1 ШКАФЧИК/УПРАВЛЕНИЕ
- 2 ЗАБОРНИК СЫРОЙ ВОДЫ/ КИНГСТОН 3/4 ДЮЙМА (19 мм)
- 3 КОНТУР ВЕНТИЛЯЦИИ 3/4 ДЮЙМА (19 мм)
- 4 САНИТАРНЫЙ ШЛАНГ ОТХОДОВ 1 1/2 ДЮЙМА (38 мм)
- 5 БАК ДЛЯ СБОРА ОТХОДОВ 13 ГАЛЛОНОВ (49,2 ЛИТРА)

- 6 ВЕНТИЛЯЦИЯ БАКА, ФИТИНГ КОРПУСА 3/4 ДЮЙМА (19 мм) ШЛАНГ SHIELDVAC
- 7 ПАЛУБНЫЙ ФИТИНГ ВЫКАЧИВАНИЯ БАКА ОТХОДОВ САНИТАРНЫЙ ШЛАНГ 1 1/2 ДЮЙМА (38 мм)

→ = НАПРАВЛЕНИЕ ПОТОКА



СТР. 58А

ПЕРЕБОРКА

ВИД СВЕРХУ

ЛЕВЫЙ БОРТ

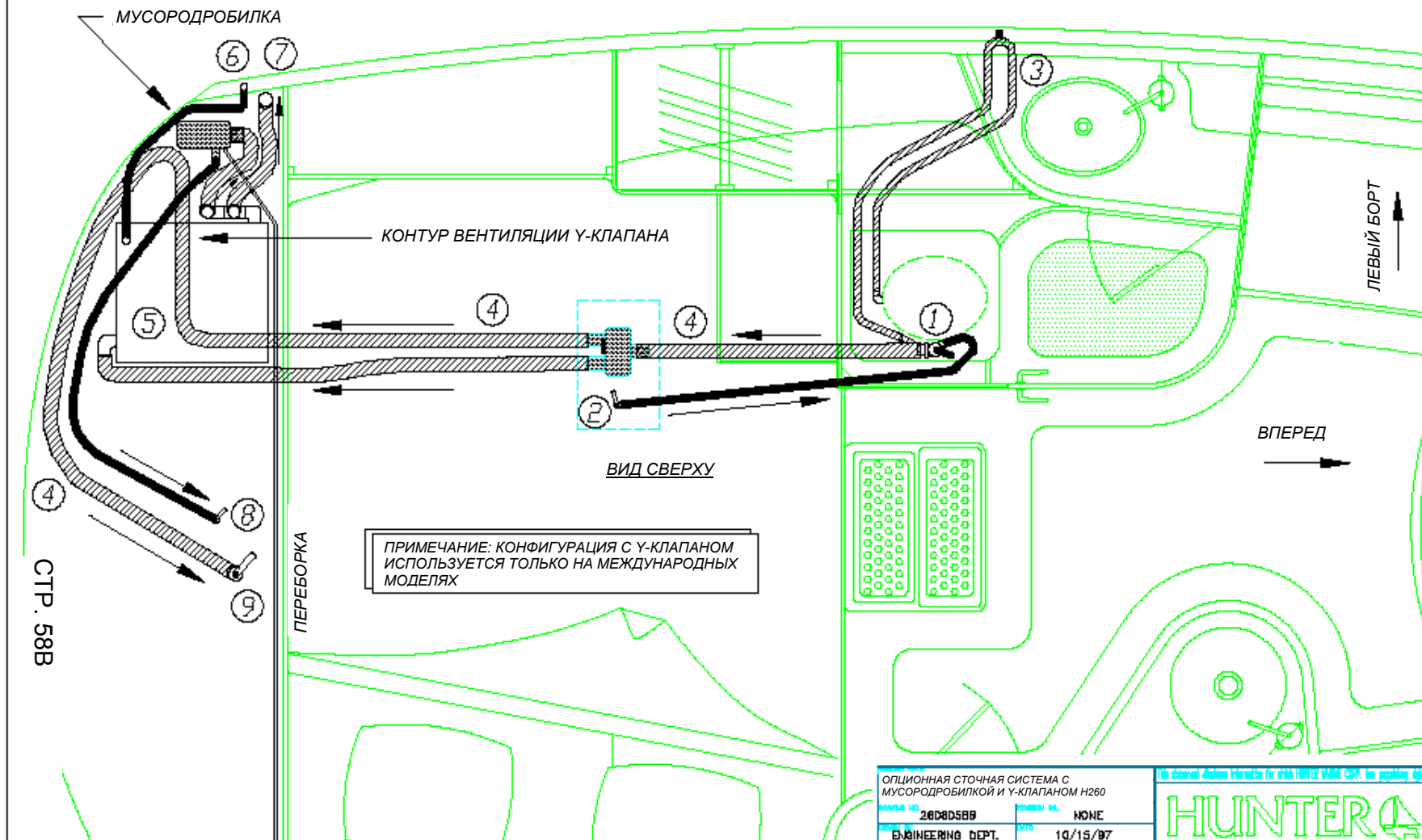
ВПЕРЕД

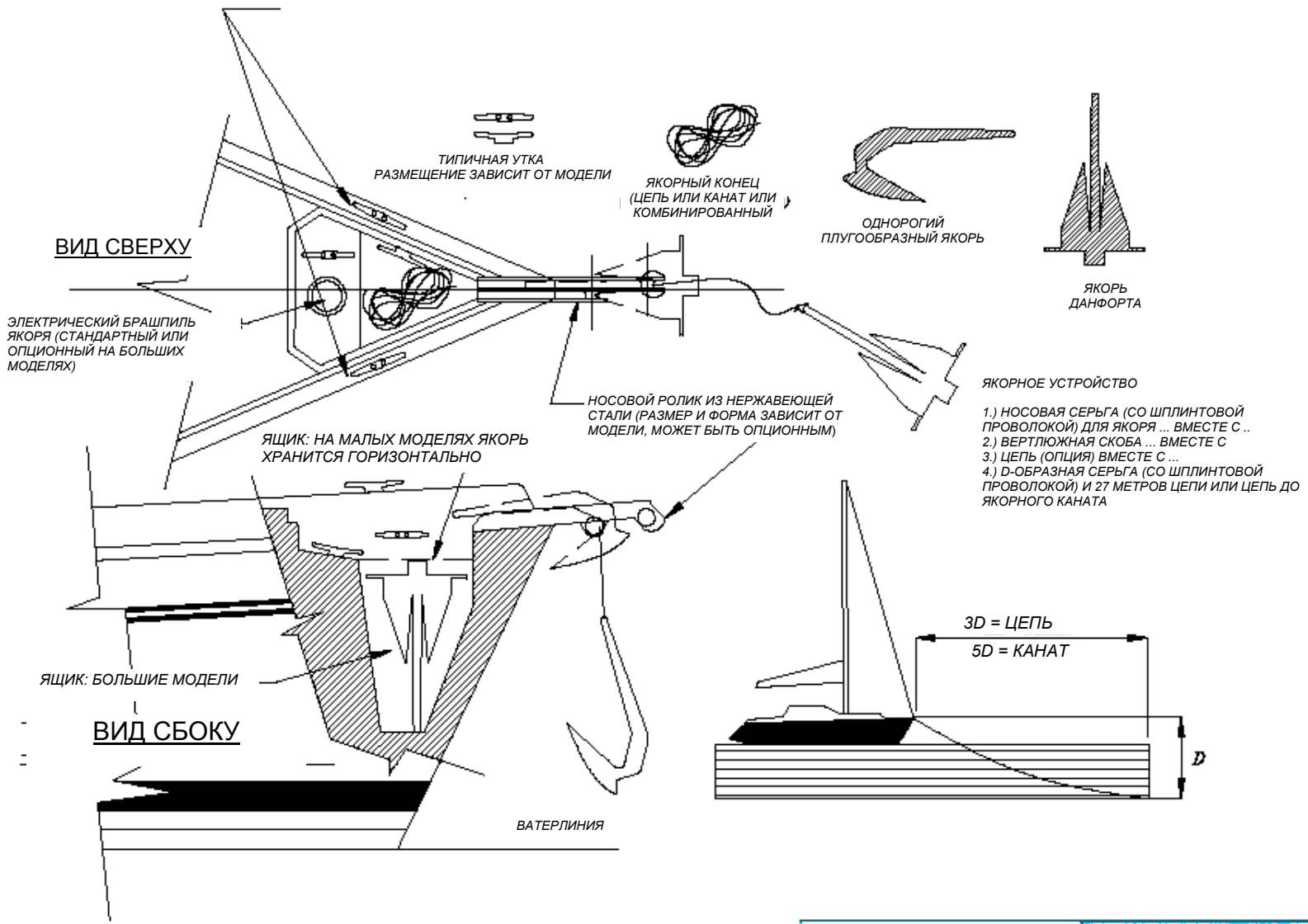
ОПЦИОННАЯ СТОЧНАЯ СИСТЕМА H260		
КОМПЬЮТЕР. ЗАДАНИЕ	ПРОЕКТ. ИЛ. NONE	
ИНЖЕНЕРИНОЕ ДЕПТ.	ДАТА 10/15/07	

- 1 ШКАФЧИК/УПРАВЛЕНИЕ
- 2 ЗАБОРНИК СЫРОЙ ВОДЫ/ КИНГСТОН 3/4 ДЮЙМА (19 мм)
- 3 КОНТУР ВЕНТИЛЯЦИИ 3/4 ДЮЙМА (19 мм)
- 4 САНИТАРНЫЙ ШЛАНГ ОТХОДОВ 1 1/2 ДЮЙМА (38 мм)
- 5 БАК ДЛЯ СБОРА ОТХОДОВ 13 ГАЛЛОНОВ (49,2 ЛИТРА)

- 6 ВЕНТИЛЯЦИЯ БАКА, ФИТИНГ КОРПУСА 3/4 ДЮЙМА (19 мм) ШЛАНГ SHIELDVAC
- 7 ПАЛУБНЫЙ ФИТИНГ ВЫКАЧИВАНИЯ БАКА ОТХОДОВ САНИТАРНЫЙ ШЛАНГ 1 1/2 ДЮЙМА (38 мм)
- 8 ВЫХОД МУСОРОДРОБИЛКИ
- 9 ВЫХОДНОЙ КИНГСТОН У-КЛАПАНА 1 1/2 ДЮЙМА (38 мм)

→ = НАПРАВЛЕНИЕ ПОТОКА





ЯКОРНАЯ СИСТЕМА	
FORMER ID: 2808058	FORMER NO: NONE
DATE: ENGINEERING DEPT.	DATE: 8/4/87





**H U N T E R<sup>®</sup>**

**MARINE CORPORATION**

**AN EMPLOYEE OWNERSHIP COMPANY**

**P.O. Box 1030, Route 441**

**Alachua, FL, USA 32615**

**Ph: 386-462-3077 Fx: 386-462-4077**

**E-Mail: [huntermarine@worldnet.att.net](mailto:huntermarine@worldnet.att.net)**

**Website: [www.huntermarine.com](http://www.huntermarine.com)**