

NÁVOD K POUŽITÍ



DINGHY 330, 400, 500

DINGHY 460/5

Úvodem

Nafukovací čluny **DINGHY** jsou ideálními společníky při rekreačních pobytech a dovolené u vody, kdy oceníte zejména jejich nízkou hmotnost a malé rozměry ve složeném stavu, které umožňují snadnou přepravu v zavazadlovém prostoru osobního automobilu.

Čluny **DINGHY** můžete použít v rozsahu od prostého pohonu pádly na klidných nebo peřejnatých vodách s obtížností do stupně WW IV. až po jízdu se závěsným lodním motorem při Vaší dovolené u moře.

Čluny vyráběné pod značkou **ULTIMATE®** ve své konstrukci zahrnují prvky podporující v maximální míře pasivní bezpečnost při plavbě, ale současně umožňují i snadnou a rychlou opravu v provizorních podmínkách bez nároků na zvláštní technické vybavení. Je to v první řadě dvojité opláštění vzduchových komor, v druhé řadě pak samotná vícekomorová konstrukce s nezávislým samostatným plněním jednotlivých komor. Nahrazením tuhého spojení mezi bočními válci a podlahou volnějším vázaným spojem, který dovoluje válcům částečný vertikální posun, získaly čluny značky **ULTIMATE®** vynikající stabilitu a odolnost proti převržení ve vysokých vlnách i v těžkých peřejnatých terénech.

*Čluny **ULTIMATE®** jsou zařazeny do konstrukční kategorie C – příbřežní vody, pro plavidla konstruovaná pro plavbu v příbřežních vodách, zálivech, ústích řek, jezerech a řekách, kde lze očekávat sílu větru dosahující stupeň 6 Beaufortovy stupnice včetně a určující výšku vlny do 2 m včetně.*

Posouzení shody bylo provedeno podle modulu „Aa“ přílohy č. VI Směrnice 94/25/ES pro rekreační plavidla.



OBSAH

1. PARAMETRY ČLUNŮ DINGHY	5	3.3. <i>SERVISNÍ SOUPRAVA</i>	15
1.1. <i>ZÁKLADNÍ ÚDAJE</i>	5	3.4. <i>PŘEPRVNÍ OBAL</i>	15
1.2. <i>SESTAVA</i>	7	4. DOPLŇKY	16
1.3. <i>DOPLŇKY</i>	7	4.1. <i>ZRCADLO</i>	16
2. HLAVNÍ SOUČÁSTI ČLUNU	8	4.1.1. <i>Popis</i>	16
2.1. <i>PLNÍCÍ VENTIL ULTIMATE®</i>	8	4.1.2. <i>Sestavení zrcadla</i>	17
2.1.1. <i>Popis ventilu</i>	8	4.1.3. <i>Montáž zrcadla na člun</i>	17
2.1.2. <i>Otevření ventilu</i>	8	4.1.4. <i>Demontáž zrcadla</i>	19
2.1.3. <i>Uzavření ventilu</i>	9	4.1.5. <i>Údržba a opravy</i>	19
2.1.4. <i>Demontáž a zpětná montáž ventilu</i>	9	4.2. <i>VÝZTUŽNÝ RÁM</i>	20
2.1.5. <i>Údržba ventilu</i>	9	4.2.1. <i>Použití</i>	20
2.1.6. <i>Závady a jejich odstranění</i>	10	4.2.2. <i>Popis</i>	20
2.2. <i>VNĚJŠÍ PLÁŠŤ ČLUNU</i>	11	4.2.3. <i>Sestavení rámu</i>	20
2.2.1. <i>Technický popis, materiál</i>	11	4.2.4. <i>Montáž rámu do člunu</i>	20
2.2.2. <i>Spojení dílů</i>	11	4.2.5. <i>Údržba</i>	21
2.2.3. <i>Demontáž a montáž dílů člunu</i>	11	4.3. <i>PODLÁŽKA</i>	22
2.2.4. <i>Údržba a opravy pláště</i>	12	4.3.1. <i>Použití</i>	22
2.3. <i>VZDUŠNICE</i>	13	4.3.2. <i>Popis</i>	22
2.3.1. <i>Technický popis, materiál</i>	13	4.3.3. <i>Sestavení podlahy</i>	22
2.3.2. <i>Uložení vzdušnice v plášti</i>	13	4.3.4. <i>Montáž podlahy do člunu</i>	23
2.3.3. <i>Demontáž vzdušnic</i>	13	4.3.5. <i>Údržba</i>	23
2.3.4. <i>Montáž vzdušnic</i>	14	4.4. <i>VNITŘNÍ ODKLÁDACÍ KAPSY</i>	24
2.3.5. <i>Údržba a opravy</i>	14	4.5. <i>KONTEJNER</i>	24
3. PŘÍSLUŠENSTVÍ	15	5. UVEDENÍ ČLUNU DO PROVOZU	25
3.1. <i>SEDAČKY</i>	15	5.1. <i>VYBALENÍ A PŘÍPRAVA ČLUNU</i>	25
3.2. <i>LANA A ÚCHYTY</i>	15	5.1.1. <i>Vybalení člunu</i>	25

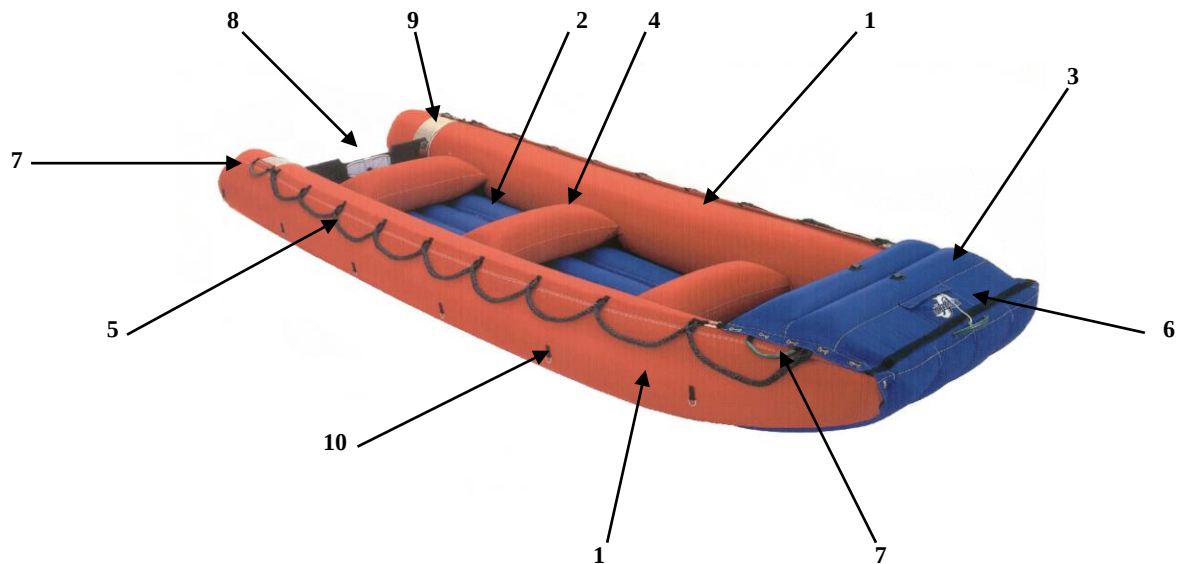
5.1.2.	<i>Provozní tlak</i>	25
5.1.3.	<i>Plnicí zařízení - pumpy, hustilky</i>	26
5.2.	<i>NAFOUKNUTÍ SAMOSTATNÉHO ČLUNU</i>	28
5.2.1.	<i>Nafouknutí člunu</i>	28
5.2.2.	<i>Pořadí při nafukování komor</i>	28
5.2.3.	<i>Vyfouknutí člunu</i>	28
5.2.4.	<i>Složení člunu</i>	29
5.3.	<i>SESTAVENÍ ČLUNU PRO JÍZDU SE ZÁVĚSNÝM MOTOREM</i>	30
5.3.1.	<i>Nafouknutí člunu</i>	30
5.3.2.	<i>Vyfouknutí člunu</i>	30
5.3.3.	<i>Složení člunu</i>	31
5.4.	<i>POKYNY PRO ÚDRŽBU A SKLADOVÁNÍ</i>	32
5.4.1.	<i>Přeprava člunu</i>	32
5.4.2.	<i>Údržba</i>	32
5.4.3.	<i>Skladování</i>	32
5.4.4.	<i>Rozsah pracovních teplot</i>	32
6.	PLAVBA NA NAFUKOVACÍM ČLUNU	33
6.1.	<i>PROVOZ ČLUNU</i>	33
6.2.	<i>POHON PÁDLY</i>	33
6.3.	<i>PLAVBA SE ZÁVĚSNÝM MOTOREM</i>	34
6.3.1.	<i>Montáž závěsného lodního motoru</i>	34
6.3.2.	<i>Vyvážení člunu</i>	37
6.4.	<i>ZÁSADY BEZPEČNÉHO PROVOZU</i>	39
7.	ZÁRUKY	41
7.1.	<i>ZÁRUČNÍ PODMÍNKY</i>	41
7.2.	<i>ZÁRUČNÍ LHŮTA</i>	41
7.3.	<i>ZÁRUČNÍ LIST</i>	42

1. Parametry člunů DINGHY

1.1. Základní údaje

		DINGHY 330	DINGHY 400	DINGHY 500
délka vnější	[cm]	330	400	500
délka vnitřní	[cm]	220	295	385
šířka vnější	[cm]	164	164	164
šířka vnitřní	[cm]	80	80	80
počet komor		9	9	11
Ø bočního válce	[cm]	42	42	42
objem vzduchu celkový	[lt]	1473	1799	2362
provozní tlak	[kPa]	30	30	30
	[bar]	0.3	0.3	0.3
nosnost	[kg]	450	650	850
hmotnost	[kg]	25	31	42
přepravní rozměry	[cm]	100x40x20	100x50x25	110x50x40
počet osob max.		4	6	8
výkon motoru doporučený	[kW]	3.7	5.9	22.1
	[Hp]	4	8	30
výkon motoru	[kW]	3.7	7.5	29.4
max.	[Hp]	5	10	40

obr. 1 : Člun DINGHY 500



1 – boční válec; 2 – podlahový díl; 3 – paluba; 4 – sedačka; 5 – záchytné lano; 6 – vyvazovací lano; 7 – madla; 8 – zrcadlo s podložkami motoru; 9 – nerezový oblouk; 10 – poutka s kovovými oky;

1.2. Sestava

		DINGHY 330	DINGHY 400	DINGHY 500
nafukovací člun	[ks]	1	1	1
počet sedaček	[ks]	2	2	3
vlečné lano	[m]	6,5	6,5	6,5
úchyty pro nohy		zvláštní výbava na objednávku		
přepravní obal	[ks]	1	1	1
videokazeta - návod		1	1	1
návod k použití		1	1	1
souprava na opravy (lepidlo a záplaty)	[sada]	1	1	1
tlakoměr	[ks]	na objednávku	na objednávku	na objednávku
klíč na ventily	[ks]	1	1	1

1.3. Doplnky

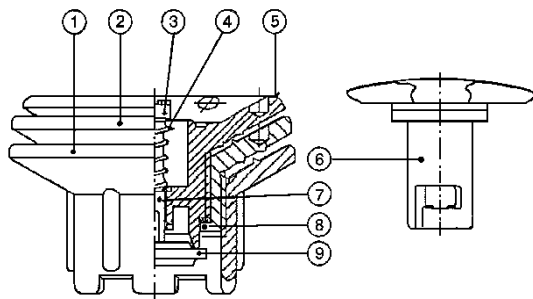
		DINGHY 330	DINGHY 400	DINGHY 500
podlážka-počet dílů	[ks]	3	5	6
rám – patice	[ks]	2	2	2
rám – rovné díly	[ks]	2	4	6
zrcadlo – oblouky	[ks]	2	2	2
- deska	[ks]	1	1	1
- spojovací mat.	[sada]	1	1	1

2. Hlavní součásti člunu

2.1. Plnicí ventil Ultimate®

2.1.1. Popis ventilu

Čluny jsou osazeny plnicími ventily **ULTIMATE®**. Jedná se o pružinové ventily konstruované pro dvoustvrstvé pláště nafukovacích komor, které kromě své funkce zajišťují také vzájemnou polohu vzdušnice a vnějšího pláště.



1. vnitřní matice
2. mezikus
3. rozetka
4. pružina kuželky
5. těleso ventilu
6. krytka ventilu
7. kuželka
8. těsnění tělesa ventilu
9. těsnění kuželky

obr. 2: Řez ventilem

2.1.2. Otevření ventilu

Stlačením a pootočením doleva uvolníte krytku z výřezů bajonetového uzávěru a můžete ji volně vysunout z tělesa ventilu. Po odstranění krytky se uvolní plnicí hrdlo ventilu s vyčnívající rozetou kuželky.

V poloze “uzavřeno” vyčnívá rozeta cca 1 cm nad hrdlo ventilu. Stlačením rozety pod úroveň hrdla a pootočením o 90° vklouzne kuželka do aretačních drážek a ventil zůstane zablokován v poloze “otevřeno”.

2.1.3. Uzavření ventilu

Při uzavírání ventilu opět vtláče kuželku do hrdla ventilu a pootočte ji o 90°, aby se uvolnila z aretačních drážek. Přítlačná pružina vysune kuželku a uzavře těsnění hrdlo. Nasaďte krytku do hrdla ventilu a volně s ní otáčejte až do sebe zapadne bajonetový uzávěr. Nakonec vtláče krytku do ventilu a pootočte s ní doprava až k dorazu. Tak zůstane ventil zajištěn proti vnikání vody a nečistot k těsnícím prvkům nebo proti případnému mechanickému poškození.

Přítlačná pružina kuželky je vyrobena z nerezového materiálu. Dbejte na to, aby při balení člunu byly vždy všechny ventily v poloze “uzavřeno” a s nasazenou krytkou. Zabráníte tím předčasnou únavu materiálu pružiny a zároveň i možnému mechanickému poškození kuželky ventilu při skládání člunu.

2.1.4. Demontáž a zpětná montáž ventilu

Demontáž tělesa ventilu se provádí při demontáži vzdušnic nebo při prohlídce a čištění dosedacích ploch a těsnění ventilu. Pro povolování a utahování ventilu používejte vždy klíč ze servisní soupravy.

Sejměte krytku ventilu, nasaďte klíč a vyšroubujte těleso ventilu. Uvolnění tělesa ventilu se nejsnáze provede, je-li komora natlakována. Nelze-li komoru udržet pod tlakem, je třeba rukou přidržet přes plášť člunu spodní díly ventilu, aby se při povolování závitu neprotáčely. Po uvolnění lze již zbývající část závitu vyšroubovat rukou bez pomoci klíče.

Před zpětnou montáží ventilu nejprve urovnejte vzdušnici v plášti tak, aby otvor pro ventil licoval s mezikusem ve vzdušnici. Přidržte rukou přes vnější plášť spodní díly ventilu, aby při šroubování nedošlo k protočení vzdušnice. Těleso ventilu zašroubujte a zlehka klíčem dotáhněte. Konečné dotažení proveďte až po natlakování komory na hodnotu provozního tlaku 30 kPa.

Na spodní hraně vnitřní matice ventilu jsou zavzdušňovací výřezy, které zabraňují přísátí matice na protilehlou stranu vzdušnice při odsávání vzduchu z komory. Při demontáži i montáži ventilu postupujte tak, aby nedošlo k poškození vzdušnice o spodní matici při povolování nebo dotahování tělesa ventilu.

2.1.5. Údržba ventilu

Ventily **ULTIMATE®** jsou vyrobeny z odolného plastu a nevyžadují žádnou zvláštní údržbu. Pro jejich dobrou funkci je udržujte v čistotě a zabraňte mechanickému poškození.

2.1.6. Závady a jejich odstranění

- * **Únik vzduchu plnicím hrdlem** - zpravidla jej způsobují zanesené nečistoty na těsnění nebo dosedací plochy ventilu. Postačí několikrát krátce stisknout kuželku a proud vzduchu nečistoty vyplaví. Uniká-li vzduch i nadále, je třeba demontovat těleso ventilu, prohlédnout a vyčistit těsnicí plochy, případně vyměnit těsnění.
- * **Únik vzduchu kolem tělesa ventilu** - je buď povolené těleso ventilu a nebo poškozen těsnicí O kroužek. V prvním případě dotáhněte těleso klíčem. V druhém případě demontujte ventil a zkontrolujte, popřípadě vyměňte O kroužek.
- * **Únik vzduchu kolem ventilu** – zkontrolujte dotažení mezikusu ve spodní matici.
- * **Poškození kuželky** - dochází k němu při nešetrné manipulaci s ventilem. Vyměňte těleso ventilu. Při zlomení kuželky zůstane patka s těsněním uvnitř vzdušnice a je třeba ji před montáží nového tělesa odstranit, aby nedošlo k poškození vzdušnice při balení člunu.

2.2. Vnější plášť člunu

2.2.1. Technický popis, materiál

Plášť člunu je vyroben z technické PAD tkaniny s vysokou odolností proti oděru a mechanickému poškození. K sešití jednotlivých dílů jsou použity vysokopevnostní PES nitě. Tato volba materiálů dovoluje použití poměrně vysokého provozního tlaku 30 kPa. Plášť vytváří obal pro vzdušnice volně uložené v komorách. Všechny komory jsou vybaveny montážními otvory pro vyjímání nebo ukládání vzdušnic. Dlouhé komory bočních válců a podlah mají dva montážní otvory na protilehlých koncích pro snadnější manipulaci se vzdušnicí.

PAD tkanina pláště je pro vodu propustná, což má význam zejména pro rychlé sušení člunu po použití.

2.2.2. Spojení dílů

Pro čluny **ULTIMATE®** je charakteristický vícekomorový systém s nezávislým plněním jednotlivých komor, který je z hlediska bezpečnosti výhodnější zejména při použití člunů pro rafting.

Člun se skládá z hlavních nosných dílů, t.j. bočních válců a podlahového dílu s našitou palubou, a z vedlejších dílů, t.j. sedaček. Spojení hlavních nosných dílů je provedeno "vázaným spojem", který vytváří pevnostní šňůra protažená průvleky v límcích jednotlivých dílů. Sedačky jsou vevázány do spoje hlavních nosných dílů.

Vázaný spoj umožňuje individuální rozmístění sedaček podle potřeb uživatele vzhledem k počtu osob, rozmístění nákladu nebo zavazadel ve člunu. Do vázání je možné kotvit většinu prvků z řady doplňků (viz oddíly 3. a 4.), které mají splňovat podmínku pevného spojení s člunem. Provedení změn není obtížné a v případě potřeby se dají provést kdykoli.

2.2.3. Demontáž a montáž dílů člunu

Demontáž dílů lze provést velmi snadno vyvlečením spojovacích šňůr z průvleků v límcích dílů. Při rozebírání spoje se nejprve uvolňují zámky paluby a pak se postupuje směrem k zádi člunu. Úplná demontáž člunu se provádí pouze ve výjimečných případech, např. při letecké přepravě z důvodu rozložení hmotnosti člunu do více zavazadel. Převážně se provádí pouze částečná demontáž a to buď při opravách vzdušnic, montáži doplňků nebo přemístění sedaček.

Při demontáži si prohlédněte a zapamatujte způsob vedení spojovacích šňůr a při skládání člunu dohromady se jej snažte dodržet. Důležité je zejména vypnutí šňůr. Při nerovnoměrném vypnutí dojde po nafouknutí člunu k nežádoucím tvarovým deformacím. Jednoduchým vodítkem jsou přesahy spojovacích šňůr, které by po svázání člunu měly být na obou stranách stejné. Svazování dílů ukončete protažením šňůry poutky na konci paluby a límcí bočního válce do tzv. zámku.

2.2.4. Údržba a opravy pláště

Údržba pláště spočívá v opláchnutí a odstranění nečistot po použití. Důkladné opláchnutí je nutné zvláště po použití člunu ve slané vodě.

Důležité je vysušení člunu před složením a uskladněním. Skladování sbaleného zavlhlého člunu v nevětraných temperovaných prostorech může zapříčinit vznik plísní.

Drobná poškození lze v případě nutnosti opravit nouzově záplatami ze servisní soupravy s pomocí lepidla Purocel. Před nanášením lepidla je nutné plášť dobře vysušit. Mezi plášť a vzdušnici pod poškozeným místem vložte PE folii, která zabrání jejich slepení. Po takto provedené opravě je vhodné v poškozené komoře snížit provozní tlak, aby nedošlo k zvětšení trhliny. K provedení odborné opravy zašlete poškozený díl nebo celý člun výrobci.

2.3. Vzdušnice

2.3.1. Technický popis, materiál

Vzdušnice jsou vyrobeny ze zdvojené folie z měkčeného PVC technologií VF svařování. Mají podobu tvarových válců s rozlišením podle tvaru příslušné komory pláště. Použitá PVC folie je krátkodobě odolná proti působení chemických látek a ropných produktů. V běžném rozmezí teplot dobře odolává mechanickému namáhání při používání člunu. Při teplotách pod bodem mrazu se začíná projevovat křehnutí folie a v místech ohybu může dojít i ke zlomu. Budete-li používat člun i v takových podmínkách, pak Vám doporučujeme nafouknout i balit člun vytemperovaný alespoň na teplotu + 5°C a na místo použití a zpět jej dopravovat v nafouknutém stavu.

2.3.2. Uložení vzdušnice v plášti

Vzdušnice odpovídají rozměrům příslušných komor, ve kterých jsou volně uloženy a zajištěny ventilem tak, jako je uložena vzdušnice v plášti kola. Toto volné uložení umožňuje v případě potřeby vzdušnici z pláště vyjmout.

2.3.3. Demontáž vzdušnic

Vzdušnice sedaček a palub lze demontovat z nafouknutého člunu, se vzdušnicemi dlouhých komor, tzn. podlah a bočních válců, se podstatně lépe pracuje je-li člun vyfouknutý. Pro jednotlivé typy vzdušnic se postupy demontáže odlišují takto:

- * **sedačky** - po upuštění vzduchu z podlahových komor člunu a vyšroubování tělesa ventilu sedačky lze po rozevření chlopni vzdušnici vytáhnout bez zásahu do vázaného spoje.
- * **paluba(-y)** - po vyšroubování tělesa ventilu z paluby vypustíte částečně levý válec a rozeberete vázání na levé straně paluby ve směru jízdy. Tím se uvolní přístup k montážní kapse na konci komory a vzdušnici můžete vytáhnout.
- * **boční válec** - vyfoukněte příslušnou polovinu podlahy, všechny sedačky, palubu a po uvolnění ventilu i boční válec. Rozeberete vázání na přídi od zámku až na konec příďového oblouku na spodní straně bočního válce, válec vyklopte do strany a rozložte jej vedle člunu. Malou montážní kapsou na přídi uvolněte špičku vzdušnice a uvažte na ní pomocné lanko, které Vám uspoří mnoho námahy při zavlékání vzdušnice nazpátek do komory. Rozevřete chlopně na zadním čele válce a vzdušnici vytáhněte. Odvažte pomocné lanko a ponechte ho zavlečené v plášti komory.
- * **podlahy** - vyfoukněte podlahový díl, sedačky, palubu a částečně i oba boční válce. Rozeberete vázání na přídi od zámků až po špičky válců a vyklopte palubu dopředu. Vyšroubujte ventil a rozeberete vázání podlahy na zádi člunu. Montážní kapsou na přídi uvolněte vzdušnici a navažte na ni pomocné lanko. Vzdušnici vytáhněte zadní montážní kapsou ven z komory. I zde ponechte pomocné lanko zavlečené v komoře.

Poznámka: jako pomocné lanko lze využít vyvazovací lano uložené v příďové kapse na palubě člunu.

2.3.4. Montáž vzdušnic

Při zpětné montáži zachovejte tento postup. Vzdušnici přeskládejte kolem podélné osy na třetiny. Na konec dlouhých vzdušnic podlahy nebo bočního válce navažte konec zavlečeného lanka a s jeho pomocí je vtáhněte do komory. Krátké vzdušnice vsuňte do komor paluby nebo sedaček přímo. Montážními kapsami na koncích komory pečlivě urovnejte vzdušnici v rozích a rozložte ji na plocho kam až rukou dosáhnete. Urovnejte proti sobě otvor v plášti s mezikusem a zašroubujte těleso ventilu. Před nasazením ventilu zkontrolujte stav a polohu těsnícího O kroužku. Nakonec doplňte vázání na přidi a zádi a člun zkušebně natlakujte.

2.3.5. Údržba a opravy

Po ukončení sezóny před dlouhodobým uskladněním doporučujeme zkontrolovat, zda se do vzdušnic nedostala voda a to buď při poškození, manipulací se zaplaveným ventilem nebo jako kondenzát při nafukování tlakovým vzduchem z kompresoru. Zejména říční voda obsahuje velké množství mikroorganismů, které mohou vyvolat hnilobné procesy a zapříčinit tvorbu plísní uvnitř vzdušnice.

Trhliny způsobené mechanickým poškozením lze opravit s pomocí lepidla a záplat ze servisní soupravy. Vzdušnici demontujte z člunu dle odst. 2.3.3. a vysušte. Lepené místo musí být suché, zbavené mastnoty a nečistot. Naneste lepidlo na poškozené místo i záplatu a nechte je mírně zaschnout. Přiložte záplatu a ponechte cca 20 minut zatížené. Po vytvrzení spoje namontujte vzdušnici zpět do člunu.

Lepidlo dodávané v servisní soupravě lze nahradit vteřinovými lepidly vhodnými pro spojování měkčeného PVC.

3. Příslušenství

3.1. Sedačky

Čluny jsou standardně vybaveny sedačkami v počtu podle typu člunu:

DINGHY 330	2 ks
DINGHY 400	2 ks
DINGHY 500	3 ks

Sedačky mají podobu jednokomorových válců s manžetami a jsou vevázány do spoje bočního válce a podlahy. Po uvolnění spoje je možné sedačky posunovat, popřípadě i zvýšit jejich počet. Sedačky zabráňují sevření bočních válců a umožňují odtok vody vázáním při zalití člunu ve vlnách. Proto nedoporučujeme snižovat jejich počet pod úroveň standardní výbavy.

3.2. Lana a úchyty

Ve standardní výbavě je člun vystrojen záchytnými lany na bočních válcích a vyvazovacím lanem na přídi. Záchytná lana slouží k zachycení při dobrovolném nebo nedobrovolném opuštění člunu a nejsou tedy určena k přenášení nebo poutání člunu. Vyvazovací lano v délce 6,5 m je uloženo v kapse na přídi a slouží k vlečení nebo vázání člunu při kotvení.

K přenášení nafouknutého člunu jsou určeny úchyty s hadicovými návleky na bočních válcích a přídi člunu. Poutka s kovovými oky na vnější obšívce člunu lze využít k připoutání ke střešnímu nosiči automobilu nebo přívěsu při převozu, popřípadě k zavěšení součástí potápěčské výstroje pod člunem.

3.3. Servisní souprava

Souprava pro drobné opravy člunu obsahuje:

- * 2 ks záplat PAD tkaniny
- * 2 ks záplat PVC folie
- * tuba lepidla
- * klíč na ventily
- * manometr

Tato souprava je určena pro drobné opravy. Opravy větších poškození svěřte výrobci.

3.4. Převravní obal

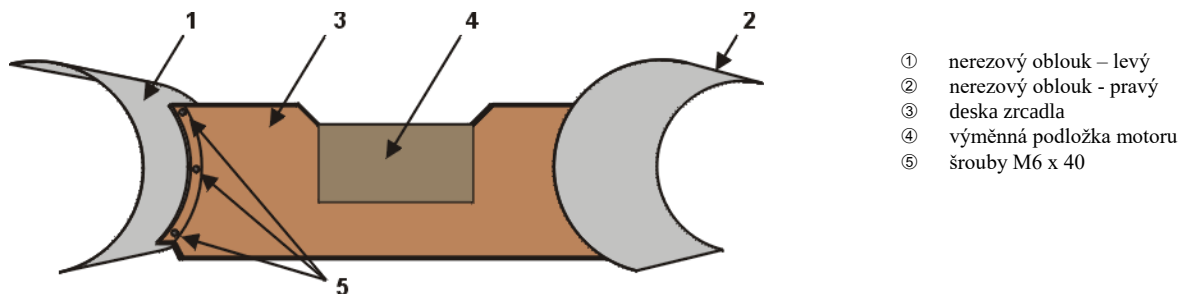
Slouží jako ochranný obal při transportu a uskladnění člunu.

4. Doplnky

4.1. Zrcadlo

4.1.1. Popis

U všech člunů **ULTIMATE®** řady DINGHY je možné použití závěsného spalovacího nebo elektrického motoru. S ohledem na různorodé použití člunů není zrcadlo součástí standardní výbavy člunu.



Obr. 3: Zrcadlo (pohled ve směru jízdy)

1. Oblouky - jsou vyrobeny z kvalitní nerezové oceli. Na kratších stranách oblouků jsou vyraženy dvojice párových otvorů pro připevnění zrcadla k bočním válcům. Navařená žebra slouží k připojení desky zrcadla v předepsaném odklonu. Oblouky jsou vyztuženy proti ohybu a podlepeny deskami pěnového PUR proti oděru a posunu po bočních válcích.

2. Deska - je vyrobena z vodovzdorné mořské překližky. Na desce je našroubována hliníková podložka pod šrouby motoru a výměnná podložka pod opěrky motoru z měkké překližky. V krajích desky jsou předvrtány otvory pro připojení oblouků.

3. Spojovací materiál - přiložený plastický sáček obsahuje nerezový spojovací materiál:

šrouby M 6 x 16 se zápusťnou hlavou	16 ks
šrouby M 6 x 30 se 6-ti hranou hlavou	6 ks
matice M 6	22 ks
podložky Ø 6,4	6 ks
podložky Ø 6,4 velkoplošné.....	16 ks

4.1.2. Sestavení zrcadla

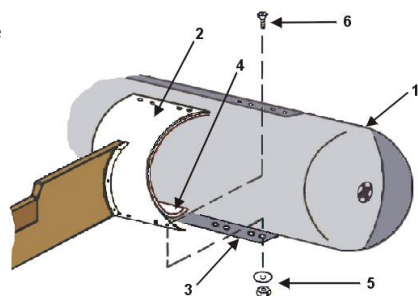
Přiložte k sobě desku a oblouky tak, aby se po nasazení na člun deska horní hranou s výřezem vykláněla ven směrem k zádi a hliníková podložka pod šrouby motoru byla uvnitř člunu. Nasaďte oblouky na desku a urovnejte otvory v žebrech oblouků s předvrtanými otvory v desce. Do urovnaných otvorů vložte šrouby M6 x 30 a zajistěte je maticemi M6 s podložkami.

4.1.3. Montáž zrcadla na člun

Montáž zrcadla se nejlépe provádí při nafukování člunu. Doporučujeme Vám tento postup:

1. Rozbalte člun na zemi a rozložte boční válce do stran.
2. Sestavte zrcadlo a zajistěte desku šrouby.
3. Přiložte zrcadlo ke konci podlahy mezi boční válce. Zrcadlo se horní hranou s výřezem vyklání od zádi a podložka pod šrouby motoru je uvnitř člunu.
4. Přiložte postupně oblouky ke spodním límcům bočních válců tak, aby se kryly otvory v dolní části oblouků s odpovídajícími otvory v límcích a díly spojte k sobě šrouby M6 x 16 (viz obr. 4). Pěnová podložka kryje hlavy šroubů a matice s velkoplošnými podložkami jsou na vnější straně spodních límců.

obr. 4: Připojení spodního límce

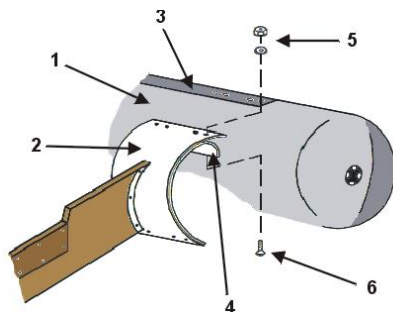


- ① boční válec
- ② oblouk
- ③ spodní límec
- ④ pěnová podložka
- ⑤ matice s podložkou
- ⑥ šroub M6 x 16

5. Nafoukněte boční válec zhruba na polovinu objemu tak, aby mezi pláštěm a obloukem zůstalo místo pro nasazení šroubů.

6. Zbývými šrouby spojte oblouky s horními límci bočních válců.

obr. 5: Připojení horního límce



- ① boční válec
- ② oblouk
- ③ horní límec
- ④ pěnová podložka
- ⑤ matice s podložkou
- ⑥ šroub M6 x 16

7. Dofoukněte boční válec a pokračujte v nafukování celého člunu podle doporučeného postupu (viz kap. 5.2. nebo 5.3.).

4.1.4. Demontáž zrcadla

Vyfoukněte člun podle doporučeného postupu (viz kap. 5.2.4. nebo 5.3.2.) s tím, že boční válce upustíte oba najednou cca na polovinu objemu tak, aby jste mohli při povolování matic přidržet rukou hlavy šroubů. Demontujte šrouby a zrcadlo vysuňte ven ze zádi člunu. Potom dokončete vyfukování a skládání člunu podle dále uvedeného návodu.

4.1.5. Údržba a opravy

Po použití člunu ve slané vodě opláchněte před uložením zrcadlo důkladně ve sladké vodě. Poškozený ochranný nátěr hran opravte voděodolnou barvou, která zamezí přístupu vlhkosti k vnitřním vrstvám překližky.

Žebrování na opěrkách motoru po určité době poškodí překližkovou podložku otlakem. Proto je podložka připevněna k desce mosaznými hřebíky, aby se dala snadno odstranit a vyměnit za novou.

Poznámka: *Vlastníte-li spalovací závěsný motor s přídatnou nádrží, je možné před montáží zrcadla posunout zadní sedačku o jednu polohu dopředu. Provedete to tak, že u rozloženého člunu rozeberete na zádi spojení podlahy s bočními válci a uvolněnou sedačku posunete o jednu polohu směrem k přidi (manžeta sedačky začíná na třetí dvojici párových otvorů od konce podlahy). Po zkompletování a nafouknutí člunu vznikne mezi sedačkou a zrcadlem dostatečný prostor na uložení přídatné nádrže, která je tak zajištěna proti pohybu a nepřekáží uvnitř člunu. Do takto uvolněného prostoru se dá také na boční válec zavěsit vnitřní kapsa s kotvou a kotevním lanem. S takto posunutou sedačkou se také pohodlněji ovládá řídicí páka motoru.*

4.2. Výztužný rám

4.2.1. Použití

Skládací výztužný rám je dodáván jako doplňková výbava pro čluny používané pro jízdu se závěsným lodním motorem. Hlavní význam má ve vyztužení podlahy člunu a zafixování výšky horní hrany zrcadla nade dnem člunu (viz 6.3.1. – montážní výška motoru). Vliv podélného vyztužení podlahy je výrazný při provozu s motorem o výkonu od 4 kW (5 Hp) výše a projeví se zejména dosažením vyšší jízdní rychlosti a zlepšenou ovladatelností.

4.2.2. Popis

Rám je vyroben z nerezových trubek. Skládá se ze dvou kusů koncových dílů s paticemi a příslušného počtu rovných dílů podle typu člunu. Rovné díly jsou osazeny trubkovými spojkami s pružnou pojistkou.

4.2.3. Sestavení rámu

Na koncový díl s paticí postupně připojte spojkami příslušný počet rovných dílů. Zkontrolujte, zda všechny pojistky správně zapadly do otvorů v trubkách rámu. Sestavený rám tvoří dvě stejně dlouhé tyče zakončené paticemi. Součástí rámu jsou dva návleky na konce trubek, které chrání plášť podlahového dílu proti poškození.

4.2.4. Montáž rámu do člunu

Rámové tyče nasazujte do člunu při nafukování před montáží zrcadla.

1. Rozbalte člun na zemi a rozložte boční válce do stran.
2. Na konce sestavených rámových tyčí navlečte ochranné návleky a vsuňte rámové tyče do tunýlků v úžlabí komor na vnitřní straně podlahového dílu.
3. Postupem uvedeným v oddílu 4.1.3. proveďte montáž zrcadla.
4. Nafoukněte boční válce a palubu (-y).
5. Povyťáhněte rámové tyče a zaklesněte desku zrcadla spodní hranou do patic koncových dílů.
6. Nafoukněte podlahový díl, sedačky a jako poslední sedačku kryjící podlahové ventily.

4.2.5. Údržba

Vzhledem ke své jednoduchosti a použitému materiálu nevyžaduje rám při běžném používání žádnou zvláštní údržbu. Po použití ve slané vodě jej opláchněte sladkou vodou. Před používáním ve slané vodě doporučujeme zlehka potřít spojky silikonovým olejem, který zabrání nárůstu sedimentů při odpařování vody a usnadní demontáž rámu při balení člunu.

4.3. Podlážka

4.3.1. Použití

Skládací podlážka je dodávána jako doplňková výbava pro čluny vybavené výztužným rámem a používané pro jízdu se závěsným lodním motorem. Kromě zvýšení pohodlí při používání člunu má hlavní význam v ochraně pláště podlahy při manipulaci s nákladem (např. potápěčské nebo rybářské vybavení) a dále ve vyztužení podlahy člunu. Vliv podélného vyztužení podlahy je výrazný při provozu s motorem o výkonu od 4 kW (5 Hp) výše a projeví se zejména dosažením vyšší jízdní rychlosti a zlepšenou ovladatelností.

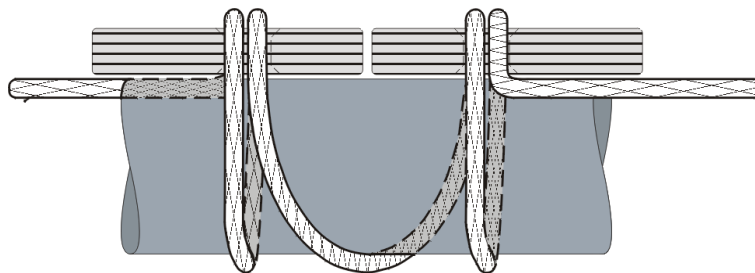
4.3.2. Popis

Podlážka je vyrobena z kvalitní vodovzdorné mořské překližky. Skládá se z jednotlivých přířezů, které jsou svázány spojovacími šňůrami. Na spodní straně podlážky jsou připevněny výztužné rámy z nerezových trubek. Rámy jsou dělené, spojené trubkovými spojkami. Na koncových dílech rámu jsou navařeny patice, do kterých se při montáži zaklesne deska zrcadla.

4.3.3. Sestavení podlážky

Podlážka je dodávána s protaženými spojovacími šňůrami, složená do harmoniky.

Podlahové přířezy rozložte na zemi spodní stranou nahoru (strana s volnými oky) a přiražte je těsně k sobě. Sestavte z dílů dvě rámové tyče s nasazenými návleky a provlečte je volnými oky (viz obr. 6) tak, aby se patice koncových dílů dotýkaly zadového přířezu podlahy, t.j. přířezu s kruhovými otvory pro obsluhu ventilů. Spojovací šňůry utahujte od koncového dílu směrem k přidi. Jako první se utahuje střední šňůra a po ní postupně obě krajní. Volné konce šňůr zajistěte proti zpětnému provlečení uzlem, aby se zabránilo uvolnění spojů.



obr. 6: Vedení spojovací šňůry

4.3.4. Montáž podlážky do člunu

Při instalaci podlážky s rámem do člunu postupujte takto:

1. Rozložte člun a vyklopte boční válce do stran.
2. Na podlahový díl člunu nasuňte odzadu pod sedačkami sestavenou podlážku s rámem na spodní straně. V kombinaci s podlážkou se rám nezasunuje do tunýlků na podlahovém dílu, ale je na nich volně položen.
3. Postupem dle odd. 4.1.3 namontujte čelo a dofoukněte boční válce a paluby.
4. Přifoukněte podlahové komory. Kruhové výřezy v podlážce jsou rozměřeny tak, aby umožňovaly přístup k ventilům za provozu. Proto se nedejte zmást tím, že v počáteční fázi leží ventily mimo otvory.
5. Po přifouknutí podlahových komor posuňte podlážku k zrcadlu a vtlačte jeho spodní hranu do vyčnívajících patic.
6. Dotlakujte podlahové komory a dofoukněte sedačky.

Při skládání člunu proveďte nejprve demontáž zrcadla, vypustěte sedačky a uvolněnou podlážku vytáhněte z člunu. Člun dále skládejte podle doporučeného postupu.

Uvolněte zajišťovací uzly na koncích spojovací šňůry a postupně od přídě uvolněte oka, aby se uvolnil rám. Šňůrky ponechte provlečené v podlážce pro další použití.

4.3.5. Údržba

Podlážku po použití omyjte sladkou vodou a nechte dobře vysušit. Uložte ji na suchém, dobře větraném místě.

***Poznámka:** Při déletrvajícím uskladnění nevysušené podlážky v neprodyšném obalu může dojít vlivem vlhkosti ke zkroucení desek.*

4.4. Vnitřní odkládací kapsy

Vnitřní odkládací kapsy jsou univerzální pro všechny typy člunů **ULTIMATE®**. Jsou dodávány jako doplňková výbava a slouží k uložení drobných předmětů a součástí výstroje, jako např. kotva s lanem, kotevní bójky nebo přívodní vzduchová hadice. Kapsy jsou opatřeny chlopní se zajištěním proti samovolnému otevření. Nejsou vodotěsné a proto se nehodí pro ukládání věcí citlivých na vlhkost.

Kapsa se přivazuje horním poutkem k poutku na horním límci bočního válce na místě, které si vyberete. Průchodky na dolní manžetě kapsy slouží k uchycení kapsy do vázaného spoje. Používají se tehdy, když chcete zajistit svoje věci tak, aby při možném převrácení člunu nedošlo k vypadnutí kapsy a ztrátě výbavy.

4.5. Kontejner

Kontejner je součástí zvláštní výbavy určené pro sjíždění divokých řek při výpravách expedičního charakteru. Nechrání proti vodě a vlhkosti, ale má za účel zabránit ztrátě převážené výbavy při možném převrácení člunu. Vevazuje se do spoje bočního válce a podlahy ve střední části člunu a tím se stává jeho pevnou součástí.

5. Uvedení člunu do provozu

5.1. Vybalení a příprava člunu

5.1.1. Vybalení člunu

Člun je dodáván sbalený v transportní tašce. Při prvním rozbalení si prohlédněte a zapamatujte způsob složení člunu. Pokusy o jiný způsob balení zpravidla vedou ke zjištění, že Vám tašku někdo vyměnil za menší.

Otevřete transportní tašku a člun z ní vyklopte ven. Sbalený člun rozviňte do délky a přeložené boční válce rozložte do stran.

5.1.2. Provozní tlak

Čluny ULTIMATE® se hustí na hodnotu provozního tlaku **30 kPa (0,30 baru)**. Vzhledem k objemovým změnám vzduchu v závislosti na teplotě, je pro stanovení správné hodnoty provozního tlaku vždy rozhodující teplota prostředí, ve kterém bude člun používán. To znamená, že má vliv nejen teplota vzduchu, ale současně i teplota vody, která člun ochlazuje. Pokles tlaku je obzvlášť patrný, je-li člun používán k sjíždění peřejnatých řek, které si i v horkých dnech uchovávají poměrně nízkou teplotu vody. Při jízdě v takových terénech je přímým kontaktem ochlazována vodou větší plocha povrchu při zalévání vlnami a k ochlazování přispívá i odpar vody ze smáčených částí člunu. Výsledné objemové změny vzduchu se projeví poklesem tlaku o 30 až 40% původní hodnoty a sníženou ovladatelností.

Tyto problémy odstraníte z větší části tak, že na břehu nafouknete člun zhruba na hodnotu provozního tlaku a pak ho necháte 30 minut až 1 hodinu před jízdou na hladině vytemperovat. Před jízdou zkontrolujte tlak a dofoukněte člun na hodnotu provozního tlaku 30 kPa.

Takto nahuštěný člun při přerušení jízdy ponechte odstavený na hladině nebo jenom částečně vytažený na břeh. Pokud člun vynesete na břeh, nenechávejte jej na přímém slunci a uložte ho ve stínu. V nechlazených komorách dochází vlivem vnějších teplot ke zvýšení tlaku, které může dosáhnout na prudkém slunci až trojnásobku provozní hodnoty.

VAROVÁNÍ:

Nadměrný tlak může způsobit roztržení pláště komor nebo mezistěn.

Při používání silně podhuštěného člunu klesá nosnost a zhoršují se jízdní vlastnosti.

Před spuštěním člunu na vodu zkontrolujte ventily. Vstupní hrdla ventilů musí být spolehlivě uzavřena krtkami.

Nedopusťte znečištění ventilů. Zanesené nečistoty znemožní jejich správnou funkci.

5.1.3. Plnicí zařízení - pumpy, hustilky

V současné době je na trhu poměrně velký výběr plnicích zařízení pro nafukování člunů. Téměř všechny jsou vybaveny sadou výměnných hubic, které umožňují napojení přívodní hadice do všech běžně používaných typů ventilů a tedy i do ventilů **ULTIMATE®**.

Plnicí zařízení lze rozdělit do tří základních skupin:

- * šlapací (nožní) měchy
- * ruční pumpy
- * dmychadla a kompresory na el. pohon

Pro čluny **ULTIMATE®** potřebujete zařízení, které dodává dostatečné množství vzduchu a současně umožní dosažení pracovního tlaku 30 kPa (0,30 baru).

Šlapací měchy - jsou na trhu nejrozšířenější a prodávají se v široké škále velikostí a typů. V nejlepším provedení jsou dvojčinné s obsahem do 6,5 l, vybavené přepouštěcím ventilem a indikací tlaku. Ale i tyto měchy dosahují maximálního tlaku pouze 15 kPa a z toho důvodu se pro nafukování člunů **ULTIMATE®** nehodí. Dají se však použít jako pomocný zdroj na doplnění objemu vzduchu k ručním pumpám, protože práce s nimi není tak namáhavá.

Ruční pumpy - prodávají se v jednočinném nebo dvojčinném provedení, v dražší verzi s vestavěným tlakoměrem (*viz poznámka na konci této kapitoly*). Mají kapacitu od 150 do 300 lt./min a dosahují tlak do 100 kPa (1 bar). Nafukování člunu ruční pumpou je sice namáhavější a pomalejší, ale člun nafouknete prakticky kdekoli a za libovolných podmínek. Nejsou také potíže s dosažením pracovního tlaku.

Elektrická plnicí zařízení - v současné době prodávané typy těchto agregátů pracují s napájecím napětím 12 V a dají se tedy připojit na elektrickou soustavu osobního automobilu. S pomocí přídatného adaptéru lze použít i napájecí napětí 220 V.

- * **Dmychadla** - dodávají objem 100 až 450 lt./min podle typu, ale všechny dosahují maximálního tlaku do 10 kPa a proto nejsou pro nafukování člunů vhodná. Dají se použít pro rychlé a snadné doplnění velkého objemu vzduchu jako doplněk k ručním pumpám nebo kompresoru.
- * **Kompresory** - přicházejí v úvahu pouze typy, které jsou přímo určeny pro nafukování člunů (tzv. autokompresory pro dofukování pneumatik dávají sice vysoký tlak, ale minimální množství vzduchu). U nás nejspíše dostupný je kompresor BRAVO 12 s plnicím objemem vzduchu 200 lt./min, maximálním tlakem 30 kPa a vestavěným tlakovým spínačem s plynulou regulací, který automaticky zastaví kompresor po dosažení nastaveného tlaku.

Poznámka: Výše zmíněné vestavěné prvky pro měření a regulaci tlaku jsou určeny pro membránové ventily. Pro jejich použití u pružinových ventilů **ULTIMATE®** je třeba provést drobnou úpravu hubice na přívodní hadici. Úprava spočívá ve vsazení zarážky, která při napojení hadice stlačí kuželku a umožní tak přímé měření tlaku v komoře člunu.

5.2. Nafouknutí samostatného člunu

5.2.1. Nafouknutí člunu

Po vybalení a rozložení člunu máte volný přístup k plnicím ventilům jednotlivých komor. Sejměte jejich krytky a zkontrolujte polohu kuželky - při nafukování člunu musí být kuželka v poloze uzavřeno. Do hrdla plnicího ventilu vtlačte hubici přívodní hadice a začněte plnit komoru vzduchem.

Při napojování a odpojování hadice postupujte šetrně. Násilné páčení hubice může poškozením kuželky způsobit na místě neopravitelnou závadu a hned na začátku vyřadit komoru z provozu. Po dosažení provozního tlaku odpojte hadici a ventil zajistěte krytkou.

5.2.2. Pořadí při nafukování komor

Jednotlivé komory člunu nafukujte v tomto pořadí:

1. boční válce
2. paluba
3. sedačky (kromě sedačky kryjící podlahové ventily)
4. podlahové komory
5. sedačka kryjící podlahové ventily

Dodržením doporučeného postupu se vyvarujete možného protočení vzdušnice v plášti a ušetříte si práci s dodatečným rovnáním vzdušnice. Při nafukování člunu se řiďte pokyny v kap. 5.1.2. Provozní tlak.

5.2.3. Vyfouknutí člunu

Před vyfukováním a skládáním člun pečlivě očistěte a nechte jej dobře proschnout. Při vypouštění vzduchu z komor postupujte v obráceném pořadí než při nafukování - viz kap. 5.2.2.

Jak bylo již výše uvedeno, jsou vzdušnice v plášti volně uložené a právě při vypouštění vzduchu může nejnázne dojít k jejich posunutí.

Pořadí při vypouštění:

1. sedačka kryjící podlahové ventily
2. podlahové komory
3. sedačky
4. paluba (y)
5. boční válce

Boční válce vyfukujte postupně jeden po druhém a při vyfukování je překlápějte dovnitř člunu na podlahový díl.

5.2.4. Složení člunu

Dodržíte-li postup při vyfukování, máte už vlastně člun téměř sbalený. Pod přeloženými bočními válci urovnejte sklady paluby a sedaček a vytlačte zbytky vzduchu. Zkontrolujte, zda jsou ventily paluby a sedaček v poloze uzavřeno a zajistěte je krytkami. Urovnejte přeložené boční válce na podlahovém dílu tak, aby byly límce podlahy s vázáním překlopené dovnitř člunu.

Člun balte směrem od příďe postupným překládáním. Tím vytlačíte zbytky vzduchu z bočních válců a podlahových komor.

Uzavřete zbývající ventily a zajistěte je krytkami, konce bočních válců přeložte dovnitř člunu a dokončete překládání.

Nakonec člun uložte do přepravní tašky.

5.3. Sestavení člunu pro jízdu se závěsným motorem

Poznámka: Pro účely tohoto návodu je níže uveden postup nafukování člunu s plnou výbavou doplňků.

5.3.1. Nafouknutí člunu

1. Rozbalte člun na zemi a rozložte boční válce do stran.
2. Podle výše uvedených pokynů sestavte výztužný rám (viz kap. 4.2.3.), podlážku (viz kap. 4.3.3.) a smontujte zrcadlo (viz kap. 4.1.2.).
3. Sestavenou podlážku nasuňte od zádi na podlahu člunu pod sedačkami (viz kap. 4.3.4., bod 2.). Používáte-li pouze výztužný rám, vsuňte rámové tyče do tunýlků na podlaze člunu (viz kap. 4.2.4., bod 2.).
4. Podle pokynů v kap. 4.1.3. proveďte montáž zrcadla na záď člunu.
5. Dofoukněte oba boční válce a zaklesněte desku zrcadla do koncových patic rámu.
6. Dokončete nafouknutí komor člunu podle pořadí v kap. 5.2.2. Nafouknutí podlahových komor je při použití podlážky obtížnější, protože jsou podlahové ventily zpočátku skryty pod deskou mimo výřezy. Ve výřezech jsou ventily umístěny až po natlakování člunu.
7. Pro nafouknutí člunu na provozní tlak postupujte podle doporučení v kap. 5.1.2. Provozní tlak.

5.3.2. Vyfouknutí člunu

Před vyfukováním a skládáním člun pečlivě očistěte a nechte jej dobře proschnout. Při vypouštění vzduchu z komor postupujte v obráceném pořadí než při nafukování - viz kap. 5.3.1.

Jak bylo již výše uvedeno, jsou vzdušnice v plášti volně uložené a právě při vypouštění vzduchu může nejsnáze dojít k jejich posunutí.

Pořadí při vypouštění:

1. sedačky,
2. podlahové komory,
3. paluba (y),
4. boční válce zhruba na polovinu objemu,
5. demontáž zrcadla a vytažení kompletní podlážky, popřípadě rámových tyčí z podlahy člunu,
6. boční válce vyfukujte postupně jeden po druhém a při vyfukování je překlápějte dovnitř člunu na podlahový díl

5.3.3. Složení člunu

Dodržíte-li postup při vyfukování, máte člun téměř sbalený. Pod přeloženými bočními válci urovnejte sklady paluby a sedaček a vytlačte zbytky vzduchu. Zkontrolujte, zda jsou ventily paluby a sedaček v poloze uzavřeno a zajistěte je krytkami. Urovnejte přeložené boční válce na podlahovém dílu tak, aby byly límce podlahy s vázáním překlopené dovnitř člunu.

Člun balte směrem od příďe postupným překládáním. Tím vytlačíte zbytky vzduchu z bočních válců a podlahových komor. Uzavřete zbývající ventily a zajistěte je krytkami, konce bočních válců přeložte dovnitř člunu a dokončete překládání. Nakonec člun uložte do přepravní tašky.

5.4. Pokyny pro údržbu a skladování

5.4.1. Přeprava člunu

Na větší vzdálenosti je vhodnější přepravovat člun složený v přepravní tašce. Při krátkých převozech (např. opakované sjíždění krátkých úseků řek) nedoporučujeme člun vyfukovat a balit po každé jízdě, ale převážet jej nahuštěný na vleku nebo střešním nosiči automobilu.

5.4.2. Údržba

Základní podmínkou dlouhé životnosti člunu je pravidelná údržba. Údržba hlavních částí je podrobně popsána v příslušných kapitolách. Pro člun jako celek platí následující pokyny:

1. Vyhněte se nadměrnému zvyšování tlaku v komorách při zahřívání na slunci.
2. Po použití je nutné odstranit z člunu písek a nečistoty, očistit plášť, podlahku i příslušenství a člun vysušit. V případě znečištění povrchu člunu benzínem nebo olejem, omyjte zasažené místo teplou mýdlovou vodou a opláchněte je.
3. Vyhněte se vniknutí vody do komor člunu.
4. Drobné opravy (proražení, proříznutí) můžete provádět sami s pomocí opravárenské soupravy. S opravami většího rozsahu se obraťte na výrobce.

5.4.3. Skladování

Člun skladujte v suchých větraných prostorech v dostatečné vzdálenosti od zdrojů sálavého tepla. Před uložením člunu zkontrolujte, zda-li je řádně vysušený a všechny ventily jsou uzavřeny a zajištěny krytkami.

5.4.4. Rozsah pracovních teplot

Použití člunu není vázáno na předepsané teplotní rozmezí. Vzhledem k vlastnostem materiálu použitého pro výrobu vzdušnic doporučujeme při teplotách kolem 0° C a nižších zachovávat při práci s člunem postup uvedený v kap. 2.3.1.

6. Plavba na nafukovacím člunu

6.1. Provoz člunu

Při provozu člunů - bez ohledu na typ a druh pohonu - je jejich chování podstatnou měrou ovlivněno především rozložením nákladu a rozmístěním posádky. Výsledná poloha těžiště rozhoduje o podélném vyvážení člunu (tzv. trim) a tím i o jeho jízdních vlastnostech. Snažte se vždy o symetrické rozložení nákladu i osob ve člunu tak, aby těžiště leželo přibližně ve středu člunu.

Nevyvážený člun se špatně ovládá, což může být při zhoršených jízdních podmínkách příčinou nehody.

Náklad ve člunu musí být uložen a zajištěn tak, aby se zabránilo jeho samovolnému pohybu při jízdě ve vlnách nebo při obratech. Posun nákladu a stejně tak i nenadálá změna polohy osob na palubě, způsobí změnou těžiště nečekaný boční výkyv, který může být příčinou pádu některého člena posádky do vody. Pluje-li člun se závěsným lodním motorem, vzniká tak riziko vážného poranění lodním šroubem.

Nezajištěný náklad a náhlé přesuny posádky mohou být příčinou nehody nebo poranění pohybujícími se předměty na palubě člunu a vážného úrazu při pádu do vody.

6.2. Pohon pádly

Pohon pádly je zpravidla využíván při rekreačním splouvání vodních toků nebo při sportovním splouvání obtížných peřejnatých toků – raftingu.

V obou případech je třeba doplnit člun o úchyty pro nohy, které umožní fixaci nohou posádky při záběrech (vybavení na zvláštní objednávku).

Čluny **ULTIMATE®** mají velký výtlač, vynikající stabilitu a průchodnost těžkým terénem, přesto by však mělo být naprostou samozřejmostí vybavení všech osob ve člunu plovací vestou, helmou a vodáckým oblekem. Pro děti a neplavce je toto vybavení bez výjimky povinné. Vhodným doplňkem výbavy člunu je házeací záchranné lano.

I raftový člun se může převrhnout a stává se tak zpravidla v místech, která svou obtížností vysoko překračují možnosti průměrného plavce. V konečném důsledku nezáleží na tom, jestli vypadnete ze člunu do vývaru pod jezem na jinak klidné řece nebo jestli se pokoušíte plavat v peřeji stupně WW IV.

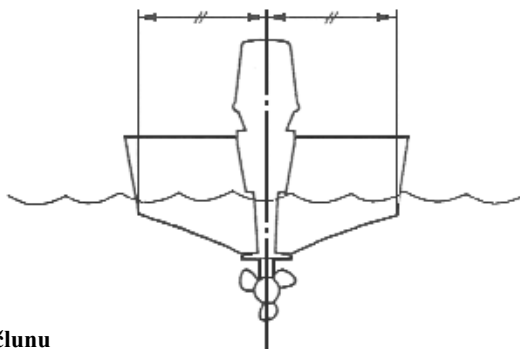
Je mnoho způsobů, jak pádlovat a řídit raftový člun. Na člunech **ULTIMATE®** se nejlépe osvědčil systém křížové spolupráce háček – zadák. Posádka člunu (nejlépe sudý počet) je rozsazena na bočních válcích, sedačky při tomto použití člunu slouží jako rozpěra

proti sevření člunu tlakem vody. Jeden z dvojice na přídi, zpravidla nejzkušenější ve člunu, udává směr jízdy a způsob nájezdu do obtížných partií, středová dvojice dodává pohonnou sílu v přímých úsecích a dvojice na zádi udržuje člun v přímém směru a brání vymetání záďe v zatáčkách. Je důležitá synchronizace záběrů mezi křížovými partnery (např. levý háček – pravý zadák), ale sehraná posádka sjíždí tímto způsobem i nejtěžší úseky v klidu, s minimální námahou a je schopná kdykoli okamžitě otočit nebo zastavit člun.

6.3. Plavba se závěsným motorem

6.3.1. Montáž závěsného lodního motoru

Montáž závěsného lodního motoru proveďte ve středové ose člunu (čára lodního kýlu). Zaručíte tak, že je člun sám o sobě dobře vyvážený. Nevhodná montáž závěsného lodního motoru může mít za následek riskantní provozní podmínky, jako například obtížnou obsluhu nebo ztrátu kontroly nad ovládáním člunu.

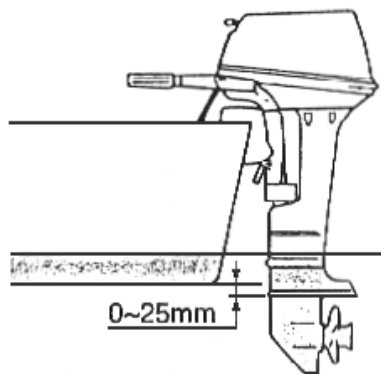


obr. 7: Zavěšení motoru ve středové ose člunu

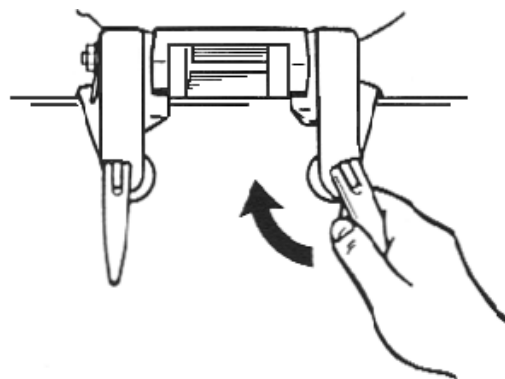
UPOZORNĚNÍ:

Nepoužívejte závěsný lodní motor s vyšším výkonem, než je maximální jmenovitý výkon uvedený na výrobním štítku člunu. Přebytkový výkon motoru může být příčinou vážné nestability a může dojít k poškození člunu.

Pro dosažení optimálního jízdního výkonu člunu musí být co nejvíce snížen odpor člunu i závěsného lodního motoru. Odpor vody velmi ovlivňuje montážní výška lodního motoru. Jestliže je motor posazen příliš vysoko, projevují se tendence k výskytu kavitací a tím i ke zmenšování propulze; špičky lopatek lodního šroubu řezou vzduch, otáčky motoru abnormálně vzrůstají a dochází k přehřívání motoru. Nízko posazený motor zvyšuje odpor vody a tím snižuje výkon motoru. Usazení motoru má být provedeno tak, že antikavitační deska leží mezi dnem člunu a rovinou 25 mm pode dnem člunu (viz obr. 8).



obr. 8: Montážní výška lodního motoru

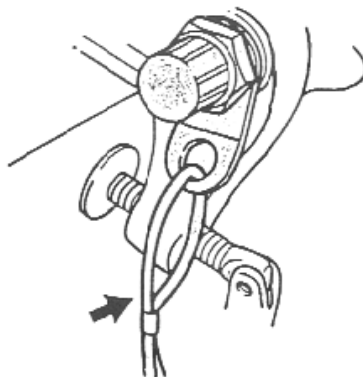


obr. 9: Upínání závěsného lodního motoru

Lodní motor zavěšte na zrcadlo člunu tak, aby byl usazen co nejpřesněji na středě. Utáhněte upínací šrouby pevně a stejnoměrně. Opěrné patky šroubů dosedají na hliníkovou podložku. Během provozu občas kontrolujte utážení šroubů, zda nedošlo k jejich uvolnění vlivem vibrací motoru.

Při uvolnění upínacích šroubů může dojít k posunu nebo sesmeknutí motoru ze zrcadla člunu. Přímým důsledkem je ztráta kontroly nad ovládáním člunu a možné poškození nebo úplná ztráta motoru. Ujistěte se, že jsou šrouby na zrcadle člunu bezpečně utaženy. Kontrolujte utážení šroubů během provozu.

Pro zajištění motoru by mělo být použito pojistné lano nebo řetěz. Přivažte jeden konec pojistného lana na poutací bod motoru a druhý konec k pevnému bodu na člunu. Není-li motor zajištěn, může dojít k jeho definitivní ztrátě při náhodném sesmeknutí ze zrcadla člunu.



obr. 10: Zajištění lodního motoru

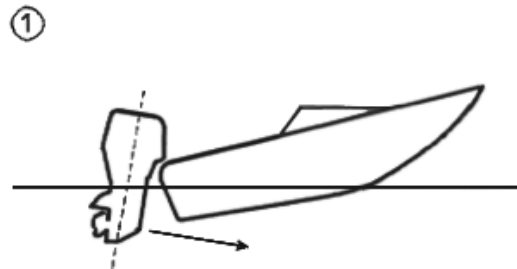
6.3.2. Vyvážení člunu

Vyvážení člunu je důležité pro dosažení optimálních jízdních vlastností. Správné vyvážení závisí na kombinaci člunu, motoru a lodního šroubu. Dále je ovlivněno proměnnými faktory, jako je množství a rozmístění přepravovaného nákladu a osob, plavebními podmínkami nebo jízdní rychlostí. Nastavení vyvažovacího úhlu je tedy třeba kontrolovat, popř. změnit pokaždé, když dojde ke změně podmínek plavby.

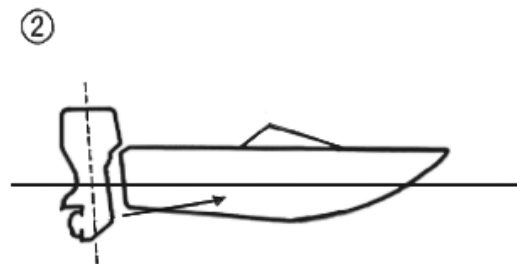
Polohu přídě člunu vzhledem k hladině pomáhá vymezit vyvažovací úhel závěsného lodního motoru.

Pozice ① ukazuje stav s nadměrným horním vyvážením, kdy je příd' člunu vysazena vysoko nad hladinu. Člun má tendenci k odklonu od přímého směru do stran, zvyšuje se odpor vzduchu a zejména na vlnách za silného protivětru se projevuje tzv. efekt „delfin“, kdy je člun nadnášen větrem a skáče po hladině. Nečekané nárazy mohou způsobit pád osob přes palubu.

Tlačná síla lodního šroubu se rozkládá a část výkonu se spotřebuje na zanořování zádě člunu. Spolu s možným zavzdušněním lodního šroubu tak dochází ke snížení výkonu a hospodárnosti provozu.

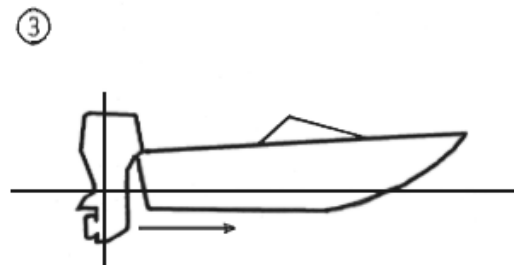


Pozice ② ukazuje stav s nadměrným dolním vyvážením, kdy člun „pluhuje“ skrz vodu. Klesá hospodárnost provozu, zvyšuje se odpor a projevuje se tzv. řízení přídí, při kterém je člun ve vyšších rychlostech nestabilní a obtížně ovladatelný. Zejména při vyšších vlnách může mít zatížený člun se skloněnou přídí tendenci k podjíždění vln, kdy se zvyšuje nebezpečí zalití a převrácení člunu. Tlačná síla lodního šroubu se rozkládá a část výkonu se spotřebuje na nadlehčování zádě člunu.



Pozice ③ ukazuje optimální úhel sklonu. Postavení s mírně zvednutou příďí usnadňuje vyjetí do skluzu, ve kterém má člun menší odpor, větší stabilitu a dosahuje plný výkon.

Noha motoru míří kolmo k hladině, trup člunu se zvedá v mírném sklonu (zpravidla v úhlu mezi 3 až 5 stupni) a tlačná síla lodního šroubu působí rovnoběžně s hladinou ve směru pohybu.



U motorů s ručně nastavovaným trimem je rozhodující chování člunu po dosažení požadované plavební rychlosti. Ve fázích rozjezdu, dojezdu a manévrování při malých otáčkách není změna nastavení možná ani účelná.

Přehnaný vyvažovací úhel pro dané provozní podmínky (ať už vyvážení nahoru nebo vyvážení dolů) ovlivňuje stabilitu člunu a jeho řízení se stává obtížnější. V souvislosti s tím také vzrůstá možnost vzniku nějaké nehody.

Jestliže se člun začíná chovat nestabilně nebo je těžko ovladatelný, zpomalte a nastavte nebo upravte úhel vyvážení.

6.4. Zásady bezpečného provozu

- ❖ Před montáží závěsného lodního motoru si podrobně prostudujte jeho uživatelskou příručku. Při montáži se důsledně držte pokynů výrobce.
- ❖ Před používáním člunu s lodním motorem si pečlivě pročtěte všechny návody a uživatelské příručky dodané se člunem i lodním motorem. Ujistěte se, že jste všemu dobře porozuměli.
- ❖ Neosazujte člun lodním motorem s výkonem vyšším, než je uvedený v typovém listu člunu a této příručce. Jmenovitý výkon závěsného lodního motoru by měl být roven nebo menší než je předepsaná únosnost člunu (kW/Hp). Přebytečný výkon může mít za následek ztrátu kontroly nad ovládáním člunu a může způsobit i poškození člunu.
- ❖ Nezatěžujte člun nad maximální povolenou nosnost.
- ❖ Nikdy nepoužívejte člun po požití alkoholu, omamných prostředků a označených léčiv. Zhruba 50% všech lodních nehod je zapříčiněno intoxikací.
- ❖ Děti a neplavci, v případě nepříznivých povětrnostních podmínek bez výjimky všechny osoby na člunu, **musí mít** na sobě schválený osobní plovací prostředek. Je doporučeno, aby měly všechny osoby na sobě plovací prostředek při každé vyjízdce, v každém případě by měly být plovací prostředky pro celou posádku na palubě. Pro volbu odpovídajícího plovacího prostředku je rozhodující oblast plavby (plavební zóna), ve které se budete pohybovat.
- ❖ Seznamte se s plavebními pravidly a předpisy oblasti, ve které budete člun používat – dodržujte je.
- ❖ Nepoužívejte člun za tmy nebo snížené viditelnosti bez předepsaného osvětlení.
- ❖ Průběžně sledujte informace o vývoji počasí. Překontrolujte předpovědi počasí před každou jízdou na člunu. Vyvarujte se jízdy na člunu v nejistém počasí.
- ❖ Seznamte zodpovědnou osobu s trasou a časovým harmonogramem své vyjížďky. Nezapomeňte ohlásit svůj návrat.
- ❖ Při jízdě na člunu používejte zdravý rozum a dobrý odhad. Nepřeceňujte své schopnosti a ujistěte se, že umíte ovládat člun v rozmanitých jízdních podmínkách, které mohou během plavby nastat. Používejte člun podle možností svých i vašeho člunu. Pohybujte se vždy v bezpečných rychlostech a dávejte pozor na překážky a další provoz na hladině kolem Vás.

- ❖ Tento člun je testován a schválen pro provoz v příbřežních vodách se silou větru do stupně 6 Beaufortovy stupnice včetně a určující výškou vlny do 2 m včetně. Toto schválení vypovídá pouze o vlastnostech člunu, nenahrazuje znalosti a zkušenosti uživatele v podmínkách dosahujících mezních hodnot pro danou oblast. Používání člunu v podmínkách přesahujících výše uvedené limity je nezodpovědným rizikem.
- ❖ Během činnosti motoru dávejte vždy bedlivý pozor na plavce ve vodě kolem vás.
- ❖ Zdržujte se mimo oblasti plavání.
- ❖ Když se nějaký plavec dostane do vaší blízkosti, vyřaďte do neutrálu a vypněte motor.

7. Záruky

7.1. Záruční podmínky

Výrobce poskytuje spotřebiteli **24 měsíců** ode dne prodeje výrobku záruku na:

1. soudržnost vázaných dílů člunu
2. pevnost svarů a jejich vzduchotěsnost dle normy DIN 32930 s možností úbytku vzduchu maximálně 25% za dobu 6 hodin
3. pevnost švů vnějšího pláště člunu
4. kvalitu povrchové úpravy a kompletnost výrobku

Tato záruka se vztahuje na skryté vady, které nemohly být zjištěny při převzetí výrobku z prodejny. Záruku nelze uplatňovat na shora uvedené případy, došlo-li k mechanickému poškození člunu nárazem, proražením, oděrem, nesprávnou montáží či nevhodným použitím, případně vlastními úpravami.

Majitel člunu uplatňuje nároky na záruční plnění osobně nebo doporučeným dopisem přímo u výrobce ihned po zjištění závady, nejdéle však poslední den trvání záruční lhůty. V písemné reklamaci musí být uveden popis reklamované závady a všechny další okolnosti potřebné k posouzení oprávněnosti reklamace, jak k poškození došlo a kde se reklamovaný člun nachází. Výrobce sdělí majiteli člunu pokyny nutné k vyřízení reklamace nebo případně k provedení opravy a to do 30 dnů ode dne obdržení reklamace. Záruční opravy budou provedeny do 1 měsíce ode dne převzetí reklamovaného člunu výrobním provozem.

Záruční lhůta se prodlužuje o dobu od uplatnění reklamace do jejího vyřízení. Při reklamaci je nutné předložit současně tento záruční list potvrzený prodejcem s uvedeným datem prodeje. Prokazatelné náklady na dopravu člunu do výrobního provozu budou v případě uznání reklamace hrazeny výrobcem ve výši nákladů běžných přepravních tarifů.

7.2. Záruční lhůta

Výrobce poskytuje spotřebiteli záruku **24 měsíců** ode dne nákupu. V případě, že datum výroby je v den prodeje starší 18ti měsíců, ručí za výrobek a případné opravy zajišťuje prodejce.

7.3. Záruční list

MODEL:

SÉRIOVÉ VÝROBNÍ ČÍSLO:



potvrzení prodejce

DATUM PRODEJE:

1. Záruční oprava

prodloužení záruční lhůty do :

2. Záruční oprava

prodloužení záruční lhůty do :

ULTIMATE

inflatable boats

TYPOVÝ LIST

Název typu plavidla:

DINGHY 330

Druh a určení:

malé plavidlo s vlastním strojním pohonem,
k rekreačním a pracovním účelům, pro plavbu v zóně 1 s maximální
výškou vlny 2,00 m;

Umístění štítku:

vlevo pod přídi na podlaze člunu – štítek se základními údaji a vypsáním
číslem

Provedení konstrukce:

nafukovací dvouplášťový člun

Výrobce:

ULTIMATE CZ, s.r.o., Liblice 140, 277 32 Byšice

Hlavní údaje plavidla:

největší délka	330	cm	počet komor	9
největší šířka	164	cm	objem vzduchu celkový	1473 lt
boční výška	55	cm	provozní tlak	0,30 Bar
volný bok	33	cm		30 kPa
největší ponor	22	cm	hmotnost člunu	35 kg
největší výtlak	450	kg	výška čela	S / L
povolená nosnost	360	kg	výkon motoru max.	11,0 kW
				15 Hp
počet osob max.	4		výkon motoru doporučený	7,28 / 9,9 kW/Hp

Rok výroby:

Plavidlo **DINGHY 330**, výrobní číslo _____, je shodného typu a provedení jako
typ DINGHY 330 schválený Státní plavební správou Praha ve smyslu § 11 odst. 1 zákona č. 114/1995 Sb., o
vnitrozemské plavbě, dle předložené výrobní dokumentace a provozních zkoušek pod č. j. 214/Ř/99 ze dne 9. 4. 1999.

Dne _____

výrobce



TYPOVÝ LIST

Název typu plavidla:

DINGHY 400

Druh a určení:

malé plavidlo s vlastním strojním pohonem,
k rekreačním a pracovním účelům, pro plavbu v zóně 1 s maximální
výškou vlny 2,00 m;

Umístění štítku:

vlevo pod přídíl na podlaze člunu – štítek se základními údaji a vypsáním
číslem

Provedení konstrukce:

nafukovací dvouplášťový člun

Výrobce:

ULTIMATE CZ, s.r.o. Liblice 140, 277 32 Byšice

Hlavní údaje plavidla:

největší délka	400 cm	počet komor	9
největší šířka	164 cm	objem vzduchu celkový	1799 lt
boční výška	55 cm	provozní tlak	0,30 Bar
volný bok	29 cm		30 kPa
největší ponor	26 cm	hmotnost člunu	41 kg
největší výtlak	650 kg	výška čela	S / L
povolená nosnost	500 kg	výkon motoru max.	22,1 kW
			30 Hp
počet osob max.	6	výkon motoru doporučený	14,7 / 20 kW / Hp

Rok výroby:

Plavidlo **DINGHY 400**, výrobní číslo _____, je shodného typu a provedení jako
typ DINGHY 400 schválený Státní plavební správou Praha ve smyslu § 11 odst. 1 zákona č. 114/1995 Sb., o
vnitrozemské plavbě, dle předložené výrobní dokumentace a provozních zkoušek pod č. j. 212/R/99 ze dne 9. 4. 1999.

Dne _____

výrobce



TYPOVÝ LIST

Název typu plavidla:

DINGHY 500

Druh a určení:

malé plavidlo s vlastním strojním pohonem,
k rekreačním a pracovním účelům, pro plavbu v zóně 1 s maximální
výškou vlny 2,00 m;

Umístění štítku:

vlevo pod přídíl na podlaze člunu – štítek se základními údaji a vypsáním
číslem

Provedení konstrukce:

nafukovací dvouplášťový člun

Výrobce:

ULTIMATE CZ, s.r.o., Liblice 140, 277 32 Byšice

Hlavní údaje plavidla:

největší délka	500 cm	počet komor	11
největší šířka	164 cm	objem vzduchu celkový	2362 lt
boční výška	55 cm	provozní tlak	0,30 Bar
volný bok	28 cm		30 kPa
největší ponor	27 cm	hmotnost člunu	52 kg
největší výtlač	850 kg	výška čela	S / L
povolená nosnost	700 kg	výkon motoru max.	29,4 kW
			40 Hp
počet osob max.	8	výkon motoru doporučený	22,1 / 30 kW/Hp

Rok výroby:

Plavidlo **DINGHY 500**, výrobní číslo _____, je shodného typu a provedení jako
typ DINGHY 500 schválený Státní plavební správou Praha ve smyslu § 11 odst. 1 zákona č. 114/1995 Sb., o
vnitrozemské plavbě, dle předložené výrobní dokumentace a provozních zkoušek pod č. j. 213/Ř/99 ze dne 9. 4. 1999.

Dne _____

výrobce



tel.: +420 315 698 002
+420 315 698 003
mob.: +420 602 237 703

Taxontis s.r.o.
Liblice 140
277 32 Byšice

e-mail: ultimate@ultimate.cz
http:// www.ultimate.cz