ASTILLERO
DANIEL PAGLIETTINI

MANUAL PARA EL USUARIO

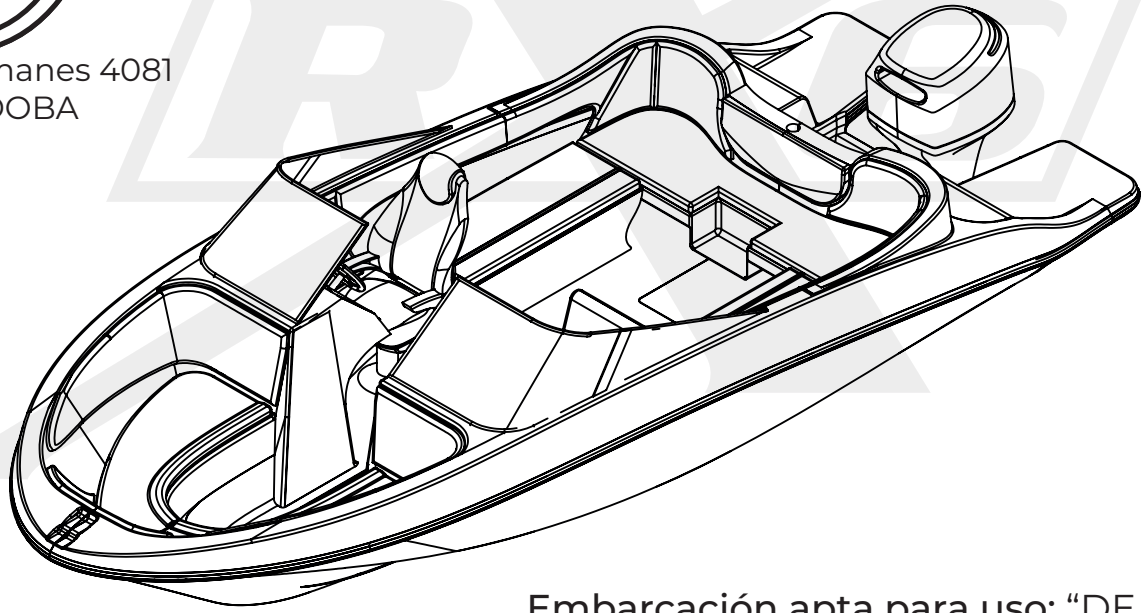
Modelo: PROMAX RX6

ASTILLERO
DANIEL PAGLIETTINI

Bv. Los Alemanes 4081
CÓRDOBA

MANUAL PARA EL USUARIO

Modelo: PROMAX RX6



Embarcación apta para uso: “DE PLACER”
Navegación: en “AGUAS PROTEGIDAS”
Construida por: Astillero PAGLIETTINI
Según normas de: PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

INDICE

1.Introduccion 1
1.1 Identificación de la unidad 1
1.2 Sobre elementos de seguridad 3
1.3 Normativa: Descarga de aceites y combustibles 3
1.4 Normativa: Plásticos y otros desperdicios 4
2. Seguridad 5
2.1 Inspecciones de equipo de seguridad 5
2.2 Reglas de navegación 5
2.3 Elementos de salvamento 6
2.4 Lucha contra incendios 9
2.5 Encalladura 9
2.6 Luces de navegación 10
3. Características técnicas 11
4.Sistemas a bordo 12
4.1 Sistema eléctrico 12
4.2 Sistema de combustible 15
4.3 Sistema de achique 16
4.4 Sistema de acelerador y cambio 17
5. Operaciones en general 19
5.1 Amarre 19
5.2 Fondeo 20
5.3 Colocacion de tono de cockpit 21
5.4 Colocacion de toldo bimini 22
5.4 Armado de cama cockpit 23
15.5 Armado de lounge en popa 24
6.Mantenimiento e invernaje 26
6.1 Mantenimiento practico 26
6.2 Mantenimiento de casco y cubierta 27
6.3 Cubierta e interiores 27
6.4 Sistema de combustible 27
6.5 Motor y hélice 28
6.6 Invernaje 29

1.INTRODUCCION

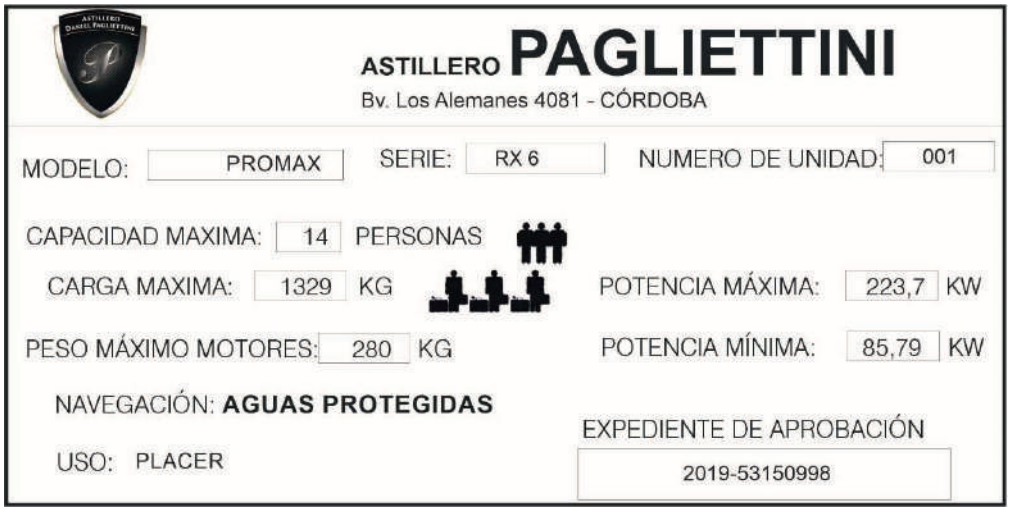
1.1 IDENTIFICACIÓN DE LA UNIDAD

De acuerdo a la normativas vigentes, en su embarcación cuenta con dos medios de indentificacion dentro del casco. Las mismas son:

-Placa metálica del fabricante

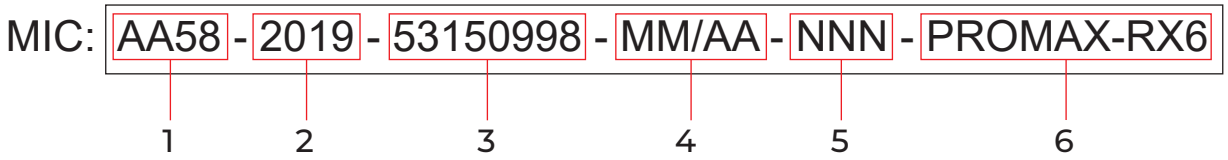
Placa de aluminio grabada de 20x10 cm. Para la argentina, esta ubicada en el sector del balde portamotor. Esta chapa corresponde exclusivamente a la normativa de la Prefectura Naval Argentina.

La misma cuenta con las siguientes características:



-Placa de identificación MIC

Placa de aluminio grabada de 15x2cm. Prefectura naval dispone por ordenanza 06/01 de un sistema denominado MIC (Marca de identificación del constructor) y esta ubicada en tanto en el espejo exterior como en el interior del asiento de popa.
La misma cuenta con las siguientes características:



Referencias:

1: Caracteres que identifican al astillero en la Prefectura Naval Argentina
2: Año de fabricación del prototipo
3: Numero de legajo
4: Mes y año de fabricación de la unidad
5: Numero de unidad fabricada
6: Marca y modelo de la embarcación

1.2 SOBRE ELEMENTOS DE SEGURIDAD

Es de vital importancia que cuente con todos los elementos de seguridad requeridos por la Prefectura Naval Argentina dentro de su embarcación.
Estos elementos pueden ser requeridos por Prefectura, en cualquier momento y sin previo aviso. De no contar con alguno de ellos, puede ser Multado.
Dentro de este manual, encontrara detalles y sugerencias de los mismo.
A su vez, usted dispone en este manual información básica sobre como conducir su embarcación. Siendo timonel, es SU responsabilidad cumplir con las diferentes reglamentaciones. Si cuenta con dudas sobre dichas reglamentaciones, puede contactarse con Prefectura Naval Argentina u otra autoridad competente.

Cumpla con las normas y lleve el equipo necesario para su seguridad y la de los transportados.

1.3 NORMATIVA: DESCARGA DE ACEITES Y COMBUSTIBLES

Cumplir con las normas es una forma de contribuir con nuestro ecosistema.
Prefectura naval Argentina y Organismo internacionales contra la polucion del agua cuentan con reglamentaciones que prohíben la descarga de aceites o combustibles dentro de las vías navegables de la República Argentina o zonas contiguas.
En el caso de que se realice alguna descarga y se produzca una película brillosa, descoloramiento de la superficie del agua o causa una emulcion debajo de la superficie del agua, podrá ser tolerada siempre y cuando se encuentre dentro de los limites mínimos de la reglamentación. Violar estas normas podría tener consecuencias tales como una alta pena o multas.

1.3 NORMATIVA: PLÁSTICOS Y OTROS DESPERDICIOS

Cumpla y exija que se cumplan las normativas conservacionistas. Arrojar desechos plásticos al agua puede matar peces, dañar las elices de su embarcación o la de terceros, como así también tapar las tomas de agua de los motores propulsores.
Las Reglamentaciones Internacionales y las aplicadas por la Prefectura Naval Argentina prohíben estrictamente arrojar desechos plásticos y otros desperdicios mezclados con plásticos al agua en cualquier punto de la Argentina. Por lo tanto arrojar plásticos y otros desperdicios al agua será penado. Las reglamentaciones internacionales como el anexo 5 del código internacional de prevención de la polución de los buques, 1973, y en el anexo 5 del MARPOL (polución marina) 73/78, tendrán que ser respetadas tanto en aguas nacionales como internacionales (fuera de 200 millas).

2.SEGURIDAD

2.1 INSPECCIONES DE EQUIPO DE SEGURIDAD

Dentro del territorio argentino, la Prefectura Naval Argentina realiza inspecciones sobre los equipos de seguridad que debe contar la embarcación a la hora de navegar. En ellas se verifican la existencia del equipamiento mínimo que figura en las reglamentaciones de navegación de acuerdo al tipo de embarcación y la navegación a realizar. Una vez que se realiza la inspección satisfactoriamente se le sera emitido una certificación de elementos de seguridad, el cual deberá ser renovado según lo indique la autoridad antes mencionada.

2.2 REGLAS DE NAVEGACIÓN

Al navegar se debe cumplir con una serie de reglas, a los efectos de prevenir accidentes. Es su responsabilidad cumplir con las reglamentaciones de navegación de su país. Para la República Argentina la Prefectura Naval Argentina dictamina una serie de Ordenanzas las cuales deberán ser cumplidas. Una de ellas es el " Régimen de las actividades náutico-deportivas ", O. 1/73, entre otras, junto al R.I.P.A.(Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes –1972) se deberán respetar en aguas de jurisdicción Argentina. Para cualquier información comuníquese con la Prefectura Naval Argentina, Edificio Guardacostas – Av. Eduardo Madero 235 – Cáp. Fed. (1106) – Buenos Aires – Argentina – Teléfono: 011 4314-7000 o 011 4318-7400 / 7500 / 7600 o con la Autoridad Marítima de su zona o país.

-Comunicación radial vhf - equipo de seguridad

El sistema de radio VHF permite enviar y recibir información abordo. El canal VHF-FM 16 es el designado internacionalmente para utilizar en emergencia. Cada situación debe categorizarse de la siguiente forma:

EMERGENCIA: "MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY". Se utiliza cuando vidas o la embarcación están en peligro real.

URGENCIA: "PAN-PAN, PAN-PAN, PAN-PAN". Se debe utilizar cuando vidas o la embarcación se encuentran en una circunstancia no tan crítica como en la llamada "Mayday".

SEGURIDAD: "SECURITY, SECURITY, SECURITY". Aplicable para Seguridad en la Navegación o para Advertencia Climática.

2.3 ELEMENTOS DE SALVAMENTO

Para navegar, deberá cumplir con los requisitos mencionados en la ordenanza 1/18 de la Prefectura Naval Argentina en virtud de la zona donde navegara. Como guía básica, usted deberá contar como mínimo, con los siguientes elementos a bordo:

-Chalecos salvavidas

los chalecos salvavidas deben ser los aprobados por la Prefectura Naval Argentina o la autoridad competente del país de bandera.

La cantidad de chalecos a bordo deberá ser la misma que la cantidad de pasajeros y deberán estar fabricados con material boyante (acorde a la normativa internacional) apto para soportar el peso de los mismos.

Su diseño será de tal forma que al estar en el agua permita sostener la cabeza en forma vertical hacia arriba. A demás, los chalecos deberán contar con zonas reflectantes adosadas a los mismos.

-Salvavidas circular

Al igual que los chalecos deberán estar aprobados por la Prefectura Naval Argentina. Se llevara a bordo como mínimo uno de ellos con un cabo flotante de 27,5 mts. de longitud y 8 mm de diámetro (según tipo de embarcación), el diámetro del salvavidas será como mínimode 600 mm. Y deberá ser ubicado en un lugar donde se tenga rápido acceso para ser utilizado en una emergencia.

-Extintores de incendio

De acuerdo a lo solicitado en las Ordenanzas de la Prefectura Naval Argentina, llevar por lo menos (1) extintor portátiles tipo B-I ó ABC. Deberá estar montado en lugar accesible, en forma segura. Igualmente, respete la solicitud de la Autoridad Marítima
que corresponda respecto de la cantidad y tipo de extintores.

-Pirotecnia y señales visuales

Todas las embarcaciones que operen en aguas jurisdiccionales Argentinas, deben llevar a bordo la Tabla de Señales de Avisos Visuales de auxilio. Esta tabla será exigida en la embarcaciones que realicen navegación cerca de la costa, en lagos y ríos. También exige que se lleve a bordo otro tipo de señales visuales de emergencia, como artefactos pirotécnicos y no pirotécnicos. Los artefactos pirotécnicos solicitados serán de acuerdo al tipo de embarcación y su navegación, siendo algunos de ellos los siguientes:
a) Bengalas de mano rojas; b) Bengalas de mano de humo naranja; c) Bengalas de paracaídas rojas.
Los artefactos no pirotécnicos exigidos por la Prefectura Naval Argentina serán los siguientes:
d)Pabellón nacional; e) Bandera roja o naranja de auxilio; f)Linterna estanca de mano; g)Espejo de señales etc.

-Señales sonoras

En su embarcación deberá haber algún artefacto que emita señales de sonido cuando usted lo requiera. Podrá ser una bocina,silbato, campana etc., cuyo alcance será de dos millas náuticas.

2.4 LUCHA CONTRA INCENDIOS

-Que hacer ante un incendio

·Declarado un incendio a bordo, detenga el motor inmediatamente.

·Evite exponer el sector incendiado al viento; si es posible resguarde este sector lo mas que pueda .

·Todas las persona a bordo deberán tener puesto sus respectivos chalecos salvavidas, y acomodarse lejos del foco de incendio localizado.

·Utilice el extintor orientando la boquilla al centro de las llamas. Paralelamente al intento del control del f oco, y ante la imposibilidad de detenerlo, delegue a un tercero que haga señales de auxilio, y llame por radio VHF Canal 16 a la Prefectura Naval Argentina o Autoridad Marítima guardacostas de su país.

·Trate de mantenerse a bordo de la embarcación lo mas que pueda. Si decide abandonarla, todas las personas deberán saltar al agua por la banda y nadar a una distancia segura de la embarcación incendiada.

2.5 ENCALLADURA

Cuando la navegación es interrumpida abruptamente por falta de profundidad, se dice que la embarcación ha encallado. Este contratiempo, común en las zonas de calado irregular (zona de bancos de arena, por ejemplo) puede ser, en algunos casos muy peligrosa, en especial, cuando la embarcación navega a velocidad importante; al golpear el fondo de la embarcación contra el fondo del lecho, los tripulantes pueden golpearse en la desaceleración, y en caso de lechos rocosos, el casco también puede sufrir averías serias.

Si su embarcación se encalla durante la navegación, verifique posibles daños e inspeccione la hélice. Si es posible, distribuya el peso y sus pasajeros de manera tal que pueda elevar la parte encallada de su embarcación y con la reversa del motor ó ayudándose con la pala bichero, trate de salir del lugar. Siempre intente salir de la encalladura hacia atrás, manteniendo el mismo rumbo en el que iba.

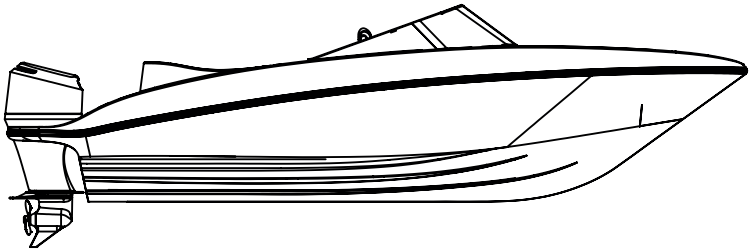
2.6 LUCES DE NAVEGACIÓN

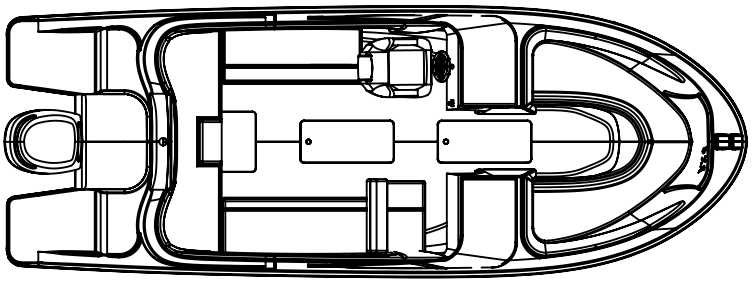
Su embarcación posee luces reglamentarias para navegación nocturna, de acuerdo a la reglamentación del R.I.P.A., 1972 y Ordenanzas de la Prefectura Naval Argentina. Recomendamos que usted no navegue a alta velocidad durante la noche, use el sentido común y buen juicio. Y por supuesto, conozca y respete los códigos de esta reglamentación.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Embarcación construida en **PRFV**, para uso **DE PLACER** y navegación **AGUAS PROTEGIDAS.**
Comprende, navegación en ríos interiores, lagunas, embalses y en general Lugares de aguas tranquilas, normalmente con alturas de ola menores a 50cm y vientos no mayores a 4 en la escala Beaufort

Eslora: 6,60 m
Manga: 2,40 m
Puntal: 1,35 m
Peso máximo: 3259 kg
Capacidad de personas: 14
Capacidad de combustible: 4 tanques port. de 45 lts c/u
Potencia Máxima: 300 hp (223.7 Kw)
Potencia Mínima: 115 hp (85.79 Kw)
Velocidad máxima: 48 Kn





4.SISTEMAS A BORDO

4.1 SISTEMA ELÉCTRICO

Las embarcación posee una instalación eléctrica de 12 volts corriente continua.
Cada componente utilizado está de acuerdo con normativas nacionales e internacionales de calidad. Cables, fusileras, fichas, teclas e instrumentos, cuenta con las inspecciones de rigor previas a la instalación.
La batería o acumulador es la fuente de poder para el sistema eléctrico de 12 volts CC. Estas se recargan a través del alternador del motor principal.
La batería abastecen a su embarcación de corriente para el accionamiento del motor principal, el funcionamiento de sus tableros de instrumentos de navegación y relojería., luces, bombas y equipo adicional como esterero, tomas 12 volt, VHF, etc.

La embarcación posee una llave de corte general ubicada en la popa lado estribor claramente señalizada. Para cortar la corriente se deberá girar en sentido antihorario. Se recomienda que la alimentación de la bomba de achique se realice por circuito separado, con su correspondiente fusible, de forma tal que pueda funcionar siempre que resulte necesario, aunque la batería esté cortada.
Previo a la navegación verificará el correcto funcionamiento de todas las luces de navegación y de la bomba de achique.

-Toma 12v

La prestación de un enchufe o toma de 12 volts (equipo no estándar en todos los modelos) es ideal en una embarcación deportiva. Ud. puede utilizar el mismo para accionar un faro auxiliar o linterna, cargador del celular, entre otros accesorios. Tenga en cuenta que al utilizarlo en algunos casos, deberá mantener el motor encendido, debido a que el consumo de un reflector, puede necesitar de su reserva de corriente, agotando la batería. Luego de utilizarlo, tápelo siempre con el protector de goma que viene unido al artefacto.

-Tablero principal

Ud. encontrará en cada embarcación, tableros con teclas de accionamiento de luces, bocina etc. Acorde a planos adjuntos al manual, estas teclas poseen fusibles removibles y/o sistema de fusible térmicos (equipamientos especiales de origen). Familiarícese con el sistema que posee su embarcación; lleve fusibles de repuesto

-Fusilera

La fusilera se encuentra situada debajo del volante del conductor, en la zona Frontal inferior del panel de control de la lancha. Para acceder a la fusilera, sigue los pasos indicados a continuación:

1. Posición del Volante: Gira el volante de la lancha hacia la posición central y asegúrate de que la embarcación esté correctamente anclada para evitar movimientos bruscos.
2. Localización del Panel de Control: Ubica el panel de control situado directamente Debajo del torpedo del conductor. La fusilera se encuentra en la parte inferior de este panel.
3. Acceso a la Fusilera: Retira con cuidado la tapa o cubierta del panel de control para acceder a la fusilera. Puede ser necesario usar una herramienta adecuada para aflojar los sujetadores que mantienen la tapa en su lugar.
4. Identificación de Fusibles: Una vez que hayas accedido a la fusilera, identifica los distintos fusibles según la nomenclatura o etiquetas presentes en el panel. Cada fusible está designado para proteger un circuito eléctrico específico de la lancha.
5. Revisión y Reemplazo: En caso de que un fusible esté fundido o dañado, asegúrate de reemplazarlo por uno de igual capacidad y amperaje para mantener la integridad del sistema eléctrico de la embarcación.

4.2 SISTEMA DE COMBUSTIBLE

La embarcación estará siempre equipada por mangueras, filtros ubicados junto al motor y pepitas aceptadas por el fabricante del motor, no deberá modificarse el sistema de combustible instalado en el astillero. Se ventilará durante un minuto la zona donde pudiera haber gases de combustible cuando comience a utilizarse la embarcación luego de estar detenida. En guardería, amarra, fondeo o muelle; el tanque deberá estar cerrado evitando posibles derrames. Al momento de cargar combustible se tendrá especial cuidado de no producir derrames, dentro y fuera de la embarcación. Siempre deberá ventilar adecuadamente durante 1 o 2 minutos antes de poner en marcha.

1. Detenga el motor.
2. Amarre la embarcación en forma segura.
3. No fumar, ni Ud. ni los demás tripulantes.
4. Apagar todos los celulares a bordo.
5. Apague luces u otros elementos a bordo.
6. Abra la tapa de combustible.
7. Acceda a la parte de sentina, observando que las mangueras y el sistema de doble abrazadera esté firme. Verifique que todo esté en orden.
8. Realice el sniff test y si detecta mucho olor a combustible no cargue hasta que detecte el porqué de este olor.

9. Estando todo en condiciones, introduzca la manguera de combustible y realice el llenado verificando Ud. mismo el correcto ingreso de combustible.
10. Una vez lleno, limpie si existe algún residuo de combustible con trapo.
11. Finalizada la carga de tanques, verifique todos los sistemas.
12. Realice nuevamente el Sniff Test antes de iniciar la ignición
13. Si está completamente seguro, ponga en marcha el motor.

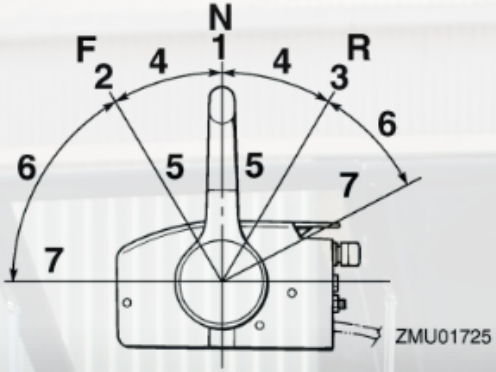
4.3 SISTEMA DE BOMBA DE ACHIQUE

Es común el ingreso de agua al interior. Una de las causas más comunes es la no atención al clima (lluvia) y a las condiciones del mar (embarque de olas), así como una mala distribución de carga, maniobra o fondeo, ó la práctica de algún deporte náutico en donde los tripulantes ascienden desde el agua repetidas veces. También puede ser a causa de rumbos ó roturas del fondo,producto de colisiones con objetos importantes semi sumergidos no avistados por el timonel.
En todos los casos, las bombas de achique se operan desde el tablero principal. Debe utilizarse a conciencia, verificando siempre que no exista agua en sentina y que la misma se encuentre limpia, a los efectos de no tapar la cañería de drenaje.
Evite exposiciones o descuidos dejando la embarcación abierta,Sin cobertor, expuestas a las inclemencias del tiempo. Verifique con frecuencia, aunque no lo necesite, el normal funcionamiento del sistema de achique. De acuerdo a normativa Argentina e Internacional, deberá llevar a bordo un sistema de achique paralelo al propuesto, o de respaldo. Asesórese y cumpla con la normativa de cada región o país

4.4 SISTEMA DE ACELERADOR Y CAMBIO

Todas las motorizaciones de las embarcaciones se aceleran mediante sistema de acelerador y cambio universal tipo “tira y empuja”.
El sistema consiste en una palanca, con tres posiciones definidas: NEUTRO (centro), AVANTE (acelera e impulsa la embarcación hacia delante) y ATRÁS (acelera e impulsa la embarcación hacia atrás). Previo a la puesta en marcha y utilización de su Equipo, sugerimos lo siguiente:
•Leer, entender y seguir atentamente las indicaciones del manual preparado por el fabricante de motor.

-Colocar los comandos de acelerador y cambio en posición NEUTRAL: de lo contrario el motor no encenderá si el cambio está colocado en posición AVANTE ó ATRÁS.
-Si es necesario, cebar el motor presionando la llave dos o tres veces.
-Ponga en marcha el motor girando la llave, y luego suelte.
-Una vez en marcha, presione el botón existente en la base del comando, a los efectos de liberar el acelerador del cambio. De esta forma Ud. podrá acelerar el motor. Al volver a NEUTRO, el acelerador manual se desacoplará, quedando el motor regulandoen vacío, listo para iniciar el movimiento de la embarcación en marcha AVANTE-ATRÁS.



1.Punto muerto “N”
2.Avante “F”
3.Marcha atrás “R”
4.Cambio
5.Completamente cerrado
6. Acelerador
7.Completamente abierto

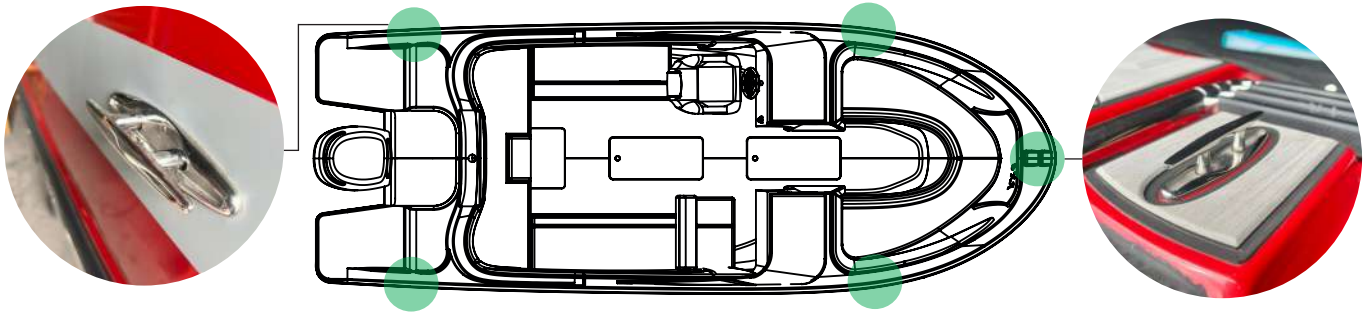
5. OPERACIONES EN GENERAL

-Se considera ideal un período mínimo de 20 horas de adaptación al equipo.
-Realice todas las maniobras posibles; aceleración, cortes abruptos de velocidad, giros de radios amplios, maniobras hacia atrás, giros sobre un mismo eje a distintas velocidades.
-Practique maniobras de acercamiento a muelle usando un límite o muelle imaginario. Considere mínima marcha y acción de viento y corriente.
-Practique amarre y fondeo en distintas condiciones.
-Proceda con cuidado en áreas congestionadas ó con tráfico.
-Respete las indicaciones.
-Conozca las limitaciones de su casco. Trate de no exigirlo a máximas solicitudes sin razón. Opere con sentido común.
-Gradualmente, acelere su velocidad. Sólo aplique máximas en lugares permitidos.

5.1 AMARRE

-Se entiende por amarre la sujeción de la embarcación a un punto fijo (muelle, marina, otra embarcación etc). Las maniobras de amarre requieren práctica y preparación.
-Este seguro de la maniobra a realizar antes de llegar al área de amarre, siempre operando a mínimas revoluciones, teniendo en cuenta el viento y marea reinante, ya que éstos pueden afectar su rumbo. Realice las aproximaciones de amarre siempre contra la corriente.
-Verifique que los cabos estén listos para ser lanzados hacia el muelle ó embarcación, y para tomarlos desde las cornamusas propias.

Siempre que amarre, antes de iniciar las maniobras de acercamiento, tenga listos los cabos para hacerse firme, y coloque las defensas laterales antes de apoyarse sobre el muelle o abarloarse a otra embarcación. Una vez que aproxime al muelle, haga firme el extremo del cabo de su embarcación a la bita existente en el muelle. Luego podrá mejorar la maniobra de amarre de acuerdo a experiencias y a condiciones reinantes en ese lugar (correntada, viento, tráfico, congestionamiento etc).
Ubicación de puntos de amarre:



5.2 FONDEO

Decimos que una embarcación se encuentra fondeada cuando la misma se encuentra en flotación, sujeta a un punto fijo en el fondo del mar. Tanto los tipos como las posibilidades de fondeo son muy variados, y su principal componente es el ancla, elemento de fijación metálico que se lleva a bordo, unido a una cadena / cabo, de dimensiones acorde a las características del barco.

5.3 COLOCACION DE TONO DE COCKPIT

La embarcacion promax RX6 cuenta con un accesorio adicional llamado tono de cockpit. El mismo es una capota cobertora que cumple con una fucion de cobertura ya sea para navegar como asi tambien para el guardado y cuidado de la embarcacion. Sigue los siguientes pasos para una correcta colocacion:

1- Desde arriba de la embarcacion, cerrar la puerta de parabrisas.
2- Con el tono enrollado comenzar a abrochar desde el centro del para brisas los broches interiores (tres unidadesde del lado interior, sobre el marco del parabrisas) y luego continuar con los exteriores (diez unidades)
3- Siguiente a tener los broches delanteros colocados, desenrollar el tono hasta el primer arco y fijarlo a los engaches que se encuentran en estribor y babor de la embarcacion (repetir pasos con el segundo arco) y terminar de desenrollar.
4- Con el tono completamente desenrollado, abrochar broches de popa para lograr una tencion que alinee todos los broches laterales.
5- Bajar de la embarcacion y terminar de colocar los broches laterales.

5.4 COLOCACION DE TOLDO BIMINI PARA TORRE DE WAKEBOARD

En el caso de que su embarcacion poseea torre de wakeboard, esta es una guia practica para armar su toldo bimini de una forma correcta y segura.
En principio, el toldo bimini cuenta con dos arcos y tres tensores que terminaran de fijar su toldo. Los pasos de armado son:

1- Desde arriba de la embarcacion, posicionar torre de wakeboard y fijarla.
2- pasar por encima de la torre desde proa a popa, el arco mas chico del toldo y hacer coincidir el orificio central del toldo con el fijador de manillar de la torre.
3- Fijar el arco trasero a la torre mediante los pasadores que se encuentran en cada lado de la misma.
4- Repetir el paso anterior con el arco delantero
5- Una vez fijados los arcos del todo, colocar los dos tensores delanteros, fijandolos con los pasadores, de la misma forma en que se fijan los arcos.
6- Repetir paso anterior con el tensor trasero.

5.5 ARMADO DE CAMA COCKPIT

¡A continuación, te presentamos un ejemplo detallado de cómo armar una cama en el cockpit de la lancha RX6 en tres partes para que disfrutes de mayor comodidad a bordo! Sigue los pasos a continuación:

-Parte 1: Preparación del Área:
1. **Limpieza:** Asegúrate de que el cockpit de la lancha esté limpio y libre de cualquier objeto suelto que pueda obstaculizar el armado de la cama.
2. **Seguridad:** Verifica que la superficie sea estable y segura para montar la cama correctamente, evitando posibles deslizamientos o movimientos durante el uso.

-Parte 2: Colocación de la Base
1. **Despliegue:** Extiende cada una de las partes en el área designada en el cockpit, asegurándote de que esté nivelado y se ajuste adecuadamente al espacio disponible.
2. **Ajuste de Posición:** Coloca el colchón de forma que se adapte al contorno y tamaño del cockpit, permitiendo un acceso cómodo y seguro desde diferentes puntos de la lancha.

Parte 3: Adición de Elementos Complementarios

1. Ropa de Cama: Agrega sábanas, almohadas y mantas para hacer la cama más acogedora y confortable, creando un ambiente ideal para descansar o relajarse a bordo.

Recuerda que, al armar una cama en el cockpit de la lancha, es fundamental priorizar la seguridad y el confort de los ocupantes. Siempre sigue las instrucciones del fabricante y toma las precauciones necesarias para garantizar una experiencia placentera a bordo.

5.6 ARMADO DE LOUNGE EN POPA

A continuación se le realizara una breve explicación de como llevar a cabo correctamente el armado del living en popa con sus respectivas partes:

1- En primera instancia se necesita que este la zona liberada para quitar las dos tapas de asientos de popa. (Distribuir bien el peso dentro de la embarcación para que no se generen movimientos bruscos).

2- Luego de levantar los acientos de popa, podrá levantar la tapa inferior en donde se encontrara con la meza encastrada en su parte interior. Al quitar la meza (deslizándola para el costado), visualizara el mástil que se retira de igual manera que la meza.

3- Bajar tapa y volver a colocar los asientos de popa. Colocar mástil en buje inferior de meza y colocar meza en buje de piso.

4- Para finalizar se coloca uno de los asientos de la cama de cockpit en la ultima posición de la misma

6. Mantenimiento e invernaje

6.1 Mantenimiento practico

con efecto de que su embarcación se encuentre en optimas condiciones y se mantenga igual con el tiempo, debe cumplirse un plan de mantenimiento.
Los intervalos de tiempo de chequeo son tanto para el motor como también así para la embarcación. Esta programación se divide en las siguientes categorías:
Mantenimiento tipo A: Se realiza al cumplir las primeras 10 horas de navegación. Dentro de este mantenimiento se encuentran operaciones generales como: motor, dirección, transmisión, niveles, cables, dirección, electrónica, boba de achique, luces de navegación, perdida de combustible y control de casco completo, entre otros.
Mantenimiento tipo B: Se debe realizar a las primeras 50 horas de navegación reales. Dentro de este mantenimiento (sumando a los mantenimientos de tipo a) se le agregan: chequeos estructurales, sistema acelerador, hélice,nivel de batería, limpieza y cambio de filtros, mantenimiento de herrajes y limpieza de tapizados.
Mantenimiento tipo C: Programado a las 100 horas ó seis meses de la botadura, lo que primero ocurra.
Mantenimiento tipo D: Programado a las 200 horas ó doce meses de la botadura, lo que primero ocurra.
Al llegar a los mantenimientos de tipo C y D, se realiza un mantenimiento completo de todos los sistemas, motor completo, dirección, casco y cubierta completos como también así de todo el interior de la embarcación.
Esto se realiza con el fin de que la embarcación este en las condiciones optimas y seguras para navegar.

6.2 Mantenimiento de casco y cubierta

Un casco se divide en dos partes:

A. Obra viva: Es toda la superficie del fondo del casco que está sumergida.

B. Obra muerta: Se refiere a la zona que va desde la flotación hasta la cubierta (costados o laterales del casco).

Si su embarcación estará por tiempos prolongados en el agua sin ser sacada a tierra, es decir, períodos de meses completos, deberá realizar en su fondo un tratamiento antiósmosis y preparar la superficie sumergida con pinturas especiales de protección (antifoulings/anti incrustantes), a los efectos de evitar el envejecimiento de su casco, con problemas posteriores.

Los costados, pintados con gel coat, deberán mantenerse limpios, pulidos y encerados en forma constante.

6.3 Cubierta e interiores

Debido a que la cubierta y el interior sólo están expuestos a salpicaduras, embarques de agua temporales ó agua de lluvia, el mantenimiento de la superficie se limita a una buena limpieza con agua dulce y desengrasantes y pulido para mantener el brillo constante como así también para que el agua se deslice sobre la superficie en forma rápida. Respecto del interior el mantenimiento recomendado es una limpieza constante del interior, removiendo siempre la suciedad, manchas, salitre etc, con agua limpia y detergentes biodegradables.

6.4 Sistema de combustible

Los mantenimientos básicos de rutina se resumen en lo siguiente:
-Tome por costumbre verificar todas las mangueras de conexionado de combustible.
-Observe que no estén rotas, agrietadas, aplastadas ó estranguladas.
-Verifique bomba manual de combustible, ya que puede tener roturas ó cortes, con ingreso de aire al sistema y la imposibilidad de poner en marcha. Ninguna manguera debe poseer pérdidas ni humedad o transpiración de combustible.
-Verifique los anclajes, mediante abrazaderas ó conectores especiales.

6.5 MOTOR Y HÉLICE

Los conceptos que aquí se destacan son generales, siendo de carácter obligatorio los requisitos de mantenimiento preventivo y correctivo los ilustrados en los manuales de usuario del motor instalado, quedando bajo Vtra. responsabilidad velar por ese cumplimiento. Para todas las motorizaciones, es importante:
-Respetar los servicios obligatorios.
-Realizar cambios de aceite, de motor, de pata, de trim etc.
-Control y agregado de líquidos y fluidos.
-Limpiar, reemplazar filtros de combustible.
-Limpiar, controlar, reemplazar bujías.
-Limpiar carburadores o inyectores.
-Control de sistema de acelerador y cambio.
-Verificación y lubricación de sistema de dirección y volante.
-Control del sistema de refrigeración.
-Chequeo de los sistemas eléctricos y electrónicos.
-Ajuste del motor al casco - verificación sistema de anclaje.

6.5 INVERNAJE

En general, luego de la temporada estival, el uso de la embarcación decrece considerablemente.

“invernaje” es el período de tiempo frío donde no se usará la embarcación por lo menos de tres a seis meses.

Por esa razón, conviene preparar la embarcación para ese tiempo sin actividad. Estos puntos son a veces coincidentes con los mantenimientos programados.

Algunas acciones a realizar son:

-Limpieza total de la embarcación con agua dulce. De ser necesario, realice las reparaciones pertinentes.

-Limpieza total del interior, aspirando, removiendo alfombras. Limpieza de tapizados.

-Vacíe la embarcación.

-Deje ventilar durante un par de días.

-Limpie y ventee el equipo de seguridad.

-Encere toda la unidad.

-Coloque aceite y lubrique el sistema de dirección, volante,bisagras etc.

-Realice los mantenimientos básicos, correctivos y o preventivos.

-En lo posible, trate de vaciar los tanques de combustible.

-Limpie el motor externamente con elementos adecuados. Aproveche para controlar todos los elementos de ajuste, mangueras y conexionados.

-Ponga en marcha el motor por última vez.

-La embarcación deberá quedar más alta de proa mediante el tráiler, para que todo el agua de sentina escurra hacia popa.

-Tape la lancha con su toneau y protector especial.

PROMAX
PROMAX
ASTILLERO
DANIEL PAGLIETTINI
P