

SEATEC

**Gommoni & tender
per
il tempo libero**

MANUALE UTENTE

SVB[®]
1989

GENTILE CLIENTE,

vogliamo farti le nostre congratulazioni per l'acquisto del tuo nuovo gommone SEATEC!

Con l'acquisto di questo articolo hai comprato un prodotto di qualità, realizzato secondo standard di sicurezza molto severi. Ciascuno di questi gommoni è realizzato in condizioni di controllo ottimali e viene eseguita una verifica di qualità dopo ogni singolo passaggio della produzione. Ogni gommone ha il suo proprio numero di serie, utile al riconoscimento dello scafo, posto sulla sua targhetta identificativa. Questo numero è costituito da lettere e numeri. Ti preghiamo di inserire questo numero nell'apposito riquadro sottostante. Sarà utile come riferimento ogni volta che ti metterai in contatto con noi o con una stazione di servizio autorizzata. Il numero di serie ci aiuta ad identificare la tua imbarcazione, per aiutarti con qualsiasi domanda o problema.

Numero di identificazione dello scafo (HIN)

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Modello :

Indice:

1. Gommoni e Accessori	3
2. Assemblaggio / Smontaggio	3-9
2.1 Assemblaggio gommoni con fondo a paioli (NEMO e YACHTING)	4
2.2 Assemblaggio gommoni con fondo gonfiabile ad alta pressurizzazione (AEROTEND)	5
2.3 Assemblaggio gommoni con scafo in alluminio (RABs – PRO ADVENTURE)	6
2.4 Assemblaggio gommoni con chiglia in vetroresina (RIBs - PRO TENDER / 7	7
2.5 Remi	8
2.6 Pulizia	8
2.7 Smontaggio	8
2.8 Stoccaggio	9
2.9 Specifiche sulla pressione dell'aria	9
3. Informazioni sulla sicurezza	10-12
3.1 Carico massimo e capacità di carico	11
3.2 Funzionamento con motore fuoribordo	11
3.3 Rimorchio, ancoraggio e ormeggio	12
3.4 Perdita improvvisa di pressione	12
3.5 Pericoli naturali	12
3.6 Approdo in spiaggia	12
4. Riparazioni	13
5. Dati tecnici	14

1. Gommoni e Accessori

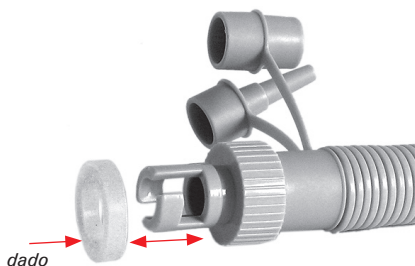
La consegna comprende: gommone, sacca da trasporto (eccetto i gommoni RIBs), pompa di gonfiaggio, 2 remi e un kit di riparazione.

2. Assemblaggio / Smontaggio

ATTENZIONE!

Al momento di gonfiare il gommone raccomandiamo di non utilizzare un compressore perché potrebbe generare una pressione troppo alta in grado di danneggiare cuciture e guarnizioni dell'imbarcazione!

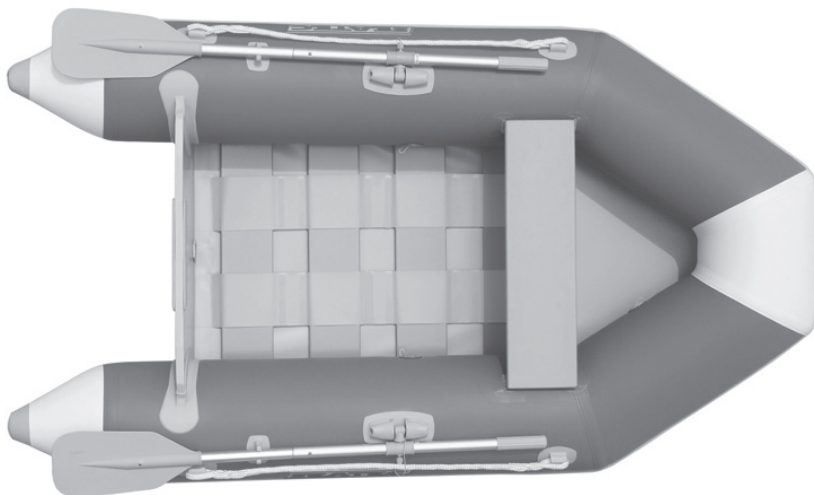
- Posizionare il gommone da gonfiare su una superficie piana e sgombra.
- Disimballare il gommone e stenderlo sulla superficie.
- Controllare le valvole per eventuali difetti ed assemblare la pompa.
- Prima di utilizzare il gommone per la prima volta, gonfiare ciascuna camera tramite la valvola apposita. Una volta completamente gonfiato, aprire le valvole e lasciare uscire circa metà dell'aria. A questo punto, chiudere le valvole e



posizionare la guarnizione con dado sulla parte anteriore del a tubo della pompa di gonfiaggio

procedere all'assemblaggio del gommone.

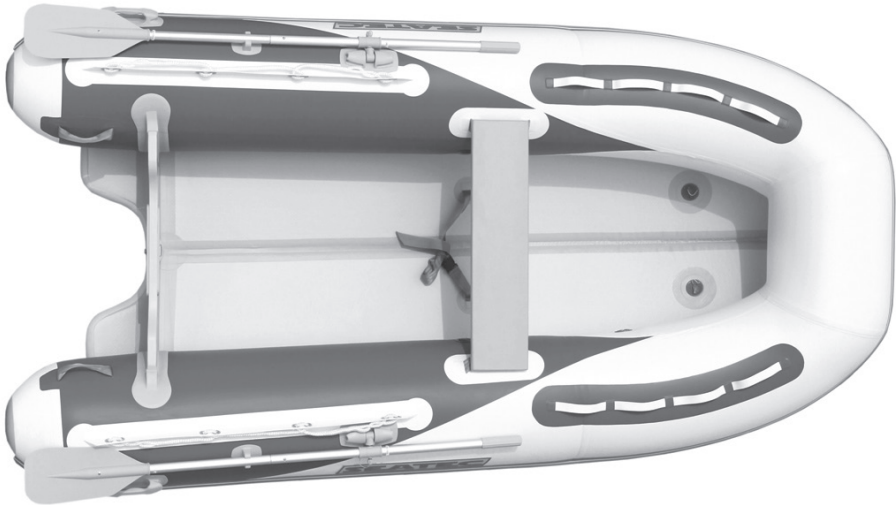
- Se il gommone è già stato usato, è sufficiente gonfiare le camere a metà.



2.1 Assemblaggio gommoni con fondo a paioli

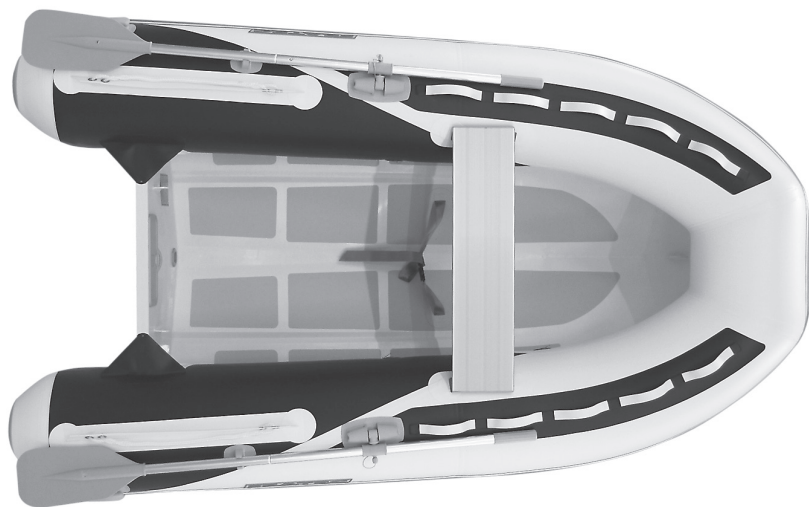
- Disimballare e stendere il gommone sgonfio. Prima di gonfiare controllare che ciascun paiolo sia nella posizione corretta. Il gommone può essere chiuso con i paioli ancora in posizione, ma si raccomanda di toglierli per effettuare la pulizia delle varie parti.
- Controllare che le valvole funzionino correttamente. La valvola di ritenuto deve essere chiusa.
- Gonfiare il gommone fino a metà.
- Controllare nuovamente la posizione dei paioli. Gonfiare completamente il gommone procedendo gradualmente e cambiando valvola ad intervalli regolari, per mantenere eguale pressione tra le camere. Non gonfiare mai completamente una camera in una volta sola.

AEROTEND



2.2 Assemblaggio gommoni con fondo gonfiabile ad alta pressurizzazione

- Disimballare e stendere il gommone sgonfio.
- Controllare che le valvole funzionino correttamente. La valvola di ritegno deve essere chiusa.
- Gonfiare i tubolari procedendo gradualmente e cambiando valvola ad intervalli regolari, per mantenere eguale pressione tra le camere. Non gonfiare mai completamente una camera in una volta sola.
- Gonfiare i tubolari fino a 0.25 bar di pressione.
- Gonfiare la sezione del fondo fino ad una pressione di 0.80 bar. Utilizzare una pompa ad alta pressione.
- Una volta gonfiate tutte le camere, controllare la pressione col manometro fornito in dotazione.



2.3 Assemblaggio gommoni con scafo in alluminio (RABs)

- Disimballare il gommone con i tubolari disposti verso l'esterno, in modo da poter vedere le valvole.
- Controllare che le valvole funzionino correttamente. La valvola di ritegno deve essere chiusa.
- Gonfiare i tubolari procedendo gradualmente e cambiando valvola ad intervalli regolari, per mantenere eguale pressione tra le camere. Non gonfiare mai completamente una camera in una volta sola.
- Installare la tavola per la seduta.
- Gonfiare completamente i tubolari.

PRO TENDER/PRO SPORT/GT SPORT



2.4 Assemblaggio gommoni con chiglia in vetroresina (RIBs)

- Disimballare il gommone con i tubolari disposti verso l'esterno, in modo da poter vedere le valvole.
- Controllare che le valvole funzionino correttamente. La valvola di ritegno deve essere chiusa.
- Gonfiare i tubolari procedendo gradualmente e cambiando valvola ad intervalli regolari per mantenere eguale pressione tra le camere. Non gonfiare mai completamente una camera in una volta sola.
- Installare la tavola per la seduta.
- Gonfiare completamente i tubolari.

2.5 Remi

- I remi sono inclusi nell'acquisto di tutti i gommoni SEATEC e sono composti da due parti. Per collegare le due parti basta premere il tasto di sicurezza. Assicurarsi che i pulsanti siano saldi facendoli scorrere assieme. Fissare i remi agli scalmi, facendo passare il bullone dello scalmo attraverso il foro nella fascetta dei remi. **NOTA:** non utilizzare mai un remo come leva, c'è rischio di romperlo. **NOTA:** utilizzare o i remi o un motore fuoribordo in base alle condizioni del vento e del mare. Remare potrebbe non essere sufficiente a contrastare la forza delle onde o di un forte vento.

2.6 Pulizia

- *Dopo ogni utilizzo il gommone e tutti gli accessori dovrebbero essere puliti dall'acqua di mare.*
 - *Rimuovere sabbia o altri residui con acqua fredda. Per le macchie più ostinate utilizzare un detergente speciale per gommoni. Questi detergenti specifici sono adatti a materiali selezionati e non provocano danni ai gommoni.*
- Importante: non utilizzare detergenti, preservanti o cere che contengano alcool o vinile. Questi ultimi potrebbero danneggiare e "seccare" il materiale del tender.*

2.7 Smontaggio

- Esaminare il gommone per eventuali danni e ripararli immediatamente se necessario.
- Smontare per primo il motore, poi la tanica del carburante e infine i remi.
- Aprire le valvole per far fuoriuscire l'aria dalle camere d'aria del gommone.
- Rimuovere la tavola di seduta.
- Per i modelli con chiglia in alluminio: rimuovere il fondo nell'ordine opposto a quello di montaggio (3,2,4,1).
- Utilizzare la pompa per aspirare l'aria residua da tutte le camere d'aria del gommone.
- Stendere e aprire completamente il gommone. Piegare i lati verso l'interno (lato del tubolare, dove si trovano gli scalmi) fino a raggiungere circa la larghezza dello specchio di poppa.
- Per tutti i modelli tranne RIBs: ripiegare il gommone da prua verso poppa nella maniera più compatta possibile.
- Riporre il gommone piegato nell'apposita sacca da trasporto assieme alla pompa e al tubo di gonfiaggio.
- Riporre anche il fondo, gli accessori e i remi nella sacca da trasporto.
- Per evitare l'insorgenza di muffe, asciugare completamente tutte le parti prima di riporle nella sacca da trasporto.



2.8 Stoccaggio

- Per preservare l'aspetto brillante del gommone il più a lungo possibile, consigliamo di conservarlo in luogo asciutto e ventilato, non esposto alla luce diretta del sole.
- Una volta riposto ed imballato, assicurarsi che sopra al gommone non venga posizionato nessun oggetto pesante che possa danneggiarlo.
- Coprire il gommone con un telone se si progetta di non utilizzarlo per un lungo periodo di tempo. Agenti atmosferici, inquinamento e raggi UV possono provocare un invecchiamento prematuro dei materiali di cui è composto, specialmente in zone dove la luce del sole è particolarmente forte.

2.9 Specifiche sulla pressione dell'aria

- Gonfiare il gommone con la pompa inclusa nella spedizione o con una pompa a pedale. Se si decide di impiegare una pompa elettrica, consigliamo di concludere il gonfiaggio con una pompa a pedale per garantire la corretta distribuzione della pressione in tutte le camere d'aria.
- Durante il gonfiaggio e lo sgonfiaggio è importante mantenere la pressione dell'aria in equilibrio tra le diverse camere. Ciò previene l'incorrere di danni o di rotture all'interno delle singole camere d'aria.
- Devono essere rispettati i seguenti valori sulla pressione dell'aria:
 - Pressione normale delle camere d'aria: 0,25 bar
 - Pressione normale del fondo gonfiabile del gommone AEROTEND: 0,8 bar
- Può capitare che un gommone che sia stato gonfiato da più di 2 o 3 giorni possa perdere un po' di pressione. Secondo la normativa ISO 6185 un gommone può perdere fino al 20% della sua pressione entro 24 ore dal gonfiaggio. Controllare la pressione di tutte le camere d'aria e rigonfiarle se necessario.
- Per fare in modo che la pressione dell'aria rimanga costante, questa deve essere controllata in base alle condizioni climatiche e di utilizzo del mezzo. Una luce solare molto forte aumenta significativamente la pressione dell'aria nelle camere, mentre le basse temperature possono farla diminuire.
- Se il gommone è stato gonfiato a livello del mare per poi essere trasportato in quota, assicurarsi di ridurre la pressione dell'aria per evitare rotture.

3. Informazioni sulla sicurezza

Attenzione! Prestare sempre attenzione alla vostra sicurezza e a quella dei vostri bambini. In mare aperto prestare attenzione ai venti forti ed alle correnti.

È responsabilità di ogni skipper informarsi sul funzionamento dell'imbarcazione e di tutte le attrezzature di bordo. A ciò deve essere aggiunta la consapevolezza delle norme e dei regolamenti in mare. Prestare sempre attenzione alle legislazioni, specifiche regione per regione, prima di mettere in mare qualsiasi imbarcazione.

I requisiti legali per la navigazione possono variare in base ai seguenti fattori:

- La zona in cui si intende navigare
- I requisiti stabiliti dalle autorità locali
- Lo scopo di utilizzo dell'imbarcazione
- L'ora del giorno
- Le condizioni operative
- Dimensioni, velocità, navigazione, tipo di imbarcazione (potenza del motore, remi, ecc.)

In quanto skipper, si è responsabili del livello di competenza a bordo riguardo l'applicazione delle seguenti regole:

- Ciascun passeggero deve indossare indumenti adeguati ed avere a disposizione un giubbotto di salvataggio (o simile equipaggiamento di salvataggio)
- Assicurarsi che a bordo siano presenti tutti gli equipaggiamenti di sicurezza standard, ovvero: una pagaia o dei remi e una pompa. Sono disponibili attrezzature di sicurezza aggiuntive, se necessario.
- Una persona sotto l'influenza di alcool o droga non è in grado di navigare in mare.
- I pesi a bordo devono essere distribuiti in maniera uniforme. Se il gommone non è completamente carico ed è azionato da un motore, evitate accelerazioni improvvise. Perdere il controllo dell'imbarcazione può portare a problemi operativi e di stabilità.
- Quando si guida un'imbarcazione a motore da soli, non sedersi sul lato o troppo vicini allo specchio di poppa. Evitare accelerazioni improvvise per evitare il rischio di cadute in mare. Una volta saliti a bordo, i passeggeri dovrebbero reggersi alla safety-line per evitare di finire in mare.
- La capacità massima di carico e la potenza massima del motore non dovrebbero essere superate.
- I motori fuoribordo sono molto pericolosi. Accelerazioni o movimenti improvvisi causati dal motore possono provocare lesioni anche gravi. Non utilizzare mai un gommone con un motore inappropriato.
- Prestare sempre estrema attenzione ai bagnanti e non avvicinarsi mai a loro con motore acceso.

- Prestare particolare attenzione ai cambi del vento e delle maree, in quanto potrebbero influire sul consumo del carburante.
- Prima di navigare verso una nuova area di mare, consultare le carte nautiche o le autorità competenti per conoscere eventuali rischi e zone pericolose.
- Prima di mettersi in mare, fare sempre sapere a qualcuno l'orario e il luogo di partenza, l'itinerario e l'orario di rientro programmato.
- Non navigare in completa oscurità o in situazioni di scarsa visibilità senza le luci di navigazione correttamente installate e funzionanti.
- Corsi sulla sicurezza in mare vengono tenuti nella maggior parte dei paesi, offerti da enti locali e nazionali. È responsabilità dello skipper controllare rotta e condizioni atmosferiche prima di mettersi in mare.
- Dopo aver navigato per un lungo periodo di tempo è estremamente importante controllare tutte le attrezzature di sicurezza.

3.1 Carico massimo e capacità di carico

- Non superare il carico massimo specificato.
- Non superare il numero massimo di persone a bordo.
- Remi / pagaie e un kit di riparazione devono sempre essere presenti a bordo.
- I pesi a bordo devono essere distribuiti correttamente, in modo da non compromettere la stabilità dell'imbarcazione sull'acqua.

3.2 Funzionamento con motore fuoribordo

Attenzione! Leggere attentamente il manuale prima di installare e mettere in moto il motore. Non superare potenza massima e peso massimo del motore specifico per la tua imbarcazione! Avere un motore sovra-potenziato o troppo pesante potrebbe causare problemi molto seri tra cui: perdita di stabilità, perdita di controllo, lesioni personali e danni alla barca.

- Assicurarsi che il motore sia perfettamente assicurato e in posizione. Avvitare il modo errato le viti di tenuta potrebbe diminuirne le funzionalità o portare addirittura alla perdita del motore in acqua.
- Assicurarsi che il carico a bordo sia ben distribuito, così da non danneggiare l'imbarcazione e non ostacolare la visuale allo skipper.

Sicurezza ambientale

Evitare di produrre inquinamento acustico non necessario. Evitare di far girare il motore per un periodo di tempo troppo lungo in modo da ridurre le emissioni. Assicurarsi che non vi siano perdite di olio o di carburante che vadano a contaminare l'acqua di mare. Se ciò dovesse accadere, cercare di contenere il versamento per smaltirlo poi correttamente. Prestare sempre attenzione alle normative specifiche sullo smaltimento dei rifiuti!

3.3 Traino, ancoraggio e ormeggio

- Se il gommone deve essere trainato, sbarcare tutti i passeggeri (se possibile) e il carico. La cima di traino deve passare attraverso tutti gli anelli che si trovano a prua dell'imbarcazione. Seguire le corrette procedure di traino!
- Le cime di ormeggio e di ancoraggio devono passare attraverso gli anelli a prua. Alcuni modelli dispongono di occhielli aggiuntivi sulla poppa.
- La cima di traino deve essere almeno 3 volte più lunga dell'imbarcazione trainata.
- La velocità di traino non deve superare i 4 nodi, specialmente se l'imbarcazione trasportata contiene ancora carico a bordo.

3.4 Improvvise perdite di pressione

- Se una camera d'aria dovesse perdere improvvisamente pressione a causa di un danno, non farsi prendere dal panico. I gommoni SEATEC sono progettati in modo tale da avere almeno tre camere di galleggiamento e la perdita di una di esse non comporta necessariamente l'affondamento dell'imbarcazione. In caso di danni:
 - Spostare carico e passeggeri sul lato opposto a quello danneggiato.
 - Sigillare il danno con tutto ciò che si ha a disposizione (con una cinghia, con una mano ecc.).
 - Ridurre al minimo l'imbarco dell'acqua e sgottarne quanta più possibile.
 - Mettersi sulla rotta più diretta verso il luogo più vicino dove potere attraccare.

3.5 Pericoli naturali

- Il vostro gommone SEATEC è realizzato con un materiale in PVC a 5 strati molto resistente, con rinforzi in materiale 1100 DTEX. Per questo motivo lo scafo è particolarmente resistente alle sollecitazioni esterne, tuttavia qualsiasi danno deve sempre essere evitato. Oggetti appuntiti, pietre affilate e angoli vivi sono le cause più comuni dei danni provocati alla superficie di un gommone. Devono essere assolutamente evitati.
 - Detriti galleggianti, scogliere, coralli, banchi sabbiosi ed acque poco profonde devono essere completamente evitati.
 - Quando si naviga in acque non segnate, prestare sempre attenzione ad ogni possibile pericolo.

3.6 Approdo in spiaggia

- Raccomandiamo di non utilizzare il motore durante un approdo in spiaggia.
- Per evitare danni alla copertura esterna, il gommone non deve essere trascinato attraverso rocce, sabbia o sassi.
- Se il gommone dovesse rimanere sulla spiaggia per un breve periodo di tempo, è consigliabile mantenerne una parte a contatto con l'acqua di mare. Questo accorgimento riduce il calore prodotto dalla luce solare e previene l'aumento di pressione nelle camere d'aria. Monitorare la pressione in ciascuna delle camere e rimuovere l'aria in eccesso dove ritenuto necessario.
- Se il gommone dovesse rimanere fuori dall'acqua per un lungo periodo di tempo, consigliamo di coprirlo con un telone per proteggerlo dalla luce diretta del sole.

4. Riparazioni

Piccoli strappi, tagli e fori:

- Per sigillare una piccola perdita o un foro da 1 mm a 12 mm, coprire con una toppa rotonda dal diametro di almeno 75 mm.
- La toppa e la superficie del gommone devono essere completamente asciutte, senza residui di sporcizia o di grasso.
- Applicare 3 strati sottili ed uniformi di adesivo sulla superficie del gommone e sulla toppa ad un intervallo di 5 minuti l'uno dall'altro. Dopo l'applicazione del terzo strato attendere 10-15 minuti prima di applicare la toppa al gommone. Premerla poi saldamente in posizione.
- Attendere almeno 24 ore prima di gonfiare nuovamente il gommone. Per eventuali difetti di fabbrica, cuciture danneggiate, danni alle camere d'aria, allo specchio di poppa o alle guarnizioni: contattare il servizio clienti SVB per informazioni relative a tutte le principali riparazioni.

SVB- Customer Service:
SVB Yacht- und Bootszubehör GmbH
Gelsenkirchener Str. 25-27
28199 Brema
Germania

Tel.: +39 0694806238
Fax +49 421 / 57290-40

Email: info@svb-marine.it
Website: www.svb-marine.it

4. Specifiche tecniche

Tipo	Lunghezza (m)	Larghezza (m)	Ø Tubolare	Camere d'aria	Peso (kg)
NEMO 230	2.25	1.31	35	3	31
YACHTING 225	2.25	1.34	35	3	32.5
YACHTING 250	2.5	1.56	43.5	3	46.09
AEROTEND 240	2.41	1.37	37.5	5	35.15
AEROTEND 260	2.56	1.57	42.5	5	41.06
AEROTEND 310	3.1	1.57	43.5	5	42.48
PRO ADVENTURE 240	2.42	1.59	42	3	54.5
PRO ADVENTURE 270	2.65	1.59	42	3	72.85
PRO ADVENTURE 310	3.07	1.59	42	3	83.1
PRO TENDER 220	2.24	1.53	39	3	58.45
PRO TENDER 240	2.43	1.56	41	3	68
PRO SPORT 270	2.74	1.68	44.5	3	83.5
PRO SPORT 310	3.08	1.54	44.5	3	98.85
PRO SPORT 350	3.48	1.76	47.5	3	117.85
PRO SPORT 380	3.79	1.76	47.5	3	157.6
GT SPORT 310	3.28	1.69	42	3	125
GT SPORT 410	4.05	1.91	47.5	3	291

Tipo	kW max.	CV max.	Peso motore max. (kg)	Peso max.	Num. persone max.
NEMO 230	2.25	3.3	24	270	2.5
YACHTING 225	2.5	3.3	24	300	2.5
YACHTING 250	4.6	6	40	440	3
AEROTEND 240	3.7	5	40	440	3
AEROTEND 260	6	8	55	610	3
AEROTEND 310	7.4	10	55	620	3.5
PRO ADVENTURE 240	3.7	5	40	380	3
PRO ADVENTURE 270	7.4	10	55	425	3.5
PRO ADVENTURE 310	14.7	20	60	495	4.5
PRO TENDER 220	3.7	5	40	350	3
PRO TENDER 240	4.78	6.5	40	460	3
PRO SPORT 270	7.4	10	55	500	4
PRO SPORT 310	11.2	15	60	500	4
PRO SPORT 350	11.2/18.4*	15/25*	60/83*	600	4
PRO SPORT 380	22.1	30	90	720	4
GT SPORT 310	18.4	25	83	550	5
GT SPORT 410	36.8	50	110	730	5

* il valore più alto non si applica ai motori con controllo manuale!

SVB Yacht- und Bootszubehör GmbH
Gelsenkirchener Str. 25-27
28199 Brema
Germania

**www.svb.de / www.svb-marine.fr / www.svb-marine.it /
www.svb24.com**