



# Manual do proprietário SR-1000





# Índice

- 01- Introdução
- 02- Breve histórico da Flexboat
- 03- Certificados do fabricante
- 04- Registro da embarcação
- 05- Responsabilidades do proprietário / usuário
- 06- Características da embarcação SR-1000
  - 6.1- Versões
  - 6.2- Dimensional e especificações do SR 1000 (Todas as Versões)
  - 6.3- Conhecendo os detalhes do SR 1000
    - a. Carenagem de Proa
      - a.1- Carenagem de Proa Luxo
      - a.2- Carenagem de Proa Sport
      - a.3- Carenagem de Proa Standard
      - a.4- Montagem da Caixa de âncora (Todas as versões)
    - b. Banheiro com boxe
    - c. Banheiro compacto
    - d. Sistema de coleta de lixo (console com banheiro com boxe)
    - e. Sistema de coleta de lixo (console com banheiro compacto)
    - f. Vaso sanitário à vácuo
    - g. Painel de status do vaso à vácuo
    - h. Sistema bacteriológico de tratamento de esgoto
    - i. Posto de pilotagem (console com banheiro com boxe)
    - j. Barzinho
    - l. Sofá de popa
    - m. Bagageiro de popa (versão MP)
    - n. Casa de máquinas (versão CR)
    - o. Escada
    - p. Solário de popa (versão CR)
    - q. Iluminação do convés
    - r. Hard-Top (opcional)
    - s. Mesa de proa (opcional)
    - t. Banco na frente da console
    - u. Guincho elétrico (opcional)
    - v. Churrasqueira (opcional)
    - w. Carreta rodo-encalhe (opcional)
    - x. Anilha de içamento
    - y. Outros opcionais
- 07- Instrução para inflar seu Flexboat
- 08- Capacidade de carga
- 09- Potência do motor
- 10- Manutenção
  - 10.1- Limpeza casco e convés
  - 10.2- Limpeza flutuador
    - 10.2.1- Utilizando o Kit Azul para limpeza do Hypalon
  - 10.3- Limpeza ferragem aço inox
  - 10.4- Limpeza pára-brisa
  - 10.5- Limpeza estofamento
  - 10.6- Limpeza tanque de água doce
  - 10.7- Limpeza da Teca
  - 10.8- Sistema de tratamento de esgoto Biodegradator
  - 10.9- Produtos de limpeza proibidos a bordo
- 11- Antes de navegar
  - 11.1- Chek-list completo e sem esquecer nada em terra
  - 11.2- Check-list da embarcação na água
  - 11.3- Partida do motor e check-list
- 12- Segurança a bordo
- 13- Ancorando o seu Flexboat
  - 13.1- Lançando a âncora



## MANUAL DO PROPRIETÁRIO

- 13.2- Recolhendo a âncora
- 13.3- Ajuda eletrônica para ancorar
- 14- Dicas importantes de navegação
- 15- Voltando do passeio
- 16- Combustível
  - 16.1- Abastecendo a embarcação
  - 16.2- Combustíveis podem danificar o motor
- 17- Cuidados com o motor
- 18- Marinheiro
- 19- Como guardar e transportar seu Flexboat
- 20- Carretas
  - 20.1- Classificação
  - 20.2- Dimensionais da carreta
  - 20.3- Fixação do barco na carreta
  - 20.4- Com o barco na estrada
  - 20.5- Cuidados ao dirigir
  - 20.6- Manutenção das carretas
  - 20.7- Cuidados com os pneus
  - 20.8- Limpeza da carreta
- 21- Capota e capa de cobertura
  - 21.1- Manutenção capota e capa de cobertura
  - 21.2- Dicas de limpeza capota e capa de cobertura
- 22- Reparando pequenos danos no flutuador
- 23- Troca da válvula de ar
- 24- Considerações finais sobre a Flexboat
- 25- Garantia
- 26- Cartão de registro da garantia



## 1 - Introdução

Parabéns! Você acaba de adquirir um FLEXBOAT.

Uma embarcação leve, versátil e dinâmica. Sendo a estabilidade, a segurança e a capacidade de carga, alguns de seus pontos fortes.

Na fabricação de nossos produtos empregamos materiais primas com qualidade assegurada, adquiridas de fornecedores renomados no ramo náutico. O Flutuador é fabricado com tecido francês à base de Hypalon, Neoprene e Poliéster, extremamente hermético, resistente a intempéries, agentes químicos, raios solares e ação do tempo. A junção desses materiais garante ao barco inflável FLEXBOAT uma durabilidade superior.

Sair para o mar e navegar é sinônimo de prazer e de passar bons momentos de diversão. Para assegurar que seja assim e que a sua navegação não se converta num pesadelo, recomendamos a leitura deste manual. Aqui você encontrará informações sobre o manejo, navegação segura, auxílio na solução de alguns problemas, cuidados com a manutenção, e dados sobre a Garantia do produto. O nosso objetivo é proporcionar melhor conhecimento das embarcações FLEXBOAT, visando maior segurança e prazer ao navegar.

Nossos produtos estão em constante desenvolvimento e aperfeiçoamento. As ilustrações, dados, descrições e informações técnicas contidas neste manual estão de acordo com o produto no momento da preparação deste manual.

A FLEXBOAT reserva-se o direito de alterar qualquer característica ou informação sobre seus produtos sem prévio aviso.

## 2 – Breve histórico da Flexboat

No final do ano de 1988, o empresário carioca já radicado em São Paulo Jaime José Alves Filho foi buscar na Itália e na França a tecnologia e as mais modernas matérias-primas para fabricar os melhores barcos infláveis do Brasil.

Nasce então em 1990 a FLEXBOAT CONSTRUÇÕES NÁUTICAS LTDA, com sua fábrica e sede na cidade de Atibaia a 60KM de São Paulo em uma área de 25.000m<sup>2</sup> de frente para a Rod. Fernão Dias. A cidade de Atibaia foi escolhida por estar em um entroncamento rodoviário importante com fácil acesso aos principais mercados náuticos do Brasil, SP, RJ, MG e os Estados do Sul.

De lá para cá já se vão 23 anos de muito trabalho e dedicação. Neste período a FLEXBOAT construiu uma marca de referência e qualidade que se tornou SINÔNIMO de barcos infláveis.

Desde o início a FLEXBOAT sempre utilizou o Hypalon (tecido especial a base de borracha e neoprene, importando da França) para a confecção dos flutuadores. Este material confere ao barco características de segurança, resistência e durabilidade incomparáveis que, juntamente com outras matérias-primas de primeira qualidade e um time de profissionais altamente treinados e qualificados, fazem do FLEXBOAT o melhor barco inflável produzido no Brasil.



Inicialmente produzindo barcos pequenos de até 12 pés de comprimento, a linha da Flexboat cresceu e se desenvolveu até a produção do SR 1000, o maior e mais moderno barco inflável produzido no Brasil, com seus



## MANUAL DO PROPRIETÁRIO

imponentes 34 pés. Até hoje já foram mais de 15.000 barcos produzidos e vendidos no Brasil, EUA, Caribe e alguns países da Europa para a satisfação de seus clientes

Em 2005, a FLEXBOAT iniciou o desenvolvimento de barcos para uso militar e se tornou a principal fornecedora deste tipo de embarcação para as forças de defesa do Brasil. Polícia Federal, Marinha do Brasil, Bombeiros, Defesa Civil, IBAMA, Polícia Ambiental estão entre os clientes da FLEXBOAT.

Do presente para o futuro a FLEXBOAT está trabalhando para incrementar sua linha de produtos nas áreas de lazer, com barcos maiores cabinados e outras inovações, para atender o mercado brasileiro e internacional. Na área militar e de barcos profissionais, a FLEXBOAT está desenvolvendo uma nova linha de produtos que irá igualar os equipamentos das forças brasileiras aos melhores equipamentos disponíveis no mundo.

Esta é a FLEXBOAT!

Somos motivados pela busca da excelência, da inovação e da satisfação absoluta dos nossos clientes quando estiverem navegando com os nossos barcos pelos 7 mares.

Esperamos que gostem do nosso site e contem sempre conosco!

Um forte abraço

FLEXBOAT TEAM

### 3 – Certificados do fabricante

As embarcações FLEXBOAT estão certificadas de acordo com normas de segurança IMCI, USCG, NMMA e CE

A marca **CE** significa que o barco inflável FLEXBOAT atende às normas diretivas Europeias para embarcações de recreio.

A marca **NMMA** (que abrange IMCI e USCG) significa que o barco inflável FLEXBOAT foi avaliado pela National Marine Manufacturers Association e está de acordo com as regulamentações Federais aplicáveis aos critérios e práticas recomendadas pela American Boat and Yacht Council (ABYC)

**Isto significa que seu FLEXBOAT foi fabricado dentro dos padrões exigidos pelos mercados americano e europeu.**

### 4 - Registro da embarcação

Registre sua embarcação na área onde você irá utilizá-la com maior frequência. Contate as Autoridades Marítimas ou o seu representante Flexboat de sua região para obter as normas e requerimentos de registro.

### 5 – Responsabilidades do Proprietário / Usuário

O proprietário / usuário é responsável pelo entendimento e cumprimento dos seguintes procedimentos e requerimentos operacionais:

- Registro na Capitania dos Portos
- Seguro
- Registro de garantia
- Termos e condições de garantia
- Adequada manutenção do barco e seus sistemas
- Equipamento de salvatagem



## MANUAL DO PROPRIETÁRIO

- Treinamento de salvatagem dos passageiros e tripulação
- Conhecimento dos sistemas do barco
- Conhecimento das condições de mar / Inspeção operacional
- Prática de operações seguras
- Evitar uso de drogas / álcool
- Regulamentação do meio ambiente
- Relatório de acidentes
- Estar habilitado a conduzir embarcação.

**A lei exige que o proprietário / usuário ajude a qualquer pessoa ou embarcação que esteja em situação de perigo, contanto que isso não acarrete risco para sua própria embarcação.**

## 6 - Características da embarcação SR-1000

O SR-1000 é o maior inflável produzido em série no país. Um inflável de 10,45m de comprimento com a qualidade e o requinte da marca Flexboat.

Reunimos a mais avançada tecnologia para sua fabricação, começando pelos modelos que foram fabricados em CNC (Usinagem computadorizada), o que garante perfeita simetria e esmerado acabamento de superfície. Os moldes foram confeccionados com Resina de Contração Zero, Gel de Barreira Química e Gel molde de alta tecnologia. Isso garante ótimo acabamento na laminação das peças.

O estofamento foi desenvolvido com o processo Hintershaum de injeção de espumas. Possui almofadas sem costuras, resistente a intempéries e com primoroso acabamento.

As versões lazer luxo e Sport luxo possuem até Box no seu amplo banheiro. Além de permitir itens opcionais importantes como: Guincho elétrico na proa, móvel com pia, fogão e geladeira, Hard Top com teto solar elétrico com sistema anti-esmagamento, T-Top convencional (metálico), ou ainda a capota tradicional rebatível com 4 arcos (Bimini).

É um barco de ótima navegação e durabilidade do flutuador construído em Hypalon.

O SR 1000 acomoda até 14 pessoas. Possibilita a montagem de dois motores centro-rabeta Diesel ou gasolina ou motorização de popa dupla ou tripla.

Perfil de borracha vulcanizado na lateral da embarcação envolvendo todo o flutuador, para proteção na atracação.

O perfil possui um relevo em sua face externa com um desenho que permite rebater o spray de água gerado na navegação sempre para o lado externo da mesma.

Todos esses diferenciais mostram a grandeza da embarcação.

### 6.1 – Versões do SR-1000

O SR-1000 foi projetado visando a plena satisfação do cliente. Por isso foram criados módulos independentes que uma vez combinados formam diversas versões. Estes módulos devem ser escolhidos no momento da compra, ou seja, antes da montagem da embarcação. Os módulos que estão disponíveis para montagem são:

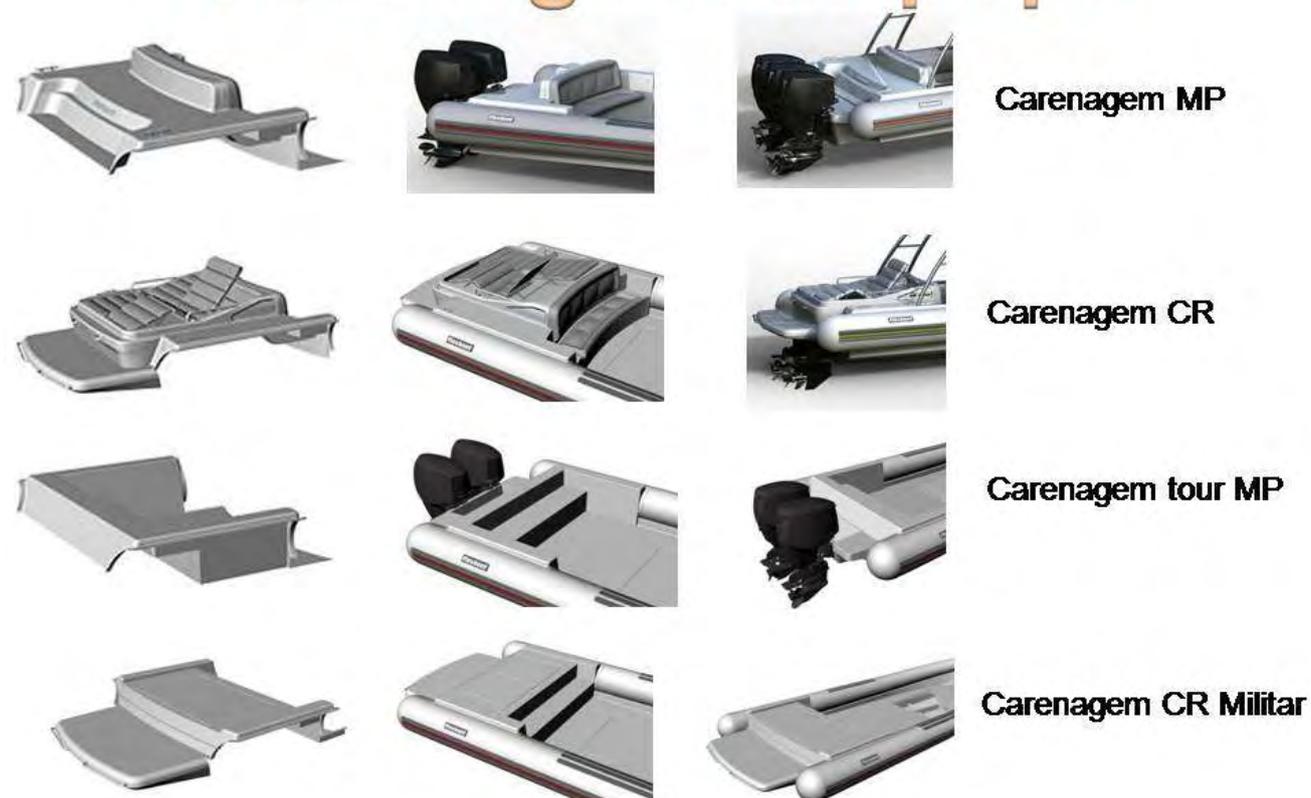
- Carenagem de proa – 3 modelos
- Carenagem de popa – 2 modelos para embarcações CR e dois modelos para embarcações MP
- Console ou cockpit – 3 modelos

Combinando uma de cada opção acima com o casco e convés básico, você terá a sua versão personalizada do SR-1000.

# Carenagem de proa



# Carenagem de popa



# Consoles



Luxo



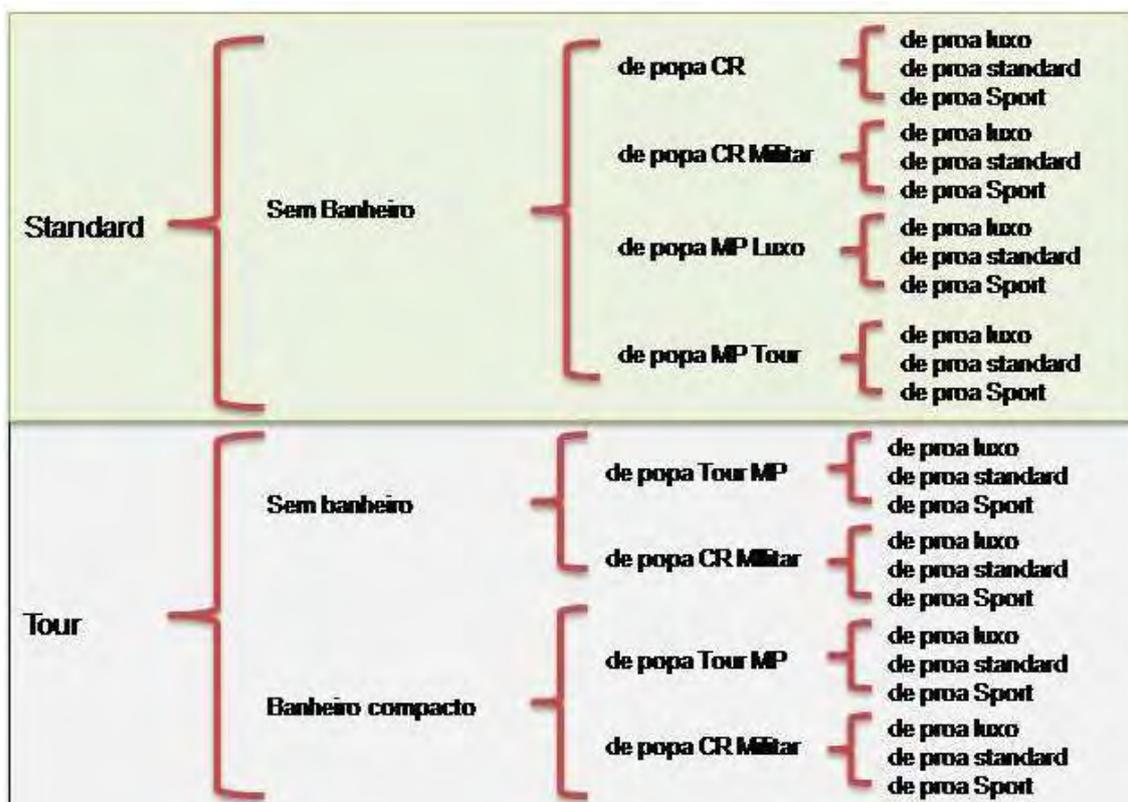
Luxo compacto



Luxo Standard

Segue abaixo a tabela com as possíveis montagens.

Versão	Console	Carenagem de popa	Carenagem de proa
Luxo	Banheiro com boxe	de popa CR	de proa luxo de proa standard de proa Sport
		de popa CR Militar	de proa luxo de proa standard de proa Sport
		de popa MP Luxo	de proa luxo de proa standard de proa Sport
		de popa MP Tour	de proa luxo de proa standard de proa Sport
	Banheiro compacto	de popa CR	de proa luxo de proa standard de proa Sport
		de popa CR Militar	de proa luxo de proa standard de proa Sport
		de popa MP Luxo	de proa luxo de proa standard de proa Sport
		de popa MP Tour	de proa luxo de proa standard de proa Sport



Exemplos de montagens



**SR-1000 Lazer luxo**

Luxo – banheiro com boxe – carenagem de popa CR e carenagem de proa luxo



**SR-1000 Lazer luxo compacto**

Luxo – banheiro compacto – carenagem de popa MP e carenagem de proa luxo



**SR-1000 Lazer Standard**

Standard – Console sem banheiro – carenagem de popa MP e carenagem de proa luxo



**SR-1000 Sport Luxo**

Luxo – banheiro com boxe – carenagem de popa CR Militar e carenagem de proa Sport



Tour – sem banheiro – carenagem de popa CR e carenagem de proa Standard

## 6.2 – Dimensional e especificações SR-1000 todas as versões

- Comprimento total versão centro-rabeta: 10,51 metros (34 pés)
- Comprimento total versão motor de popa: 10,01 metros (33 pés) (sem motor)
- Comprimento dos flutuadores (Tubo): 9,96 metros (33 pés)
- Largura total externa (Boca máxima): 3,56 metros
- Largura interna máxima: 2,30 metros
- Diâmetro dos flutuadores (tipo cônico): 60 cm na popa e 42 cm na proa
- Peso do casco sem motor, sem combustível e sem água doce: 2.960 kg
- Capacidade de combustível: 600 Litros
- Capacidade de água doce: 180 Litros
- Ângulo do espelho de popa: 13°
- Ângulo do “V” do casco na popa: 18°
- Pontal moldado: 1,59 metros
- Calado com propulsão: 0.95 m
- Quantidade de pessoas p/ lazer (recomendado): 15 (piloto + 14)
- Capacidade total de carga: 3600 kg
- Anilhos para reboque: 1 instalado na proa e 2 instalados no espelho de popa
- Sistema de içamento: 2 anilhos em aço inox fundidos, embutidos no convés (piso da proa) engastados nas longarinas, mais dois na popa embutidos na carenagem de popa, engastados no espelho de popa.
- Motorização centro-rabeta recomendada:
  - 1 x 220hp (mínimo) a 1 x 350hp (máximo)
  - 2 x 150hp (mínimo) a 2 x 350hp (máximo)
- Motorização de popa recomendada:
  - 2 x 150hp (mínimo) a 2 x 300hp (máximo)
  - 3 x 225hp (mínimo) a 3 x 300hp (máximo)

## 6.3 – Conhecendo os detalhes do SR- 1000

### a) Carenagem de proa

#### Modelo Sport



#### Modelo Luxo



#### Modelo Standard



#### a.1 - Carenagem de proa de luxo



- 1 – Guarda mancebo de proa
- 2 - Cunho de amarração (2 pç)
- 3 – Dreno para transbordamento acidental (2 pç)
- 4 – Bocal de abastecimento de água
- 5 – Caixa de âncora ou Guincho elétrico
- 6 – Bocal para abastecimento de combustível.
- 7 e 8 – Botão de acionamento do guincho.
- 9 – Porta copo (2 pç)
- 10 – Caixa térmica da proa



2 grandes compartimentos herméticos na proa - adequados para pertences que não podem ser molhados.

Cavidade do tanque para água localizada no piso do convés



Sofá em "U" para 6 pessoas na proa, com assento e encosto estofados pelo processo Hinterschaunn.

#### a.2 - Carenagem de proa modelo Sport



- Assento e encosto produzido pelo processo alemão de Hinterschaunn com capacidade para acomodar 3 pessoas confortavelmente.
- Amplo compartimento para guardar objetos com tampa em fibra e amortecedor.

### a.3 – Carenagem de proa Standard

Possui somente a caixa de âncora. Ideal para quem deseja maior espaço no convés



### a.4 - Montagem da caixa de âncora (todas as versões de carenagem de proa).



Caixa de âncora com guincho elétrico



Caixa de âncora com Guia do cabo de âncora

Existem duas opções de utilização da caixa de âncora.

- 1- Instalar guincho elétrico (Item opcional)
- 2- Instalar uma âncora de 7,5 Kg e 150 m de cabo de 10 mm, neste caso acompanha o guia do cabo de âncora, um anilha argola para amarração do cabo e um cunho de amarração de 8".

O Respiro do tanque de combustível está fixado na lateral da carenagem de proa. Vide primeira foto acima. Todos os modelos de carenagem de proa do SR 1000 possuem iluminação interna à prova d'água e chuveiro de água doce para adoçar o sistema de âncora.

**b) Banheiro com boxe.**



Banheiro completo sob o console com:

- Porta de correr;
- Pé direito 1,85 m
- Vaso sanitário a VÁCUO;
- Ducha higiênica;
- Suporte para papel higiênico
- Lixeira embutida;
- Boxe em acrílico
- Ducha deslizante;
- Banco em fibra com tampa em Solidsurface dentro do boxe;
- Suporte embutido para sabonete e xampu;
- Gaiuta instalada teto no Boxe
- Receptáculo de detritos da lixeira do convés;
- Armário para toalhas de banho e outros utensílios;
- Pia com espelho;
- Luminária sobre a bancada da pia;
- Armário com porta de acrílico para pequenos objetos;
- Suporte para toalha;
- Exaustor no banheiro;
- Iluminação nos degraus;
- Quadro geral de disjuntores da embarcação;
- Sistema bacteriológico para tratamento do esgoto;



A pia e as tampas utilizadas no banheiro são de solidsurface. Material resistente a manchas, arranhões, mofo e bolores. São resistentes à umidade e maresia, higiênicos, não tóxicos, não porosos, permitem reparo e não propagam chamas. Sua limpeza deve ser com esponja macia, água e detergente neutro.



Vigia instalada no teto do boxe do banheiro



Iluminação sobre a bancada da pia do banheiro



Tampa de inspeção com acesso a parte hidráulica.



Caixa coletora do lixo depositado no convés



- 1 – Chuveiro deslizante
- 2 – Armário para xampu
- 3 – Alça de segurança do Box
- 4 - Luminária do teto
- 5 – Espelho com moldura em Solidsurface
- 6 – Armário para escova de dente e produtos de higiene pessoal
- 7 – Quadro geral de disjuntores
- 8 – Alça de segurança
- 9 – Torneira giratória
- 10 - Pia em Solidsurface



**Armário** com prateleiras de acrílico com aba que impedem que os objetos caiam. Ideal para guardar escova de dentes e produtos de higiene pessoal.

**Painel de disjuntores** - O **disjuntor** é um dispositivo destinado a proteger a instalação elétrica contra possíveis danos causados por curto-circuito. A sua função básica é a de detectar uma falha na corrente elétrica, interrompendo-a imediatamente antes que ocorra danos. Eles podem ser rearmados manualmente, depois de interromperem a corrente em virtude da ocorrência de uma falha.



### c) Banheiro compacto



O banheiro que fica localizado sob a console possui: WC elétrico;  
 Pia;  
 Espelho;  
 Luminária;  
 Suporte para toalha;  
 Gaiuta;  
 Suporte para papel higiênico embutido;  
 Ducha Higiênica;  
 Lixeira embutida;  
 Receptáculo de detritos da lixeira do convés;  
 Tampa de inspeção dos registros do casco;  
 Exaustor no banheiro;  
 Suporte para extintor de incêndio de 2kg;  
 Paredes internas com acabamento acolchoado e  
 Fundo falso para inspeção dos instrumentos instalados no painel.



#### d) Sistema de coleta de lixo console com banheiro com boxe

O sistema para coleta do lixo é composto por: Lixeira instalada no corredor (lateral da console) e receptáculo de detritos instalado no interior da console dentro do boxe do banheiro.

O lixo depositado na lixeira do convés será armazenado no receptáculo de detritos dentro do boxe, permitindo extrair o saco de lixo posteriormente.

Preserve a natureza. Lugar de lixo é na lixeira



Lixeira instalada na lateral da console



Receptáculo de detritos instalado dentro do boxe do banheiro

#### e) Sistema de coleta de lixo console com banheiro compacto

O sistema para coleta do lixo é composto por: Lixeira instalada no corredor (lateral da console) e receptáculo de detritos instalado no interior da console no gabinete da pia.

O lixo depositado na lixeira do convés será armazenado no receptáculo de detritos no gabinete da pia, permitindo extrair o saco de lixo posteriormente.



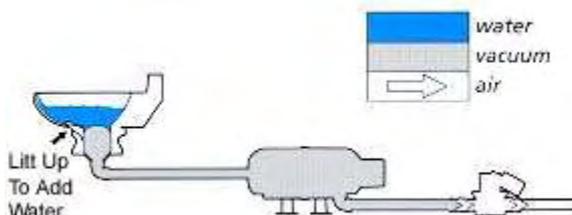
Lixeira no convés



01 – receptáculo de detritos

## f) Vaso sanitário a vácuo

Utilizado somente no banheiro com boxe



**Baixo consumo de água** - O vaso sanitário usa uma bomba de sucção criando um vácuo, que junto com pouca quantidade de água esvazia o vaso em cada descarga.

**Eliminam odores não agradáveis** - Utiliza somente em torno de 0,5683 dm<sup>3</sup> (decímetros cúbicos) de água por descarga, sendo assim o vaso fica acoplado no sistema de água doce, isso elimina acúmulo de impurezas e resíduo da água salgada que causam mau cheiro, e reduz a frequência de manutenção e prolonga a vida dos componentes do sistema.

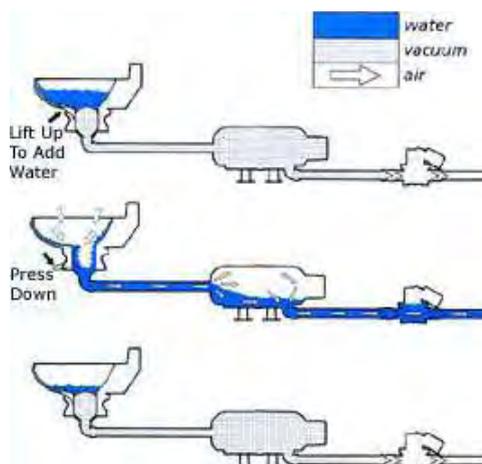
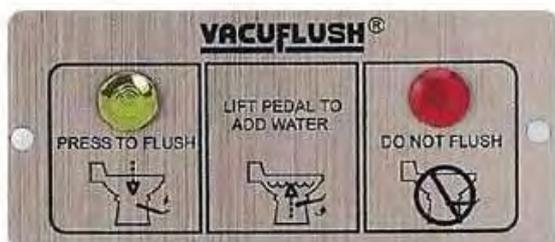
**Permanecem limpos, higiênicos e livres de odores** - Utilizando a mangueira flexível OdorSafe ao invés de mangueira comum o sistema fica impermeável à emissão de odores pelas paredes da mangueira.

Utilizam menos eletricidade na descarga - O sistema puxa uma mínima amperagem de 2 – 6 ampères

**Elegância** - A bacia chinesa do vaso sanitário e seu desenho elegante refletem um padrão de qualidade superior. Sua aparência, assim como todos os seus benefícios, valoriza a embarcação.

**Garantia:** Internacional de 24 meses para o conjunto completo ou 12 meses por peça. Cobertura para peças, mão-de-obra e deslocamento do técnico, de acordo com o Certificado de Garantia.

## g) Painel de status do vaso a vácuo



O painel indicador do status do vácuo monitora, continuamente, o posicionamento do vácuo para o funcionamento apropriado do vaso sanitário.

### Como Funciona o Sistema VacuFlush

1. O vácuo é mantido no sistema por todo o tempo. Antes do uso, o nível de água no vaso pode ser aumentado por uma simples elevação no pedal da descarga.
2. Quando a descarga do vaso sanitário é acionada pelo pedal, a força do vácuo armazenado no sistema é liberada. O vaso é limpo no mesmo instante e os detritos são movidos através da bomba à vácuo a 2,1 metros por segundo. A liberação do vácuo pressuriza o tanque que faz com que o interruptor ative a bomba à vácuo.
3. Após o retorno do pedal, a bomba (a vácuo) continua a funcionar até que o nível de vácuo seja recarregado no sistema. A recarga do vácuo leva em torno de um minuto.

## h) Sistema bacteriológico de tratamento de esgoto

### Utilizado somente no banheiro com boxe



Sua embarcação está equipada com um sistema que utiliza bactérias para o tratamento de esgoto, prevenindo o descarte indiscriminado do material fecal diretamente nas águas dos mares.

### Descrição simplificada do funcionamento

A água, acrescida do material orgânico, depositados no vaso sanitário, não segue mais pra o mar, rio ou lago quando é acionada a descarga. São agora direcionados a um sistema de tratamento bacteriológico, onde através de uma seqüência de filtragens, são separados os materiais sólidos e a urina do fluxo aquoso, que agora seguem limpos para o mar.

O material orgânico retido, alimento natural das bactérias e outros microorganismos, é continuamente degradado, mantendo os diversos filtros limpos e prontos para a próxima descarga. Como é injetado oxigênio nos reatores, os microorganismos conseguem transformar o material orgânico em gás carbônico e água.

## i) Posto de pilotagem

### Console com banheiro com boxe



#### Console de comando:

Amplo console que possibilita a instalação de diversos instrumentos como: Relógios do motor, Radar, GPS, Rádio de comunicação e som entre outros;  
Suporte para bússola de embutir;  
Tomada 12 V;  
Porta luvas;  
Pára-brisa que abriga o piloto e o co-piloto do vento;  
Corrimão em aço inox ao redor da console  
Respiro auxiliar



#### Comando ergométrico

Ampla visibilidade dos instrumentos,  
apoio de pé para o piloto em fibra  
Apoio de pé para o co-piloto em inox.  
Mini Console



Mini console central independente, instalada entre os bancos do piloto e do co-piloto dotada de: 2 suportes para extintores de incêndio, 1 porta treco, 2 porta copos e base para manete de comando do motor, proporcionando maior ergonomia na posição de pilotagem.

Possibilita a instalação de Joystick quando o motor está equipado com esse recurso.



Apoio de pé para co-piloto em inox e rebatível.



Duas alças de segurança para co-piloto



Bancos independentes para piloto e co-piloto com estrutura de aço inox, com assento e encosto estofados sem costura .

Encosto com apoio de cabeça  
Assento rebatível com o auxílio de amortecedores e permite pilotar sentado ou em pé.

## j) Barzinho



Móvel em fibra de Vidro equipado com: Pia, torneira rebatível, caixa térmica para gelo (tipo cooler), tampa com amortecedor (quando fechada forma um balcão) e armário sob a pia com suporte para garrafas e potes.

Opcionalmente poderá ser instalado no barzinho fogão elétrico de uma boca, geladeira elétrica, ou forno de Micro Ondas porem será necessário a instalação de um gerador de 110v, também opcional, na casa de máquinas.

**l) Sofá de popa**

Versão Motor de Popa



Versão Centro Rabeta



Sofá de popa com assento e encosto para 4 pessoas (Versão CR e MP)

A versão MP possui 1 alça em aço inox que auxilia na abertura e fechamento da tampa e 2 fechos gafanhotos que travam a tampa.

Na versão CR a abertura e o fechamento da tampa é feito através de um painel eletrônico.

**m) Bagageiro de popa – Versão MP**

- ❖ Amplo bagageiro de popa.
- ❖ Grelha em fibra de vidro instalada dentro do bagageiro de popa proporciona um bom acabamento interno e impede que as bagagens tenham contato com a parte unida do casco.
- ❖ Iluminação no bagageiro de popa.
- ❖ Abertura / elevação da tampa do compartimento de popa com o auxílio de amortecedores.

**n) Casa de máquinas – Versão CR**

- Grelhas em fibra de vidro instaladas lateralmente aos motores para acabamento interno da casa de máquinas e proporcionar conforto aos técnicos de manutenção;
- Berço universal ajustável que permite a instalação sem necessidade de adaptações de todos os modelos e marcas de motores centro Rabeta;

- Iluminação da casa de máquinas feita por 3 luminárias a prova d'água com LEDs;
- Abertura / elevação automática da tampa da casa de máquinas através de um sistema eletro hidráulico;
- Antepara em tela de aço inox que divide o ambiente em casa de máquinas e bagageiro de popa servindo também para fixação de opcionais como churrasqueira e mesa de proa;
- Revestimento da casa de máquinas com espuma acústica (opcional);
- Grande espaço para armazenar objetos.



solário de popa para 2 pessoas protegido por guarda - mancebos laterais, sendo a parte estofada equipada com regulagem da posição de deitar / sentar e com porta-copo em ambos os bordos .

Sistema de fechamento que trava a espreguiçadeira impedindo que se desprenda durante a navegação



Compartimento sob a espreguiçadeira. São quatro compartimentos , sendo um sob cada cabeceira e um sob cada parte das pernas.



Vista da popa da versão CR

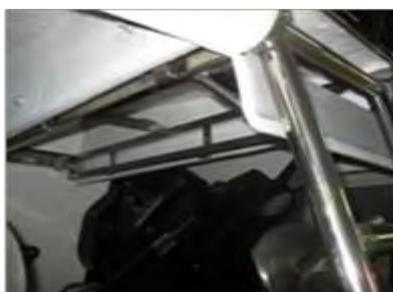


Chuveirinho com tampa e grade de ventilação



Cunho de amarração de embutir e anilha de içamento

## o) Escada



Na versão CR a escada é embutida sob a plataforma de popa. A escada é fixa com 3 degraus



Na versão MP a escada é dobrável e guardada sobre a plataforma de popa

### p) Solário de popa – Versão CR



#### Solário de popa

Duas Espreguiçadeiras estofadas com regulagem: **posição de deitar / sentar**  
Guarda - mancebo em ambos os bordos  
Porta-copo em ambos os bordos .



Sistema de fechamento que trava a espreguiçadeira impedindo que se desprenda durante a navegação



Compartimento sob a espreguiçadeira.  
São quatro compartimentos, sendo um sob cada cabeceira e um sob cada parte das pernas.



### q) Luzes de cortesia

A iluminação é feita com fitas de LED Flexíveis a prova d'água que iluminam de forma eficiente e com baixo consumo de energia.

Instaladas ao redor da console, do bar e dos degraus do banheiro proporcionam boa iluminação para o tráfego de pessoas no convés durante a noite, além de serem decorativas.



Console



Barzinho



Escada do banheiro

## r) Hard Top (opcional)



O Hard Top é uma estrutura fixa, super reforçada e com design moderno. Construída em aço inox com cobertura em fibra de vidro proporcionando sombra de 3,53 m X 2,39 m, equipado com console de teto, teto solar elétrico ou fixo, faróis de milha embutido e suporte para instalação de diversos acessórios. Exemplo: radar, luzes de navegação, mastro de bandeira com luz de top, buzina e antenas.



Farol de milha embutido com proteção de acrílico



Estrutura de aço inox com tubo de 3"



Targuinha de aço inox sobre a console

O **Teto solar** pode ser fixo ou elétrico.



01-Botão de acionamento do teto solar  
02-Botão da iluminação do teto



Teto solar elétrico – Acionado por um único toque no botão instalado na console de teto. Possui sistema anti-esmagamento ao ser fechado.

Console de teto : peça em fibra de vidro que permite instalação de diversos acessórios como: rádio de comunicação, radio de som, alto falante, porta objetos, etc...



Alto falante instalado no Hard Tope



Iluminação do teto do Hard top



Luz de navegação



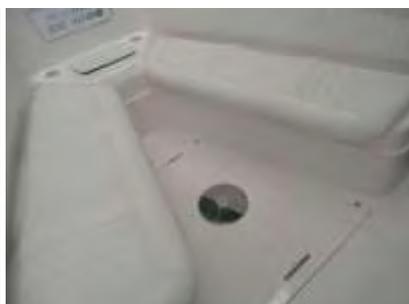
Instalação de acessórios diversos

**s) Mesa de proa (Opcional)**

A mesa de proa é composta por uma mesa redonda construída em fibra de vidro e base da mesa e pé em aço inox. Dentro da casa de máquinas das embarcações centro-rabeta existe um suporte onde será guardada a mesa de proa e seu pé.



Mesa de proa fixada no convés



Vista do convés sem a mesa



Local para guardar a mesa de proa



A mesa de proa poderá ser revestida com madeira teca, concedendo mais charme e requinte ao móvel.

**t) Banco na frente da console**

**Padrão** - Somente na Console com banheiro com boxe



Assento e encosto estofado com desenho anatômico e alça em inox nas laterais. Possui uma caixa porta-treco sob o assento. O assento possui amortecedores que facilitam a abertura da caixa, bem como um fecho que não permite que a mesma abra durante a navegação.

**Opcional – Demais consoles**



Banco composto por encosto e assento estofado, caixa porta-treco, apoio de braço em aço inox, amortecedor para auxiliar a abertura da tampa e fecho gafanhoto. Pode ser instalado na console com banheiro compacto ou Standard sem banheiro.

**u) Guincho elétrico (Opcional)**

Sistema de guincho elétrico é composto por: Guincho, suporte / alojamento para âncora em inox com articulador (fixado na proa do casco sob o flutuador), âncora em inox de 7,5 Kg 50 m de corrente calibrada galvanizada a fogo.



Vista externa da âncora recolhida.



Vista de dentro da caixa de âncora

**Itens que compõem o guincho elétrico.**



Guincho elétrico



Guia da corrente com roldanas



Disjuntor do guincho elétrico dentro da caixa na frente da console



Suporte em aço inox para fixação do guincho elétrico



Etiqueta adesiva com instruções de uso do guincho elétrico fixada sob a tampa da caixa de âncora

Botão de acionamento do guincho fixado na proa



Para baixo

Para cima

**v) Churrasqueira (Opcional)**

A churrasqueira em aço inox pode ser fixada na plataforma de popa tanto a boreste como a bombordo. Quando não está em uso é guardada na antepara (tela de aço inox) que separa o motor, dentro da casa de máquinas.



Churrasqueira instalada na popa



Antepara da casa de máquinas

Detalhe do suporte da churrasqueira



Vista sobre a plataforma



Vista sob a plataforma

w) Carreta rodo-encalhe (Opcional)



Construída em ferro protegido com galvanização a fogo, com 2 eixos, rodas aro 15", capacidade para 4 toneladas. Vem equipada com: Torre frontal com rolete de borracha, guincho manual e pé de apoio dianteiro

Detalhes da carreta rodo encalhe



Torre frontal com rolete de borracha e pé de apoio



Guincho



Bola do engate

x) Anelão de içamento (Opcional)

Sistema de içamento: Composto por 2 anelões em aço inox fundidos, embutidos no convés (piso da proa) engastados nas longarinas, mais dois na popa embutidos na carenagem de popa, engastados no espelho de popa.



Conjunto de peças que formam o anel de içamento instalado na proa

**Anel de içamento fixado na proa**

Casco



Peça instalada no casco externamente

Dentro da caixa



Interna

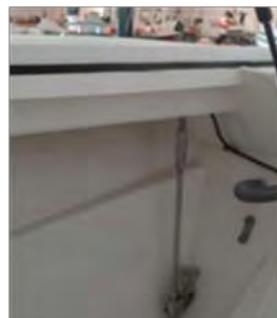
Fora da caixa



Externa

Peça instalada na caixa da proa

**Anel de içamento fixado na popa.**



**y) Outros opcionais**



GPS



Carta náutica



Bóia circular



Cabo p retinida



Fishfinder colorido



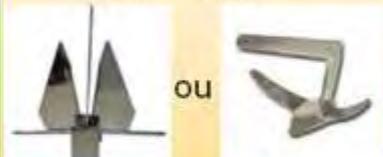
Fishfinder preto e branco



Colete Salva vidas

**KIT ÂNCORA (OPCIONAL)**

1 Âncora 4 kg



Danforth OU Bruce

2 Manilha



1 Sapatilha



100 mt Cabo de 10 mm      1 corrente



Radio de comunicação VHF



Antena inox com 92 cm ou antena de fibra



Suporte para antena escamotiável



Radio CD player



Antena interna para radio



Alto falante





Equipamento de navegação que integra os principais recursos como GPS/ plotter, radar, sonda e AIS integrados em um único monitor - ideal para embarcações com pouco espaço no painel.



Luz strobo



Bússola



Flap



Indicador do Flap

## Tapete kapazzi



O tapete é flutuante, 100% PVC, leve, resistente, antiderrapante, anti-chamas e fácil de lavar. Disponível em várias cores.

Limpeza: Água e sabão são os produtos mais adequados

## Flap (Opcional)



Flap instalado na popa do SR-760



Placa com pistão



Indicador digital do trim

O Flap aumenta a manobrabilidade e performance do motor, sem diminuir o desempenho da embarcação. Um dos benefícios obtidos é o fato do piloto ganhar controle no comportamento e na estabilização da embarcação. Os flaps são levantados e baixados independentemente, e quando baixados, a força do fluxo de água contra eles cria sustentação e levanta o painel da popa da embarcação enquanto empurra a proa para baixo.

Melhora o rendimento da embarcação – rapidez de aceleração e entrada a planar mais rápida, aumento de velocidade, reduz o efeito da onda produzida pelo deslocamento.

Melhora a economia de combustível – navega em planeio a velocidades mais baixas e reduz o deslocamento.

## 7 – Instruções para inflar seu FLEXBOAT

Todos os barcos FLEXBOAT são equipados com bomba de inflar.

As válvulas de ar possuem um dispositivo que ao ser pressionado libera o ar existente nos flutuadores. Se esse dispositivo for pressionado e girado à direita  $\frac{1}{4}$  de volta, a válvula ficará aberta e o tubo esvaziará em segundos.



## MANUAL DO PROPRIETÁRIO

Caso você queira apenas diminuir um pouco a quantidade de ar no interior dos flutuadores, basta pressioná-la (sem girá-la) quantas vezes for conveniente.

Junto com a bomba, você encontrará um adaptador que deverá ser rosqueado na válvula de ar e encaixado na mangueira da bomba, afim de que não haja nenhuma perda de ar ao inflar.

Inflar um pouco todas as câmaras de ar, sem muita pressão, somente para dar formato ao barco.

Complete o ar das câmaras até que as mesmas fiquem rígidas e sem rugas.

A pressão de ar das câmaras deve ser mantida em 3 psi. Na prática, os tubos estão bem inflados quando se pressiona com os dedos e os mesmo não cede mais de ¼ de polegada. (6 mm)



Lembre-se que a ação do sol aumenta a pressão do ar. Se você pretende deixar seu inflável por muito tempo fora da água e exposto ao sol, alivie um pouco a pressão do ar, apertando algumas vezes o miolo central da válvula de ar. Este problema não ocorre quando você estiver navegando, pois o contato com a água refrigera a parte pneumática da embarcação.

## 8 – Capacidade de carga

As embarcações FLEXBOAT possuem uma placa de identificação indicando a capacidade máxima de pessoas e de carga possível de ser transportado em condições normais. A placa de identificação está localizada no casco perto do leme ou no espelho de popa

Peso acima do recomendado viola as regulamentações. Não transporte mais peso ou passageiros do que o informado na placa de identificação.

O número de assentos não é necessariamente a indicação do número de pessoas que o barco pode transportar seguramente.

Peso acima do recomendado, carregamento impróprio e distribuição de peso inadequada são causas significantes de acidentes. Tenha sempre uma margem extra de segurança em águas agitadas.

## 9 – Potência de motor

Recomendamos não instalar motores com potência superior a informada na placa de identificação afixada no produto.

Barcos infláveis por serem leves, necessitam menos potencia de motor para fazer o mesmo serviço que outros tipos de embarcações mais pesadas. Super motorização em infláveis reduz a estabilidade e dirigibilidade.

Motorização superior ao recomendado pode causar:

- Acidentes
- Ferir as normas de certificação e construção.
- Deixar o barco “empopado”, isto é, muito peso na popa o que levantará mais a proa.
- Maior dificuldade na distribuição de peso.
- Danos ao espelho de popa.

## 10 – Manutenção / limpeza do Flexboat

### 10.1 – Limpeza do casco e convés (Partes de fibra e vidro)

Em relação ao casco, o principal cuidado é com o gelcoat, um tipo de pintura a base de poliéster que forma a camada externa, impermeabiliza e protege o laminado de fibra. Lavar o casco com água doce sempre que possível ajuda a conservar.



## MANUAL DO PROPRIETÁRIO

Uma vez por ano, é aconselhável lavar todo o casco com água e detergente suave biodegradável (o de louças serve) ou com sabão neutro, secar bem e aplicar uma camada de cera de alta qualidade sobre toda a superfície lisa do barco. Depois, é só lustrar com uma flanela ou toalha seca.

Remova manchas utilizando detergente diluído em água. Nunca utilize gasolina, acetona ou qualquer solvente a base de Acetona ou Toluol.

Se o barco fica em vaga molhada, é importante retirá-lo periodicamente para a limpeza do casco abaixo da linha d'água. As cracas devem ser retiradas com um raspador de madeira ou espátula plástica, para não danificar o gelcoat ou a pintura de fundo.

A parte interna do barco também precisa ser arejada e limpa com frequência, especialmente se houver colchões, carpetes tapetes e outros acessórios que possam ficar mofados.

### AVISO!

#### **SUPERFÍCIE ESCORREGADIA:**

- Superfícies com Gel Coat são escorregadias quando molhadas. Tenha cuidados extremos quando caminhar em superfície molhada.
- Cuidado na aplicação de cera. Certifique-se que os caminhos não fiquem escorregadios.

**PERIGO DE FOGO/EXPLOSÃO:** Produtos de limpeza podem ser inflamáveis, explosivos e/ou causar danos pessoais. Leia atentamente as instruções do produto de limpeza antes de sua utilização.

## 10.2 – Limpeza do Flutuador (Parte pneumática)

Lave os tubos infláveis com água doce limpa e detergente neutro. Utilize uma escova macia para remoção de manchas.

Limpe as válvulas regularmente com detergente neutro e uma escova pequena. Não utilize silicone, graxa ou derivados de petróleo.

Se você adquirir o KIT AZUL para limpeza de Hypalon ( disponível na loja ON LINE da Flexboat) e utilizá-lo, você garantirá a cor e prolongará em muitos anos a vida útil de seu Flexboat.

Certifique-se que a embarcação esteja totalmente seca antes de cobri-la

Não utilize lonas plásticas, pois as mesmas não respiram. As recomendadas são as lonas acrílicas

### 10.2.1 Utilizando o KIT AZUL para a limpeza do Hypalon

A fim de garantir a eficiência do kit de limpeza, recomendamos seguir atentamente as instruções e utilizar equipamento de segurança adequado ao manuseio do produto.

#### **PASSO 1 - NEW MAGIC Cleaner (Para a limpeza freqüente)**

1. Pulverizar o produto sobre superfícies de 50 cm<sup>2</sup>
2. Limpe com uma escova macia ou uma esponja
3. Enxágüe com água limpa
4. Seque com um pano macio

#### **OBSERVAÇÕES:**

Para barcos infláveis novos e/ou não muito sujo, ou em caso de limpeza freqüente recomendamos diluir o produto até 1 X 1 com água.

#### **PASSO 2 - SHMUFFEX Deep Cleaner (para limpeza profunda e interromper a ação dos micro-organismos)**

1. Pulverizar o produto diretamente sobre a superfície a ser limpa.
2. Aguardar a ação do princípio ativo por pelo menos uma hora, não escovar.
3. Enxágüe com água limpa
4. Seque com um pano macio



**OBSERVAÇÕES:**

Evite o contato prolongado com superfícies metálicas.

**PASSO 3 - GUMEMP100 Sealant** (Para selar e criar uma película protetora)

1. Pulverizar o produto uniformemente
2. Limpe com um pano umedecido com o produto e deixe secar.
3. Limpe novamente com um pano limpo e seco.

**OBSERVAÇÕES:**

O tempo de secagem pode variar de acordo com a temperatura. Qualquer superfície deverá ser estar seca antes de usar o produto, para ter o efeito desejado.

**10.3 – Limpeza de ferragens em aço inox.**

Seu Flexboat possui várias peças em AÇO INOX, você deve cuidar com carinho para prevenir a CORROSÃO. O oceano tem locais com água mais limpa e outros com água mais suja, também tem locais com água mais salgada e outros nem tanto. Quanto mais limpa e salgada for a água no lugar que você está utilizando seu barco, mais problemas de corrosão você terá.

Engana se, quem acredita que aço inox não enferruja. Todo aço inox tem mais ou menos teor de carbono em sua composição. O aço inox poderá enferrujar em função do teor de carbono, em função de contaminação externa ou em função da eletrólise.

A Flexboat utiliza matérias primas de primeira linha em seus produtos, apesar disto, mesmo o aço inox de melhor qualidade esta sujeito a corrosão. Um simples contato com uma ferramenta construída em aço carbono, ou com uma peça ou parafuso de aço inox de outro fabricante, poderá contaminar e gerar pontos de ferrugem indesejáveis. É normal ocorrer “FUGA DE ELETRONS” pelas frestas (União da peça de inox com a fibra de vidro), é aí que normalmente ocorre o início da eletrólise (Corrosão).

A Flexboat há anos vem pesquisando e utilizando técnicas para evitar, ou diminuir, este processo. Entretanto, até o momento podemos afirmar que somente a limpeza freqüente com água doce e sabão poderá manter o processo de corrosão sob controle. Após cada uso do barco no mar, **limpe sempre as peças de aço inox com água e sabão.** ( OBS. Poderá ser utilizado detergente ou produto de limpeza a base de amoníaco).

Para tirar manchas de ferrugem dos cunhos e peças em aço inox, a maneira mais simples e fácil é com Semorim, um produto à base de ácido oxálico, encontrado em qualquer supermercado. Aplicar com luvas e óculos. Pingue algumas gotas e espalhe com uma esponja macia (não use nada áspero, porque pode manchar ou riscar a peça), esfregando até cobrir toda a área a ser limpa. Em seguida, lave com água e sabão. Se a mancha não sair, repita mais uma vez o processo. Com os cunhos já sem ferrugem, use então cera náutica, a mesma usada para polir os cascos, porque ela servirá para conservar o brilho e proteger contra a corrosão. No lugar do Semorim, pode-se, também, usar limpadores para metais cromados ou massa de polir número 2, misturada com sabão de coco. Ambos fazem o mesmo efeito. Mas, com Semorim, é mais fácil, rápido e barato.

**Nunca use abrasivos como: lixa ou palha de aço (tipo Bom Bril) no inox.**

**10.4 – Limpeza do pára-brisa (Acrílico).**

- 1-Retire a sujeira superficial utilizando apenas água.
- 2-Utilize um pano bem macio e sabão não abrasivo.
- 3-Enxágüe bem.

Remova pequenos riscos com pano limpo e cera automotiva fina.

**AVISO!**

**Tenha cuidado quando limpar as peças acrílicas. Um pano seco e muitos produtos de limpeza de vidros podem provocar riscos. Solventes atacam a superfície.**

**10.5 – Limpeza estofamento**



## MANUAL DO PROPRIETÁRIO

Limpe o tecido com esponja ou escova bem macia, sabão neutro e água morna.

Utilize água fria para enxaguar e deixe secar em local bem ventilado, sem contato direto com sol.

**Mofo pode aparecer se a ventilação não for adequada.**

### AVISO!

**Remova os estofamentos da embarcação quando ela não estiver em uso. Elas podem afetar o acabamento do Gel Coat.**

#### 10.6 – Limpeza do tanque de água doce.

O tanque de água doce é construído com material atóxico e já vem esterilizado e pronto para o abastecimento com água potável. A água poderá ser destinada ao consumo humano desde que não fique armazenada por muito tempo, pois o calor e a luz solar incentivam o crescimento de microorganismos prejudiciais à saúde. Recomenda-se drenar a água do tanque toda vez que a embarcação ficar sem uso por mais de 7 dias.

A Flexboat possui um sistema para drenagem rápida do tanque de água doce que facilita o esgotamento nos barcos SR 500 GII, SR 550, SR 620, SR 760 GII e SR 1000. Existe um bujão, normalmente localizado no bagageiro de popa (quando o barco for equipado com motor tipo centro-rabeta, o mesmo estará localizado na casa de máquinas), que uma vez aberto, drenará toda a água do tanque.

O tanque de água doce mesmo quando utilizados apenas para água potável, sabores estranhos ou odores poderão se desenvolver, caso o tanque não seja limpo adequadamente. Mofo e outros micro-organismos podem proliferar nesses recipientes, principalmente se forem armazenados em áreas quentes. Felizmente, fazer uma limpeza nessa situação não é algo difícil.

Instruções:

- 1- Drene completamente o tanque de água.
- 2 – Preencha o tanque de água com água morna. Deixe 5 minutos e drene novamente o tanque.
- 3 - Colocar luvas e óculos de proteção para misturar uma solução de água e alvejante de cloro de uso doméstico não perfumado. Despeje 1 xícara de água sanitária na água. Deixe a solução assentar no tanque por até 30 minutos. Se tiver manchas ou algas poderá ser necessário deixar a água sanitária por mais tempo. Drene o tanque e lave-o bem com água limpa.
- 4- Elimine a água clorada de maneira segura e responsável. Descarte a água derramando para baixo de esgotos domésticos ou para chão estéril. Peixes de riachos ou áreas relvadas podem ser negativamente afetados pela água clorada.
- 5 - Deixe secar destampado, pelo menos por 24 horas. Ar de secagem é parte do processo de saneantes porque o cloro necessita muito tempo para matar organismos prejudiciais. Quando estiver completamente seco, tampe-o novamente para impedir que a poeira entre.
- 6- Siga todos os procedimentos de saneantes de tanque de água com cuidado para ter certeza de que a água é segura para ser bebida.
- 7- Quando for usar novamente a embarcação encha o tanque com água potável.

Quando for navegar complete sempre o tanque de água e utilize com moderação, pois a água doce é um item de extrema relevância no mar. Além disso, o tanque de água doce normalmente está localizado na proa da embarcação, servindo também como lastro, ajudando a distribuir o peso no barco e colaborando com a redução do tempo de planeio. Quando estiver navegando, mantenha o tanque sempre cheio.

Para fins de manutenção, o acesso à bóia que mede o nível de água, bem como ao pescador do tanque de água doce pode ser feito através da tampa de inspeção localizada no convés de proa.

#### 10.7 – Limpeza da Teca.

Limpe o assoalho de madeira (Teca) com detergente neutro e água doce.

A Manutenção dos pisos ao longo dos anos é muito simples, conforme descrita a seguir:

- a) Lavagem da embarcação:
  - As embarcações são normalmente lavadas com xampu marítimo neutro. Este xampu deve ser totalmente eliminado da madeira, enxaguando-a por várias vezes, até haver certeza de sua total eliminação. Resíduos de xampu, quando secos, deixam manchas pretas na madeira. E são difíceis de serem eliminadas.



b) Lavagem da Teca:

- Quando a teca torna-se suja ou encardida, procede-se a lavagem com esponjas abrasiva dupla face, usadas normalmente para lavagem de louça.
- No caso da teca estar esbranquiçada pela ação do sol (Processo natural de oxidação da madeira) devemos lavar o piso teca com as esponjas abrasivas dupla face, utilizando saponáceo cremoso. Este produto é um abrasivo muito fino e retira apenas a camada oxidada, deixando a madeira com uma aparência bonita e sedosa.
- Sentido do escovamento: Sempre devemos passar as esponjas abrasivas em sentido diagonal ao sentido da fibra da madeira (sempre em X).
- Enxágue: Sempre devemos enxaguar a teca com água em abundância, até ter certeza da total eliminação do sabão.
- Pós-lavagem: Após o processo de lavagem, recomenda-se a aplicação de salmoura sobre a madeira. Deixando-a secar naturalmente. A salmoura tem a particularidade de quando seca e exposta ao sol, clarear a madeira. Ao anoitecer o sal da superfície absorve água de forma a umedecer a madeira. Facilitando assim sua hidratação. No dia seguinte, secará novamente ao sol, repetindo-se o ciclo, secar, umedecer e secar novamente

c) Recomendações Contrárias:

- Nunca utilizar produtos químicos ácidos como: Sal Azedo; Acido oxálico; Limpa teca, Teak cleaners e etc. Estes produtos corroem a madeira, incham o selante à base de poliuretano, envelhecem o gelcoat ou a pintura e oxidam as ferragens.
- Não aplicar óleo de teca quando o barco estiver em clima tropical. Este produto deixa a teca escura, escorregadia e, ao longo do tempo, forma-se um fungo preto sob o óleo em climas tropicais de difícil eliminação.
- Não utilizar máquinas de jato de água de alta pressão (hidrojatos).
- Não limpar a teca utilizando-se de escovas e ou vassouras, apenas as esponjas mencionadas acima.

Para reparar pequenos arranhões na superfície de madeira pintada com tinta epóxi, lixe levemente com uma lixa fina. Aplique a tinta epóxi e deixe secar.

Lixe levemente novamente com lixa fina. Aplique mais camadas da mistura da tinta epóxi até obter a recuperação do risco.

Se necessário, pinte a cada ano com tinta epóxi o assoalho do seu Flexboat

## 10.8 – Sistema de tratamento de esgoto biodegradador

O BIODEGRADATOR é um Sistema de tratamento biológico de esgoto e efluentes com principio de filtragem biológica seletiva, que permite a confecção de sistemas muito compactos, eficientes e sem geração de lodo.

A descarga da(s) privada(s), contendo água, fezes e urina, habitualmente jogadas no mar, agora segue um novo rumo. Um digestor de alta eficiência recebe a água, a urina e as fezes (Material Orgânico). Neste, um elemento especial, com porosidade seletiva divide o digestor em duas câmaras, a interna, onde os sólidos (mat. org.) ficam retidos e a câmara externa, onde a água isenta de material consegue passar.

O elemento especial fragmenta a massa orgânica e a distribui seletivamente entre as camadas filtrantes.

Os fragmentos (partículas) de matéria orgânica, devido a sua grande superfície exposta são rapidamente degradados por bactérias especializadas extremamente eficazes. A água resultante, a cada descarga, segue para um tanque de degradação/contenção aeróbica.

Este tanque têm duas funções importantes:

**1ª** Armazenar o efluente já tratado e agregar oxigênio que garante a dominância de bactérias aeróbicas no meio, que continuam a degradação com maior eficácia, eliminando odores e bactérias patogênicas presentes nas fezes.

**2º** Permite armazenar 10 ou mais descargas.

Opcionalmente, a adição de agente oxidante/esterilizante como peróxido de hidrogênio ou cloro, quando da descarga do efluente, garante total inexistência de qualquer contaminação, por menor que seja.

Pelo fato de a água não conter mais material sólido (eliminado no digestor), a eficácia da oxidação é máxima e o bombeamento é feito por uma bomba do tipo “bomba de porão” de baixo custo e alta confiabilidade.

Como os tanques são herméticos e não existem peças móveis, graxetas ou selos mecânicos, sujeitos a vazamentos, o sistema é totalmente seguro contra vazamentos.

O sistema fragmenta a matéria orgânica em milhares de fragmentos, aumentando a superfície externa na mesma proporção, facilitando assim o acesso das bactérias ao material orgânico, o que não ocorre nos sistemas convencionais.

Os milhares de fragmentos, transportados pela água, juntamente com as bactérias são agora retidos seletivamente em um elemento filtrante de múltiplas camadas onde serão degradados



## MANUAL DO PROPRIETÁRIO

A água, ao transpor estes elementos, continuamente deixa seu material e bactérias, retidos neste reticulado onde ocorre sua digestão acelerada.

O efluente final, que consegue ultrapassar as últimas camadas deste elemento, já está praticamente isento de matéria orgânica, que ficou retida, juntamente com as bactérias que continuam agora um trabalho de degradação seriada, pois o fluxo organizado e sem caminhos preferenciais do efluente, leva o alimento (material orgânico fragmentado), dando preferência aos pontos mais limpos do elemento, onde houve uma maior atividade de bactérias, e as mantém sempre nutridas.

OBS: As bactérias utilizadas para ativar o sistema, são especialmente desenvolvidas para essa finalidade, sendo totalmente seguras, anaeróbicas facultativas não patogênicas.

O efluente tratado é transferido e armazenado em um tanque de degradação/ contenção aeróbica. Neste, são introduzidas micro bolhas de ar, que permite uma degradação final (refino) da matéria orgânica residual por bactérias aeróbicas que se tornam predominantes, e são extremamente eficazes na finalização e eliminação de odores e bactérias patogênicas presentes nas fezes.

Após este tratamento final, a água está adequada a devolução ao mar sem que se corram riscos de contaminação. A adoção de técnicas que incrementam a ação natural, facilitando, motivando ou selecionando princípios e leis físicas, químicas ou biológicas já existentes e presentes há bilhões de anos em nosso planeta, tem sempre levado a soluções ecológicas, econômicas e eficientes.

Utilização de produtos que otimizam o funcionamento do sistema.

Com o início da utilização do W.C deve ser adicionado no vaso sanitário 2 colheres de sopa de microorganismos liofilizados especiais da Biosane para que papeis e cascas de cereais e frutas sejam degradados com maior velocidade. Chamamos esse processo de cultura de partida.

Trimestralmente, recomendamos a aplicação de 250 gr de enzima para Biodegradator M5 Export deixando agir por um dia se possível e depois fazer a lavagem do sistema dando descargas contínuas.

Para sistemas que utilizam água salgada nos WC recomendamos também aplicar trimestralmente um pote de decrust, por duas semanas consecutivas com a finalidade de eliminar incrustações calcárias. Esse procedimento limpa certas substâncias não orgânica como areia e certos lodos, que então são eliminados.

Os produtos recomendados para o sistema são os seguintes:

Bactéria liofilizada para esgoto sanitário Biosane – encontrada na Biosane e-mail [biosane@biosane.com.br](mailto:biosane@biosane.com.br)

Bactéria liofilizada Biotrat – encontrada na Global Trat fone (21) 2572-3153

Decrust (acelerador de atividades biológicas) – encontrada na Trier Prod. Químicos Fone (11)4055-2033

### 10.9 – Produtos de limpeza proibidos a bordo.

Espumas rugosas ou palhas de aço devem ser totalmente evitadas, seja para limpar superfícies de fibra, seja para limpar peças de metal ou de aço inox. Além de impróprias por arranhar o gelcoat, seus resíduos podem causar sérios problemas, penetrando na fibra e formando manchas de ferrugem cuja remoção é impossível. Produtos de limpeza à base de cloro, assim como saponáceos e sapólios abrasivos (em pasta ou em pó), também são desaconselháveis, pois além de quimicamente nocivos ao gelcoat, destroem o brilho das superfícies.

## 11 – Antes de Navegar

### 11.1 - Check-list completo e sem esquecer nada em terra firme

- **Defina o destino:** Jamais ponha o barco na água sem antes se informar sobre o local onde vai navegar. Dê uma boa olhada na carta náutica e não tenha vergonha de perguntar tudo sobre a região para quem a conhece bem. Faça um plano de navegação, priorizando os trechos curtos. E não se esqueça das cartas náuticas.
- **Cheque a Tábua de marés:** Se for para o mar, verifique antes também a tábua de marés. Senão, você corre o risco de sair e não poder voltar. Ou, pior, encalhar.
- **Cheque a previsão do tempo:** Cheque muito bem a previsão antes de zarpar, especialmente no verão, quando as tempestades são mais frequentes..
- **Leve protetor solar:** Barco em movimento gera vento, o que mascara o calor. Mas o sol continua a queimar.
- **Agasalho:** É indispensável levar a bordo um agasalho, mesmo que o dia esteja lindo e quente. O tempo muda de repente e o que era um dia quente, vira um dia frio insuportável.
- **Abasteça com um terço a mais de combustível:** A regra básica da segurança determina que você use um terço de combustível para ir, outro para voltar e a mesma quantidade a mais, como margem para eventualidades. Duas são as questões que você deverá ponderar neste ponto, quanto combustível irá levar e que velocidade deverá



## MANUAL DO PROPRIETÁRIO

deslocar-se. A partir daí deverá conhecer quantas milhas poderá percorrer com essa quantidade de combustível tendo em atenção esses dois elementos: Quantidade de combustível e velocidade.

- **Previna-se contra os enjôos:** Incentive todos a bordo com alguma propensão a enjôos a tomar medicamento preventivo. No mínimo uma hora antes, para dar tempo de fazer efeito. Se alguém quiser vomitar, que seja na água e para o lado onde sai o vento que passa pelo casco — o chamado “bordo de sotavento”. Senão, tudo que sair voltará para o barco mesmo.

- **Veja se o barco está realmente ok:**

- ✓ Cheque principalmente o motor, nível de óleo, instrumentos do motor e os sistemas de propulsão.
- ✓ Certifique-se se o motor de popa está bem fixado.
- ✓ Verifique o nível de carga da bateria.

- **Equipamentos de segurança:**

- ✓ Verifique a validade do extintor de incêndio
- ✓ Certifique-se que a tripulação está equipada de coletes salva-vidas.

- **Não esqueça a documentação:** Título de inscrição, seguro obrigatório e habilitação náutica do condutor precisam estar o tempo todo no barco.

- **Comunique sua saída:** Ao partir da marina, avise para onde está indo e informe a hora prevista de retorno. Isso é muito importante!

- **Lotação:** Não exceda a lotação recomendada de sua embarcação, (gravada na placa de identificação na popa do barco)

- **Distribua bem o peso a bordo:** Não deixe o peso se concentrar no mesmo local, porque isso pode afetar a estabilidade. Quanto menor o barco, mais importante é distribuir homogeneamente o peso a bordo.

**ATENÇÃO** Barcos infláveis costumam levantar a proa na saída ate atingir o planeio. Coloque um passageiro sentado na proa, tão logo, inicia o planeio distribua uniformemente o peso.

- **Leve sempre o dobro de água e alimentos:** O ideal é levar aproximadamente o dobro do necessário, para qualquer eventualidade que atrase a volta.

- **Leve toalhas, máscaras de mergulho e alguns brinquedos náuticos:** Raramente um passeio termina sem ninguém dar um mergulhinho – daí a necessidade das toalhas, para a volta a bordo. Já a máscara de mergulho tem dupla finalidade: diverte e pode ser útil para desenroscar um cabo preso no hélice, por exemplo.

- **Bujão de deságüe:** Feche o bujão da parte inferior do espelho de popa do barco. E ele só deve ser aberto na volta, para esgotar a água que eventualmente entrou no porão.

- **Comunicação:** Verifique o funcionamento do seu rádio de comunicação. Quem sai para navegar deve ter sempre uma forma de se comunicar com a terra firme, para o caso de alguma emergência. Leve, pelo menos, o celular.

- **Leve sempre o kit de reparos, a bomba de inflar e o par de remos.**

- **Outros equipamentos úteis para ter a bordo:**

- Âncora, cabo suficiente, água potável, um pequeno espelho para sinalização em caso de emergência, um apito e uma faca. É recomendado também um pouco de linha de pesca, anzóis e iscas artificiais.

Se você não entra no barco há tempos e está planejando um fim de semana com a família, passe antes na marina e abra todo o barco. Se tiver marinheiro, faça com que ele torne isso uma rotina. Pelo menos uma vez por semana.

### 11.2 - Check-list da embarcação na água.

- ✓ **Funcionamento do sistema de direção** – Vire o volante para um lado e outro e veja se o motor acompanha.
- ✓ **Funcionamento da chave geral** – Ligue a chave geral e veja se os instrumentos estão ligados.
  - Luz de navegação
  - Luz de tope
  - Instrumentos de navegação (Relógios)
  - Iluminação do painel
- ✓ **Aceleração e engate de marcha a vante**
- ✓ **Aceleração e engate de marcha ré**
- ✓ **Verificar o funcionamento da buzina (Lembre-se buzina é instrumento de segurança no mar).**

### 11.3 - Partida do motor e check-list

- ✓ Antes de dar a partida no motor certifique-se de que o power trim está todo para baixo, ou seja, que a rabeta esteja na vertical garantindo assim, que a tomada d'água para refrigeração do motor esteja submersa.
- ✓ Os motores eletrônicos possuem 2 estágios na chave de ignição, o primeiro estágio testa o sistema de alarme de: Temperatura, baixo nível de óleo e pressão de água. O segundo estágio aciona a ignição. **Você deve acionar o segundo estágio apenas após parar o alarme do teste realizado no primeiro estágio.**
- ✓ Certifique-se que a manete de comando está na posição NEUTRO, caso contrário o motor não partirá.



## MANUAL DO PROPRIETÁRIO

- ✓ Certifique-se que o dispositivo do "CORTA CIRCUITO" está acoplado, caso contrário o motor não partirá. (Não se esqueça de prendê-lo ao pulso).
- ✓ Verificar a temperatura do motor.
- ✓ Verificar a circulação de água do motor.
- ✓ Verificar o nível de óleo da Rabeta.
- ✓ Verificar o nível de óleo e combustível.
- ✓ Verificar nível de água doce do sistema de refrigeração. (Aplicável aos motores de centro rabeta)

**Observação:** Maiores detalhes sobre funcionamento, revisões periódicas e manutenção do motor vide o manual do fabricante do motor.

## 12 – Segurança a bordo.

- ❖ Regra número 1: nunca — jamais! — pilote ou deixe alguém pilotar Seu FLEXBOAT sem ter habilitação para isso.
- ❖ Regras de segurança a bordo devem ser inegociáveis. Assim, exerça seu poder de “comandante da embarcação” e seja claro e direto nas ordens, especialmente com as crianças, que não têm exata noção dos riscos de uma navegação.
- ❖ Ajudar quem está em perigo na água é uma atitude obrigatória. Mas rebocar um barco, não! Se for preciso, fique por perto, até o socorro chegar, mas não se meta a fazer o que não sabe, porque o resultado pode ser ainda pior.
- ❖ Se for rebocar outra embarcação, lembre-se de que o conjunto precisa de duas vezes mais espaço para parar. Dirija, portanto, com baixa velocidade e muita prudência.
- ❖ A bordo de qualquer barco, é obrigatório ter, pelo menos, um colete salva-vidas para cada passageiro. Não é preciso vesti-lo, mas eles devem ficar guardados em lugar de fácil acesso. E todos os passageiros devem saber onde encontrá-los.
- ❖ Jamais exceda a capacidade de passageiros do seu barco.
- ❖ Não é má idéia vestir as crianças pequenas com coletes salva-vidas, sempre há o risco de cair na água. E nem toda criança sabe nadar ou boiar.
- ❖ Quem tem crianças pequenas ou animais de estimação a bordo deve considerar colocar uma rede de proteção no guarda-mancebo do barco. Ela impede que seres pequenos escorreguem e passem involuntariamente por baixo dele.
- ❖ Deixe sempre um adulto tomando conta das crianças, o tempo todo, especialmente quando o barco estiver em movimento.
- ❖ Respeite os limites de navegação do seu barco. Uma lancha para passeios em águas abrigadas nunca deve se aventurar em mar aberto. Quando um barco navega fora das condições para as quais foi projetado, fica muito vulnerável às mudanças do tempo.
- ❖ Proíba as pessoas de ficarem no solário ou na borda do barco durante a navegação. Uma marola ou aceleração mais forte pode fazê-los cair na água.
- ❖ Todo barco é obrigado a ter a bordo os equipamentos de segurança listados pela Marinha, em quantidade corresponde ao seu porte e categoria de navegação.
- ❖ Se alguém cair acidentalmente na água, não o perca de vista ou mande alguém ficar olhando só para ele e indicando o caminho a seguir. Isso ajudará muito no resgate, já que o corpo humano fica restrito a uma simples cabeça fora d'água.
- ❖ Não permita, de maneira alguma, gambiarras na parte elétrica de seu barco.
- ❖ Apesar do calor e do prazer, deixe as bebidas alcoólicas fora de qualquer passeio de barco.
- ❖ Lembre-se de que mergulhar com cilindros de ar, só a dois! Além disso, sinalize sempre o local onde estiver mergulhando, para os outros barcos não passarem por ali.
- ❖ Nunca aproxime o barco das praias (o limite máximo são 200 metros), exceto para embarcar ou desembarcar alguém. E tenha muito cuidado com os banhistas, não deixando ninguém que esteja na água se aproximar do barco em movimento. Lembre-se: hélices são como lâminas afiadas. Por isso, sempre desligue o motor quando houver pessoas na água.
- ❖ Incêndios são mais freqüentes (e danosos) em barcos do que naufrágios! Eles são a ameaça número 1 a bordo e tudo o que possa induzir ao fogo deve ser evitado. Muito cuidado, portanto, com churrascos a bordo.

## 13 - Ancorando o seu Flexboat

### 13.1 Lançando a âncora

Deverá haver muito cuidado com algumas questões, como:



## MANUAL DO PROPRIETÁRIO

- Conhecer o fundo onde se pretende lançar a âncora é fundamental. Os melhores locais são os de areia, não sendo tão bons, os de rochas, algas ou lama.
- A quantidade ideal de cabo a ser lançado com a âncora não deverá ser menor que 3 vezes a profundidade.
- Você deverá considerar o Bornéu do barco, ou seja, o movimento circular que o mesmo fará ao redor da âncora em função da posição do vento, a corrente marítima e a profundidade. Em função destes conceitos você poderá lançar a âncora ao mar com segurança.

### 13.2 – Recolhendo a âncora

Na hora de recolher a âncora deverá ter em conta:

- O motor da embarcação deverá estar ligado e deverá avançar em direção à âncora levantando-a ao mesmo tempo lentamente. Quando chegar à posição da âncora designa-se que está a prumo. A partir daí deverá continuar a recolhê-la.

### 13.3 - Ajuda Eletrônica para ancorar

Alguns equipamentos eletrônicos têm funções que ajudam a fazer uma ancoragem segura:

**Radar:** É importante usá-lo não só na aproximação como também no fundeio. Através dele você verifica se está garrando ou mesmo se alguém que está fundeado a barlavento vem escorregando em sua direção. Quando estiver alinhado com o vento, use o anel de marcação de distância (EBL) marcando o ponto mais próximo da terra pela proa ou popa. Anote estas informações em um papel, para não perdê-las.

**Ecosonda:** Uma sonda (ou ecobatímetro) Indica a profundidade e auxilia na localização de um bom ponto de fundeio. De preferência, Jogue a amarra da parte mais funda para a mais rasa. Algumas destas sondas com tela colorida permitem que se identifique o tipo de fundo pela cor mostrada no visor. Mesmo nas monocromáticas é possível perceber quando o fundo é mole. A linha de fundo se torna manchada e bem grossa, enquanto fundos de areia desenham uma linha fina e bem definida.

**GPS:** Esta pequena maravilha da eletrônica tem capacidade de fazer soar um alarme quando o barco se desloca a uma determinada distância do ponto em que largou a sua âncora.

## 14 – Dicas importantes de navegação

- Nunca cruze em velocidade uma área com barcos parados .
- Lembre-se que a boa prática marinheira recomenda velocidade reduzida (menos de 5 nós) na saída e chegada de embarcações à áreas de apoio, rampas, marinas, flutuantes, etc. especial atenção deve ser dada à presença de banhistas em região de tráfego.
- Evite executar ziguezagues em áreas de pouco espaço ou congestionadas de embarcações e provocar marolas desnecessárias
- Evite cortar a proa de outra embarcação em movimento ou reduzir a distância perigosamente, principalmente em situações de pouca visibilidade, evitando assim, manobras arriscadas e principalmente perigosas
- Nunca jogue na água lixo, lata, óleo ou qualquer espécie de material poluente
- Faça todos a bordo sentarem-se antes de acelerar.
- Quando for sair ou entrar no mar aberto por uma barra desconhecida, procure fazer isso cerca de uma hora antes da maré cheia. Assim, se encalhar, basta esperar a água subir e sair.
- Quando estiver em um canal, mantenha-se sempre a boreste, porque esses lugares são como ruas de mão dupla.
- Se for navegar e o seu barco possui T-TOP, lembre que são altos e que, por isso mesmo, você precisa ficar atento a pontes e cabos — fios principalmente.
- Fuja dos grandes navios, porque eles são incapazes de manobras rápidas, muitas vezes nem enxergam os pequenos barcos.
- Jets e lanchas têm a obrigação de desviar de todos os outros tipos de barco, porque são mais ágeis. Em caso de dúvida, porém, quem vem pela direita tem preferência. Mesmo assim, por precaução, desvie mesmo que a prioridade seja sua. É melhor confiar na sua intuição do que na educação náutica dos outros.
- A propósito: barcos não possuem direita ou esquerda, e sim boreste e bombordo, respectivamente. Para não se confundir, lembre-se do coração, que fica à esquerda do corpo humano, ou seja, no nosso “lado bom”. Portanto, “bombordo”.
- Todos os tipos de embarcações devem desviar dos barcos a remo. Além disso, fique atento à velocidade, porque qualquer marola pode virar um “tsunami” para uma canoa.



## MANUAL DO PROPRIETÁRIO

- É sempre melhor navegar com vento e ondas vindo pela popa do que pela proa. Mas, com mar agitado, o barco pode ficar incontrolável e começar a “surfar” nas ondas. Nesse caso, nem uma coisa nem outra: navegue com um ângulo de 45 graus em relação a ambos, que fica mais fácil e bem mais seguro.
- À noite, quanto mais escuro estiver a bordo, melhor o piloto enxergará o que estiver do lado de fora do barco. Por isso é recomendável reduzir, ao mínimo, a iluminação dos instrumentos do painel.
- Se seu barco tiver flaps, use-os bastante. Eles ajudam muito a equilibrar o casco, mantendo-o sempre nivelado. Se, por exemplo, seu barco estiver com muito peso na popa, abaixe os flaps para “descer” a proa e assim navegar melhor com o mar também de frente.
- Os flaps também servem para equilibrar as laterais do casco. Cada vez que você abaixar o flap de apenas um dos bordos, o barco inclinará um pouco para o outro. Dá até para controlar, mais ou menos, a direção do barco só com eles, no caso de quebra do leme.
- Se, por acaso, o motor apagar, a primeira coisa a fazer é ancorar com a proa voltada para as ondas, para evitar a entrada de água pela popa. Fique assim enquanto procura o defeito ou busca ajuda. É bem mais seguro do que deixar o barco à deriva.
- Quando pilotar use o corta-circuito preso ao pulso, porque ele desliga o motor imediatamente se você cair na água e evita acidentes. Também impede que a embarcação siga em frente sem ninguém no comando.
- Se alguém quiser esquiar, encarregue outra pessoa a bordo para ficar de costas para o piloto, mas de frente para o esquiador, controlando seus movimentos e alertando a direção. Assim, o piloto não precisa ficar olhando para trás a todo instante e deixando de ver o que há pela frente.
- Atenção também com as ondas. Mesmo aquelas pequenas e aparentemente inofensivas — não duvide! — têm uma força muito maior que a do seu barco.
- Tenha em conta também que ao entrar em certos portos existem certas normas que deverá cumprir. As normas de segurança são precauções que deverá ter sempre em conta.
- Quando você estiver navegando e perceber que existe água no interior do barco, retire a tampa da válvula de deságüe e aumente a velocidade de navegação, a fim de que a mesma saia completamente.

## 15 – Voltando do passeio

- **Desligue a chave geral** - Evita riscos e consumo de energia, sem precisar colocar em “off” os equipamentos.
- **Bujão de deságüe:** Abrir o bujão para drenar a água que por ventura estiver no porão.
- **Lave o costado e o convés:** Mas use água limpa. Mesmo se só tiver navegado em água doce.
- **Evite o mofo:** Existem vários tipos de produtos antimofa, ideais para os armários e gavetas. São à base de cloreto de cálcio. A umidade é transformada em água, que fica armazenada no fundo do pote.
- **Objetos molhados:** Não deixe nenhum objeto molhado dentro do barco, mesmo que esteja apenas úmido
- **Água do porão:** Sempre esgote a água do porão para não causar mau cheiro.
- **Se o barco for ficar guardado na água:** feche o registro do vaso sanitário e tenha certeza de que o acionamento automático das bombas de porão está funcionando. Simples cuidados como estes podem evitar uma inundação a bordo.
- **Sempre guarde seu barco inflável seco e lavado com água doce.**
- **Areia:** O pior inimigo do seu barco inflável é a areia no interior do mesmo. Ela atua como lixa entre o tecido e as partes móveis.
- **Cuidados antes de guardar o motor:**
  - Adoçar: Colocar o motor para funcionar em água doce é importantíssimo para a conservação e deve ser feito sempre que o barco sai da água salgada.
  - Lavar o motor.
  - Aplicar spray no motor e no trim: Spray à base de óleo fino de origem orgânica.
  - Encerar a rabeta e o capô.
- **Como conservar o motor:**
  - Nunca deixar gasolina no motor por mais de 30 dias:
  - Ligar o motor, pelo menos, a cada 15 dias.
  - Fazer revisão preventiva a cada 6 meses.
  - Trocar o anodo de sacrifício.

## 16 – Combustível

### 16.1 Abastecendo a embarcação

- Para um abastecimento mais tranqüilo abra o respiro auxiliar instalado na console.



## MANUAL DO PROPRIETÁRIO

- É importante que nas embarcações com o motor de comando manual e tanque de combustível portátil, o abastecimento seja realizado fora do barco e depois transportado para bordo.
- O enchimento de combustível deverá ser realizado com todas as medidas de segurança evitando que o combustível seja derramado para a água ou para o convés da embarcação, evitando incêndios.
- Deverá ter sempre um extintor e logicamente não deverá fumar enquanto estiver a manusear qualquer tipo de combustível. Nos motores a gasolina deverá assegurar-se que não existem gases acumulados.

### 16.2 - Combustíveis podem danificar o motor

O combustível pode ser o principal responsável pela corrosão nas partes internas de um motor. O óleo diesel brasileiro tem até 100 vezes mais enxofre do que o padrão internacional. Além disso, como é um líquido higroscópico — ou seja, com tendência a absorver a umidade do ar —, ele acolhe naturalmente a água do meio ambiente. Nos tanques dos barcos que não navegam com muita frequência, o efeito da mistura do enxofre com a água cria um ácido altamente corrosivo e, ainda desenvolve colônias de micro-organismos chamada borra que acelera ainda mais a oxidação de alguns componentes internos do motor. É a ferrugem que não se vê. E, por isso mesmo, a pior de todas. Até porque afeta um componente vital nos barcos a motor — o próprio motor!

Com a gasolina não é diferente. Nossa legislação determina a adição de álcool ao combustível, e isso acaba agravando o processo de “apodrecimento” precoce da gasolina nos tanques dos barcos. Para piorar, muitos postos ainda vendem gasolinas “batizadas” com um coquetel de porcarias químicas.

As impurezas, tanto no diesel quanto na gasolina, corroem e comprometem os bicos injetores dos motores. Primeiro, haverá consumo excessivo, pois o combustível não queimará de maneira correta. Ao mesmo tempo, o desempenho ficará mais fraco. E, em seguida, a tendência é todos os bicos enferrujarem, obstruindo o fluxo do combustível e impedindo o motor de funcionar.

Por isso recomendamos:

- Abastecer em postos de reconhecida qualidade
- Não deixar o combustível parado dentro do tanque do barco por muito tempo.
- Ligar o motor pelo menos a cada 15 dias,
- Esvaziar todo o combustível do tanque e guardá-lo vazio, caso o barco fique parado por mais de 3 meses.

## 17 – Cuidados com o motor

- Boa parte dos defeitos nos motores é causada pela falta de uso! Portanto, sempre que puder, ligue o motor. Pelo menos uma vez a cada 15 dias.
- Se, depois de virar a chave, o motor não der nenhum sinal, veja se o manete não está engatado. Parece um descuido bobo, mas acontece com frequência.
- Antes de chamar um mecânico ou entrar em pânico, veja também se há combustível no tanque. É tão óbvio que muita gente esquece desse pequeno “detalhe”.
- Aditivos melhoram o desempenho do barco, mas, principalmente, prolongam a vida útil do combustível parado no tanque. Se o seu motor for diesel, instale também descontaminadores magnéticos (tipo ALGAEX) nas mangueiras do combustível, para destruir as bactérias que, por culpa da umidade, surgem no tanque.
- Para não ter tantos problemas com o “envelhecimento” do combustível no tanque (na verdade, ele reage em contato com o oxigênio do ar e muda suas propriedades), o ideal é guardar o barco com o tanque cheio e por não mais do que um mês. Assim, evita-se a oxidação e a condensação da água no interior do tanque. E, se isso acontecer, a água se misturará ao combustível e poderá danificar o sistema de alimentação do motor. Além de, eventualmente, fazê-lo parar ou não pegar
- Já se o barco for ficar parado por muito tempo, é melhor esvaziar completamente o tanque. Você pode fazer isso colocando uma mangueira grossa no bocal de abastecimento (use um pano para vedar) e injetando ar pela saída do respiro, com um compressor.
- Não deixe de fazer as revisões recomendadas pelo fabricante, o que pode ser a cada 50 ou até 200 horas de uso, ou ainda a cada seis meses a um ano, dependendo do motor. Assim, as peças normalmente trocadas serão apenas velas, filtros, correias, óleo, graxa das articulações e spray lubrificante. Ou seja, nada muito caro nem complicado.
- Se a pintura externa da tampa ou do próprio do motor exibir bolhas, pode ser sinal de superaquecimento. Chame um mecânico para examinar. Com motores, é sempre melhor prevenir, porque nem sempre dá para remediar.



## MANUAL DO PROPRIETÁRIO

- Se seu motor for de popa, sempre que voltar dos passeios no mar faça o que se chama “adoçar o motor”. Ou seja, coloque-o para funcionar com água doce, para tirar o sal do sistema de refrigeração. Basta encaixar uma mangueira na entrada de água, na rabeta. Mas, atenção: não deixe faltar água na mangueira porque ele pode até fundir.
- Todo motor tem uma pecinha retangular, feita de zinco ou alumínio, que absorve a corrosão que o atacaria, caso ela não existisse para ser corroída no lugar dele. Chama-se **anodo de sacrifício** (o nome já diz quase tudo...) e deve ser substituída sempre que o seu desgaste tenha atingido metade dela. Senão, deixará de proteger o motor.
- Se o óleo do motor estiver esbranquiçado, é sinal de que ele está misturado com água. Troque-o imediatamente e chame um mecânico, porque a junta do cabeçote pode estar queimada.
- Ao guardar um motor de popa, deixe-o na posição vertical, para drenar a água do sistema de refrigeração. Se o motor ficar na horizontal, a água da refrigeração poderá entrar nos cilindros e danificá-los seriamente.
- Depois do combustível, vela é a principal causa de problemas nos motores de popa, especialmente os de dois tempos. Tenha sempre à mão um jogo de velas novas, para reposição.
- Se usar motor de centro mande instalar filtros, para impedir a entrada de impurezas e de água. Limpe o tanque e o sistema de alimentação de combustível uma vez por ano, porque a sujeira pode causar entupimento e a água, além de fazer o motor parar de funcionar, provocará sérios danos a ele.
- Confira sempre o estado do hélice e veja se ele não está torto, trincado ou com cracas, que roubam seu desempenho. Simples linhas de pesca enroscadas nele também podem danificar o retentor e a bucha do eixo.
- Se a cordinha de partida do motor de popa arrebentar, retire uma vela, injete um pouco de gasolina ou de spray lubrificante (tipo WD 40) dentro do cilindro e gire o volante do motor com outro cabinho qualquer. Isso sempre resolve.
- Ao dar a partida, mantenha os motores de centro, movidos a diesel, na rotação mínima por cerca de um minuto, para evitar problemas nos turbo-compressores.
- Os motores de centro a diesel irão durar mais se os bicos, as turbinas e as câmaras de combustão estiverem sempre limpos. Para isso, ao final dos passeios, coloque-os na rotação máxima por cerca de um minuto e, antes de desligá-los de vez, deixe-os funcionando em marcha lenta por cinco minutos

Se o seu Flexboat usar motor de centro a gasolina, tenha um alarme indicador de vapores de combustível no compartimento do motor, bem como um exaustor, para dissipá-los. E sempre ligue o exaustor antes de dar a partida no motor, para prevenir-se contra incêndios.

## 18 – Marinheiros

O marinheiro é o profissional que mantém seu barco em ordem e limpo, muitas pessoas contratam marinheiros particulares para cuidar do barco, outros preferem cuidar sozinho.

Na Classificação Brasileira de Ocupações do Ministério do Trabalho e do Emprego, a profissão de Marinheiro de esporte e recreio está classificada com o código 7827-25. É importante ressaltar que esta ocupação requer o ensino fundamental e habilitação expedida pela Marinha do Brasil. Informações detalhadas podem ser obtidas no [www.mtecbo.gov.br](http://www.mtecbo.gov.br)

## 19 – Como guardar e transportar seu Flexboat

Barco de até seis metros não precisa, necessariamente, de uma vaga em marina ou clube náutico para guardá-lo. Ele pode ser guardado na própria garagem do usuário e ser transportado em carreta rodoviária. Elas são práticas, resistentes, seguras e eficientes no transporte.

Obs. É muito importante saber se a potência do motor do carro que irá rebocá-la é suficiente para executar a tarefa. Caso o usuário não tenha como guardar o barco na própria garagem, uma vaga em marina ou clube é a melhor solução. Especialmente quando se leva em conta as facilidades que clubes e marinas oferecem como: sistemas cada vez mais modernos para a retirada do barco da água, vagas secas e molhadas, segurança e serviços de manutenção e limpeza.

O mercado brasileiro oferece mais de 450 estruturas de apoio náutico, entre iates clubes, marinas e garagens náuticas espalhadas por 19 estados. O custo para guardar um barco varia de acordo com o seu tamanho, com a

localização e a qualidade da estrutura de apoio náutico.

## 20 - Carretas

Carreta é um veículo articulado que serve para carregar a embarcação. São equipamentos que não apresentam qualquer eixo na dianteira, mas tão-somente na traseira.

### 20.1 – Classificação

- **Carreta rodoviária** – Veículo utilizado para rebocar a embarcação em rodovias e estradas. É utilizado também para colocar e retirar a embarcação da água. É um equipamento que deve ser acoplados a um carro ou caminhonete. A carreta é um veículo e, por isso, possui documentação (RENAVAM) e número de chassi próprio. Está isenta de IPVA, mas deve ser licenciada uma vez por ano, como qualquer carro.
- **Carreta rodo-encalhe** – Veículo utilizado para manobras dentro das marinas e colocar e retirar a embarcação da água. A carreta rodo-encalhe é muito parecida com a carreta rodoviária mas não possui feixe de molas, plaqueiro e pára-lamas.
- **Carreta de encalhe** – Berço com rodízios. Utilizada apenas para guardar a embarcação.

As carretas podem ser feitas em aço galvanizado a fogo, madeira e alumínio. As carretas de aço galvanizado a fogo são mais resistentes à corrosão e tem cerca de dez anos de vida útil

### 20.2 - Dimensionais das carretas

<b>Largura</b>	<b>Comprimento</b>	<b>Peso</b>	<b>Berço</b>
2.500 mm	11.000 mm	740 kg	Em “V”
<b>Guincho</b>	<b>Roda de areia</b>	<b>Eixo</b>	<b>Pneu</b>
Sim	8"	2	750/R16 12 lonas

### 20.3 Fixação do barco na carreta

O seu barco Flexboat possui um anel na roda de proa e dois no espelho de popa com a finalidade de fixar o barco na carreta.



Fixação na PROA



Fixação na POPA



## Nunca prenda seu barco a carreta usando cintas de amarração envolvendo os flutuadores. Isso danificará o seu Flexboat.

Ao rebocar um barco, prenda-o muito bem à carreta — e, por sua vez, ela ao carro.

### 20.4 – Com o barco na estrada

#### Antes de pegar a estrada...

- Cheque se os tanques de água e de combustível do barco estão vazios, porque aumentam demais o peso.
- Cheque a parte elétrica. Verifique se as lanternas, setas e a luz de freio estão funcionando.
- Lubrifique o mecanismo que prende a ponteira da carreta ao engate do carro a cada 15 dias.
- Confira sempre o estado dos rolamentos das rodas da carreta. Eles devem ser trocados uma vez por ano, para evitar que as rodas do reboque se soltem. E soltam mesmo!
- Amarre muito bem a proa e a popa do barco à carreta. Lembre-se de que, em freadas bruscas, o barco tende a ir para cima do automóvel.
- Para a carreta, dê preferência a tipo e tamanho de roda iguais aos do carro, porque assim não será necessário levar um estepe extra só para ela.
- Use uma corrente para prender a carreta ao engate do carro, para o caso de a ponteira do reboque se soltar.
- Retire os estofamentos soltos do barco, porque o vento pode fazer os bancos voar pelo caminho.

### 20.5 Cuidados ao dirigir

Rebocar não é difícil, mas algumas coisas mudam;

- 1 – Ultrapassagem - Lembre que estará dirigindo um conjunto que equivale a, no mínimo, dois veículos. Avance bastante antes de tomar a frente do ultrapassado.
- 2 – Curva - A tendência da carreta é ir para dentro da curva. Por isso, faça o contorno bem aberto, com o maior raio possível.
- 3 – Frenagem - Dirija sempre 20% abaixo do limite de velocidade e garanta um espaço 100% maior que o necessário para o carro parar.
- 4 – Manobras - Em marcha a ré, a carreta vai para o lado oposto ao do veículo. Treine antes e tome muito cuidado.
- 5-Respeitar sempre a relação entre a potência do carro e o peso a ser rebocado
- 6-A legislação náutica brasileira (Lei Federal 9.537/97) não tem regras para o transporte de embarcações via rodoviária. Sendo assim, o transporte de um barco em estrada segue a legislação prevista no Código Nacional de Trânsito.
- 7-Evite a direção agressiva com freadas fortes e mudanças bruscas de direção

Alguns detalhes precisam ser acertados antes de iniciar o transporte de uma embarcação por estradas brasileiras. São eles:

- Estar de posse dos documentos da embarcação e da carreta durante o trajeto;
- A carreta para transporte de embarcações em rodovias deve estar licenciada (emplacada);
- Todo reboque cujo peso total (barco+carreta) ultrapassar os 500kg, precisa ter freio próprio.

### 20.6 Manutenção das carretas

**Parafusos** - Devem se apertados a cada 6 meses ou freqüentemente caso haja uso contínuo.

**Guincho** – Desenvolvido e construído para ser usado no arraste da embarcação quando a mesma se encontra sobre a água, ou seja, flutuando.

**Engate rápido** – Deve ser lubrificado com lubrificante tipo WD (3M) ou óleo penetrante a cada 60 dias.

Obs. Destruar o engate somente em lugares planos.



**Feixe de molas** – Mantê-las sempre lubrificada com graxa marítima, podendo ser aplicado com apenas um pincel simples a cada 6 meses, quando o uso for em água salgada, e em caso de uso em água doce, a lubrificação poderá ser feita a cada 12 meses.

**Cubos de roda** – Devido ao uso de rolamento automotivos, os mesmos necessitam de lubrificação periódica a cada 6 meses, e assim verificar o estado físico dos mesmos. Recomendamos que o serviço de troca da graxa dos rolamentos seja feita por um profissional adequado. A graxa recomendada é Marfax MP2 com base de lítio – grau NL G12.

**Kit elétrico** – O kit é totalmente removível, sendo assim é recomendável que o mesmo seja removido quando for colocar a embarcação na água. Esse procedimento aumentará a vida útil do kit elétrico.

### 20.7 Cuidados com os Pneus

- A vida útil dos pneus depende de uma manutenção cuidadosa do motorista
- As pressões dos pneus devem ser verificadas regularmente sempre com os pneus frios;
- A substituição dos pneus deve ocorrer quando suas superfícies demonstrarem sinais de desgaste;
- Faça o balanceamento dos pneus periodicamente, ou quando ocorrer vibração;
- Quando ocorrerem impactos ou furos, verifique também a parte interna do pneu;
- Cumpra o código de velocidade e o índice de cargas;
- Faça uma verificação geral de condição dos pneus regularmente.
- O desgaste máximo do pneu (limite de segurança) é de 1.6 mm de profundidade dos sulcos. Abaixo dessa medida, o pneu já passa a ser considerado "careca".

### 20.8 Limpeza da carreta

Galvanização - é proibido limpar as partes galvanizadas á fogo com produtos abrasivos, pois corre o risco de danificar as partes galvanizadas.

A limpeza deverá ser com sabão liquido ou detergente, acompanhado de uma esponja simples e comum, porém, macia.

## 21 – Capota e capa de cobertura

Apesar de terem sido desenvolvidas para uso em embarcações e com as rígidas especificações exigidas ao ambiente marítimo, as lonas e capotas requerem alguns cuidados. A seguir listamos alguns deles.

Sua capota não foi desenhada para ser utilizada com o barco em velocidade. A grande pressão provocada pelo vento forte pode causar danos severos.

Sua capota não é apoio para capa de cobertura.

A capa força a estrutura da capota indevidamente e proporciona desgaste desnecessário na lona e nas costuras, provocado pelo atrito entre as peças. Nunca cubra a sua embarcação com a capota aberta.

Mantenha sua capota sempre bem esticada.

Quando indevidamente instalada ou ajustada, podem ocorrer poças d'água sobre o teto da capota, deformando de maneira irreversível a lona e/ou sua estrutura.

A lona Acrílica é repelente a água, porém, não é impermeável, o que torna o ambiente sob ela menos abafado. Durante chuva forte, algum vazamento pode ocorrer. Quando molhada, evite encostar objetos no interior da capota, pois isso pode provocar um início de vazamento no ponto de contato.

### 21.1 – Manutenção capota e capa de cobertura

Para maior durabilidade da lona, recomendamos a lavagem periódica em ambos os lados do material, utilizando detergente neutro diluído em água. Esse procedimento impede o acumulo de partículas externas agressivas, evitando a deterioração precoce e o aparecimento de mofo.

Nunca utilize solventes químicos, eles podem danificar seriamente a sua capota. Para evitar o aparecimento de mofo, deixe sua lona sempre limpa e arejada.

A lona acrílica recebe tratamentos especiais para resistir por vários anos aos efeitos dos raios solares. Apesar disso, a melhor proteção consiste em evitar a exposição desnecessária ao sol direto.

A capota possui botões, acessórios e estrutura construídos em metal como: alumínio, latão e aço inoxidável. Estes estarão protegidos dos efeitos corrosivos provocados, principalmente pela água salgada, quando limpos e eventualmente lubrificadas.

## 21.2 - Dicas de limpeza capota e capa de cobertura

**Derramamento oleoso sobre a lona:** Quando ocorrer, remova suavemente (sem comprimir o tecido) com o auxílio de um lenço de papel ou pano macio absorvente.

**Derramamento pastoso ou sólido sobre a lona:** Limpe o derramamento tão logo ele ocorra pois quanto mais tempo permanecer no tecido, mais difícil será sua remoção.

Para manchas de difícil remoção, devem ser realizados os seguintes procedimentos:

**Passo 1** - Retire o excesso de sujeira da superfície do tecido usando um papel, pano absorvente, ou uma espátula. Inicie a limpeza umedecendo a parte manchada do tecido com um pouco de detergente neutro diluído em água, esfregue suavemente até a completa remoção.

**Passo 2** - Caso a sujeira não seja removida, use uma solução de vinagre e água (na proporção de 1 para 1) seguindo as orientações do passo 1.

**Passo 3** - Se a sujeira persistir, use uma mistura da solução de água/vinagre junto com detergente neutro seguindo as orientações do passo 1.

## 22. Reparo de pequenos danos

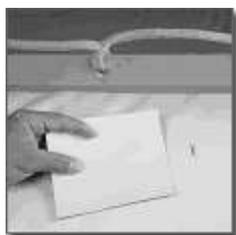
O barco inflável fabricado em Hypalon e Neoprene permite ao usuário efetuar reparos de pequenos furos de forma simples no local onde a embarcação se encontra.

Os infláveis FLEXBOAT são equipados com um kit de reparos, contendo adesivo especial para vulcanização a frio, pedaços de tecido na mesma cor da embarcação e lixa.

Em caso de furo proceda da seguinte maneira:



1- Limpe a superfície a ser reparada. No caso de existir qualquer agente gorduroso, lave a área com água e sabão e em seguida seque e limpe com um pouco de solvente à base de acetona (Ex.: thinner).



2- Uma vez limpa a superfície, escolha um pedaço de tecido que cubra bem a área danificada.



3- Marque com um lápis, usando o pedaço de tecido como gabarito, a área que será reparada.



4- Aplique fita crepe ao redor da marcação feita com o lápis, visando delimitar a área para que não haja excesso de lixamento.



5- Em seguida, lixe toda a área a ser reparada, removendo todo o pó que esta operação produz, o mesmo processo deverá ser feito no pedaço de tecido que será vulcanizado. Concluída a operação de lixa, ambas as peças estarão prontas para vulcanização.



6- Após lixar e limpar as peças que serão vulcanizadas, aplique uma demão de adesivo em ambas utilizando pincel ou a ponta dos dedos. Certifique-se de que o adesivo foi bem espalhado, deixe secar por volta de 10 a 15 minutos, de acordo com a temperatura do ambiente. Após a primeira demão ter secado, aplique a segunda demão, espalhando bem o adesivo e deixe secar novamente de 10 a 15 minutos.



7- Junte as duas partes, evitando que se formem bolhas de ar e em seguida pressione firmemente a superfície utilizando um pedaço de madeira ou o cabo de uma chave de fenda, por exemplo. Ao término da operação é necessário aguardar um mínimo de 24 horas para que se complete o processo de vulcanização a frio.

**Observações:**

- Reparos de pequenos furos em barcos infláveis devem ser feitos com a embarcação desinflada.
- Reparos de danos que não envolvem vazamento de ar devem ser efetuados com o barco totalmente inflado.
- Reparos de avarias maiores devem ser efetuados pelo fabricante ou por assistência técnica especializada.

**23. Troca da válvula de ar**

As válvulas de ar raramente apresentam problemas. Algumas vezes pode ocorrer vazamento pela falta de aperto das mesmas.



1-  
Retirar a válvula de ar



2-  
Retirar o ar de dentro do tubo



3-  
Segurar firmemente a válvula de ar para não deixar a parte interna cair dentro do tubo.



4-  
Ferramenta para trocar a válvula de ar.



5-  
Colocar a ferramenta na válvula de ar sem soltar a parte interna.



6-  
Retirar a válvula danificada sem soltar a parte interna.



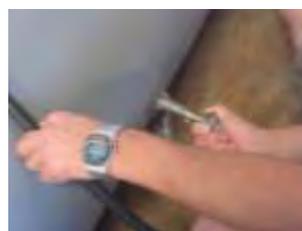
7-  
Colocar a válvula de ar nova no lugar da que foi retirada.



8-  
Rosquear com a mão até a válvula estar bem firme



9-  
Usar a ferramenta para fazer o aperto final.



10-  
Inflar o tubo com 0,213 bar ou 3,1 PSI.



11-  
Aplique água com sabão para verificar se existe vazamento.



12-  
Fechar a válvula

## 24. Considerações finais sobre os FLEXBOAT

- Os barcos infláveis FLEXBOAT possuem flutuadores com duas ou mais câmaras de ar (dependendo do modelo) herméticas e independentes. Eventual vazamento de ar em uma das câmaras, não reduzirá drasticamente e capacidade de flutuação, permitindo assim a continuação da navegação em baixa velocidade com segurança.
- Os barcos infláveis FLEXBOAT semi-rígidos (linha SR), também conhecidos como R.I.B. combina casco rígido de fibra de vidro com os flutuadores (parte inflável do produto). O casco rígido proporciona rápido planeio e hidrodinâmica de uma lancha e os flutuadores, a estabilidade e segurança comuns aos barcos infláveis.
- Os barcos infláveis Flexboat são submetidos a vários testes para garantir que você receba o melhor produto.

### 🛠 Testes com o Flutuador



Teste resistência do flutuador

Teste de estanqueidade flutuador

### 🛠 Teste de resistência de alças e anilhos



Teste resistência anel de proa



Teste resistência anel de popa



Teste resistência alça da console



Teste resistência life-line



Teste de içamento com carga total

#### 🚦 Teste de navegação com avaria no flutuador



Foram esvaziadas duas camaras de ar consecutivas



Embarcação navegando com avaria no flutuador

#### 🚦 Teste de borda livre



Deslocada toda tripulação para um bordo.

## 25. Garantia



## I – Termo de garantia

A Flexboat Construções Náuticas Ltda, garante e conseqüentemente compromete-se a reparar ou substituir, pelo prazo abaixo indicado, contado a partir da data indicada no documento fiscal representativo da venda da embarcação, os produtos por ela fabricado que em utilização normal, para a finalidade que foi projetado, apresentem defeitos de fabricação ou de material e/ou mão-de-obra.

Exceto equipamentos eletrônicos e Motores que terão o prazo de garantia coberto pelos fabricantes dos mesmos.

### Observação Importante :

**Os equipamentos que não são de fabricação da Flexboat ( Ex. Cabos de comando, cabo de direção, eletrônicos ) terão sua garantia atendida pelo representante do fornecedor no Brasil.**

**O período de garantia para acessórios não fabricados pela Flexboat é o mesmo oferecido pelo fabricante do acessório.**

## II - Prazos desta Garantia

### a) EMBARCAÇÕES DE LAZER:

A presente garantia terá 2 (Dois) anos de vigência, sendo: 3 meses de garantia legal e 21 meses de garantia contratual, respeitando-se contudo, as condições estabelecidas neste certificado.

### b) EMBARCAÇÕES DE SERVIÇO/TRABALHO/TURISMO/MILITAR:

A presente garantia terá 1 (Um) ano de vigência, sendo: 3 meses de garantia legal e 9 meses de garantia contratual, respeitando-se contudo, as condições estabelecidas neste certificado.

## III - Condições para Cobertura

- a) A FLEXBOAT não assume qualquer obrigação ou responsabilidade por acréscimos ou modificações desta garantia, salvo se efetuadas por escrito em caráter oficial. Exceto se houver contrato escrito separado entre a FLEXBOAT e o cliente.
- b) A FLEXBOAT sem nenhum custo para o cliente, consertará a embarcação, durante o prazo de garantia, desde que esta seja enviada por conta do cliente as instalações da empresa sito a Avenida Industrial Walter Kloth, 621 Jardim Cerejeiras - Atibaia /SP – CEP: 12951-200, de acordo com os termos desta garantia, acompanhado deste certificado de garantia e da respectiva nota fiscal emitida no Brasil.
- c) A FLEXBOAT não garante equipamento ou acessório adquirido pelo cliente e enviado pelo mesmo para serem instalados em sua embarcação.
- d) A FLEXBOAT apenas substituirá as peças que forem por elas e a seu exclusivo critério, julgadas como defeituosas;
- e) Esta garantia não abrange em hipótese alguma as despesas decorrentes de combustível, deslocamento de pessoal, transporte da embarcação, socorro de qualquer espécie, danos pessoais ou materiais do proprietário ou de terceiros;
- f) A FLEXBOAT expressamente se reserva o direito de a qualquer tempo modificar, descontinuar ou alterar qualquer modelo dos produtos que comercializa, bem como as condições aqui expressas, sem que por tal possa vir a responder perante o proprietário da embarcação ou terceiros;
- g) A partir do momento em que for emitida a nota fiscal de venda da embarcação, objetivada neste Certificado de Garantia, tem-se a presunção plena de que o adquirente tem pleno conhecimento de todas as condições e termos constantes deste e do Manual do Proprietário. Diante do exposto acima não lhe é lícito alegar ignorância de qualquer das cláusulas e condições constantes desse instrumento que ele adquirente declara expressamente conhecer e aceitar sem reservas ou ressalvas.

## IV – Exclusões desta garantia

1. Esta garantia estará automaticamente invalidada se o número de identificação do casco fixado ao espelho de popa estiver alterado, danificado ou caso tenha sido retirado.
2. A embarcação não deverá ter sofrido qualquer alteração, reparo ou substituição por pessoal não autorizado.
3. A embarcação não poderá ser utilizada em competições ou para qualquer outra finalidade a não ser para a qual foi projetada.
4. A embarcação não poderá ter estado envolvida em colisão ou ter sido rebocada de forma irregular.
5. A embarcação deverá ter sido propriamente guardada e inflada conforme as normas recomendadas pelo fabricante.
6. A embarcação não deve ser operada com motor de fabricante e modelo diferente do qual foi homologada.
7. A garantia não cobrirá os seguintes itens:



## MANUAL DO PROPRIETÁRIO

- Furo, rasgo, roubo ou incêndio.
  - Embarcações que tenham sido modificadas de qualquer maneira em seu formato, variando das especificações originais do fabricante.
  - Danos ou corrosão de superfície oriundas de condições ambientais anormais, incluindo mas não limitadas a derramamento de produto químico, chuva ácida, chuva de granizo, tempestades e raios.
  - Deterioração normal, desgaste, descoloração, deformação, negligência, envelhecimento de material como tecido, metais, plásticos ou fibra de vidro.
  - Custo de manutenção e limpeza de rotina.
  - Custos resultantes de mau uso, incluído mas não limitado a transporte e frete.
8. A garantia não cobrirá o custo de transporte do barco e de peças para/do revendedor ou centro de serviço para reparos sob garantia.
  9. A garantia não cobrirá defeitos que não forem reportados a um revendedor autorizado ou à FLEXBOAT dentro de quinze dias desde a constatação do mesmo.

## OUTRAS INFORMAÇÕES IMPORTANTES

1. A FLEXBOAT se reserva o direito de efetuar modificações no projeto e nos materiais de suas embarcações sem incorrer qualquer obrigação de incorporar tais mudanças em unidades já finalizadas ou em poder de seus revendedores e consumidores. Todas as obrigações da FLEXBOAT relacionadas a venda de suas embarcações estão descritas neste termo de garantia.
2. A FLEXBOAT não autoriza seus revendedores, representantes ou qualquer outra pessoa a criar ou incluir responsabilidades em seu nome, relacionadas à venda de suas embarcações.

## 26- Cartão de registro da Garantia

**Este cartão de garantia deverá ser impresso, preenchido e enviado uma via para Flexboat Construções Náuticas Ltda.**

		<h1>Cartão de registro da garantia</h1>	
Dados do cliente			
Nome: _____			
Endereço: _____			
Cidade: _____		UF: _____	CEP: _____
E-mail: _____			
Produto Modelo		Número de série	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
Número da Nota Fiscal		Data de emissão da N.F	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
Representante			
<input type="text"/>			
Flexboat Construções Náuticas Ltda Avenida Industrial Walter Kloth, 621 Jardim Cerejeiras - Atibaia /SP – CEP: 12951-200 Tel. (11) 4414-1250 ou (11) 4411-0526 Fax: +55 11 4412-8705 e-mail: vendas@flexboat.com.br			