

OWNER'S MANUAL

PVC INFLATABLES



TABLE OF CONTENTS

Inflation....2-3
Valves....3
Mounting Frames....4
BAT Thwart System....4
Maintenance and Cleaning....4
Boat Material Repair....4-5
Transport....5
Storage....5
Limited Warranty....18

Welcome to the NRS family of boat owners. We take great pride in building high-performance inflatables that provide many years of enjoyment. Give us a call at 800.635.5202, or drop us a line at service@nrs.com, if we can help in any way. We love talking about boats!

Please take the time to read through this manual to familiarize yourself with the features of your new inflatable, and the techniques for proper care and maintenance. This will assure you the years of service for which your NRS was designed. Also, be sure to register your boat in our database; this information is included at the end of this manual.

INFLATION

To inflate, valves need to be in the closed position. Push the valve stem in and turn clockwise so the stem pops up, sealing the valve.

We highly recommend purchasing a pressure gauge; maintaining optimum pressure in your boat's chambers is essential to its best performance and longevity.

Inflating Rafts:

To properly inflate the perimeter tubes on your NRS raft, choose a chamber to inflate first. Fill the chamber with air until it takes shape, filled out but not firm. Your goal is to get equal pressure on both sides of the baffles that separate the chambers.

Work your way around the boat, turning each valve stem clockwise to seal the valve before filling each chamber evenly. Then go around the boat again, using a hand pump to fill each chamber to full pressure. If you have a pressure gauge (which we highly recommend), check to make sure the pressure in the chambers does not exceed 3 pounds per square inch (psi). If you do not have a gauge, check the pressure by pressing down with your thumb. The fabric should depress slightly. If there is no "give," it's probably over-inflated. After the perimeter chambers are full, inflate thwarts to 3 psi. On boats with a drop-stitch floor insert, the floor should be inflated to 8 psi.

Inflating Catarafts:

NRS cataraft tubes have three chambers. To properly inflate the tubes, begin with the center chamber, filling it until it takes shape; inflate the two end chambers to a maximum of 3 psi each. Then top-off the center chamber to 3 psi.

Inflating Inflatable Kayaks (IKs):

To properly inflate your NRS IK, inflate both main tubes until they take shape. Then top them off to 3 psi. Because of the small tube size, slight over-inflation is acceptable to increase performance. The drop-stitch floor insert should be inflated to 8 psi for best performance. Last, inflate any thwarts to full 3 psi.

Inflating Stand Up Paddle (SUP) Boards:

Our SUP boards are made using drop-stitch material. This construction, using thousands of strong threads to join the top and bottom surfaces, allows use of much higher pressures than are safe in round inflation chambers. Inflate your board to the stiffness that gives you good performance, up to a maximum of 20 psi.

Monitoring Inflation Pressures:

As temperatures and altitude change, the air pressure inside your boat will fluctuate. You may need to make adjustments to the pressure in the chambers throughout the day. Always bring a hand pump along for adjusting air pressure as needed. For example, transporting a fully-inflated boat on a hot day or when gaining altitude can lead to over-inflation. On the other hand, cold air and water temperatures will cause a reduction in air pressure. However, as the air temperature outside warms, the pressure inside the boat will increase. As this happens, you'll need to release a small amount of air from each chamber. Check the air pressure regularly throughout the day and adjust accordingly.

NEVER pull a fully inflated boat up on land for any extended period of time, especially on a warm day, without releasing some air in the chambers to avoid over-inflation damage.

NRS inflatables are built to withstand higher pressures than we recommend. However, over-inflation puts strain on the seams and shortens the life of your boat. An over-inflated boat is also in danger of explosive decompression (blowing apart at the seams). The NRS warranty (see page 10) does not cover damage caused by explosive decompression.

VALVES

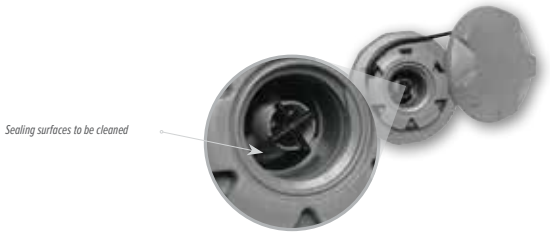
Inflation/Deflation Valves:

All current NRS rafts, cataraft, IKs and SUP boards feature either Leafield C7 or D7 inflation/deflation valves. To open the valve, first remove the valve cap. Then press down on the spring-loaded valve stem and turn it counter-clockwise. The valve stem will now be locked down in the open position, allowing air to move freely in and out through the valve. To close the valve, push down on the valve stem and turn clockwise. The stem will pop back up, sealing the valve shut. In the closed position, you can still pump air into the chamber, but when you remove the pump, the valve will not allow air to escape. When you're done, screw the plastic valve cap back on to keep water and dirt out of the inner valve.

Important Tip: When deflating your fully inflated boat that has adjoining chambers separated by internal baffles, do not fully open only one chamber. This puts excessive strain on the internal baffles and can lead to baffle rupture. Either work together with someone to release the pressure in the chambers simultaneously, or release small amounts out of each chamber until high pressure is relieved and individual valves can be fully opened safely.

Cleaning the C7 and D7 Inflate/Deflate Valves:

If the inner parts of your inflate/deflate valves become dirty, the seal may not shut completely against the valve body, allowing air to escape. You can clean the inner valve parts to restore the airtight seal. Your repair kit contains an aluminum valve wrench which can be used to remove the valve from the raft. Turn clockwise to tighten and counter-clockwise to loosen. The outer half of the valve unscrews from the inner half. It's easier to loosen the outer half when the chamber is inflated. When you remove the outer half of the valve, take care not to lose the inner half inside the chamber. With the outer half in your hand, push down and turn the valve stem counter-clockwise. This lifts the rubber seal off the valve base. Use something like a cotton swab to remove any dirt and grime that has built up on the rubber seal. Hand tighten the outer half back into the valve base. Inflate the chamber fully, and then use the valve wrench to completely tighten the valve.



MOUNTING FRAMES

Raft Frames:

Carefully follow the frame assembly instructions. After the frame is assembled, place it on the raft so it rests on the top wear-patch material. When the frame is positioned where you want it (generally in the center, except in the case of stern frames), use NRS Heavy Duty Straps to cinch each corner to a D-ring on the raft. Place straps on each side of the raft at opposite angles to keep the frame straight and centered.

Cataraft Frames:

“Trial and error” is the key to mounting the frame on your cataraft tubes, since correct positioning is largely a matter of personal preference. Generally, for regular use, you want the weight and oarlock pivot located on the center or slightly forward of center. For more extreme boating conditions, some rowers prefer to have the weight farther forward on the tube to avoid having a wave raise the bow so high the boat flips backward. Day trips with an oarsperson and one passenger often call for the rower to be substantially forward of center. Proper weight distribution and rower position will increase performance characteristics and prevent the boat from “nosing in,” or riding bow-high.

NRS by positioning the frame on one tube so the weight is distributed slightly forward. Then, strap the outside D-rings to the side rail, cinching them until they are just tight. Next, strap the inside D-rings to the lower rail. Cinch these down tight. This will pull the tube toward the frame and tighten the outside straps. Align the other tube across from the first and repeat these steps. After you’ve done it a few times you’ll probably devise your own system.

It is always recommended to create a series of “triangles” with the frame straps so that there is offsetting tension holding the frame on the boat. This is particularly important to do when attaching cat tubes to their frame, since the frame supplies all the structure and rigidity to the boat.

B.A.T. THWART SYSTEM

The innovative Batten Attachment Thwart (BAT) system allows you to easily install or remove the thwarts in your raft. Simply align the slot on the end of the thwart between the attachment slots on the raft chambers and slide the batten through all three slots, locking the thwart in place. Thwarts will be easier to install and remove when both raft and thwart are deflated.

MAINTENANCE AND CLEANING

Proper care and maintenance will improve your boat’s appearance and longevity. Clean and inspect the boat after each use. We recommend coating your boat with 303 Protectant every few months during the season and before long-term storage to protect against UV damage and degradation.

You should take care to keep moisture from getting inside the air chambers. Water can enter the chambers during in-the-field repairs or if the valves are left open during wet weather. If you find that moisture and mildew have accumulated in your boat’s air chambers, the chambers must be aired out. Remove the valve of the affected chamber. Pour out any liquid water, then run the hose of an electric air pump or vacuum exhaust through the valve hole. Allow dry air to circulate into the chamber and out the valve hole until all the moisture is gone.

MATERIAL REPAIR

Repair adhesives and cleaners are toxic. When repairing your boat, always work in a well-ventilated area and use a good organic fumes respirator if possible. Always use proper chemical protection for your skin and eyes.

You will need: PVC patch material, medium-grit wet/dry sand paper, contact adhesive suitable for PVC material (we recommend Clifton Urethane Adhesive, available through NRS or your local dealer) and solvent cleaner (methyl ethyl ketone, or MEK, available through NRS or your local dealer).

Measure and cut a patch to cover the area that requires repair. The patch should be bigger than the repair area, extending an extra 2” or so past the edge of the tear or abrasion. Round the corners of the patch. Lay the patch over the area to be repaired and trace the outline onto the boat material. Using the sandpaper to buff the area inside the traced outline and the backside of the patch isn’t totally necessary but can help remove any contaminants. Only scratch off the shiny finish of the raft material; do not sand down to the point where the internal fabric threads are exposed. Use MEK to clean the surfaces to remove any grease or oils and to prep the surfaces for best glue adhesion. You can use sandpaper and MEK to remove any old glue in the repair area.

If possible, do the repair out of direct sunlight and avoid doing repairs when the humidity is over 70%. High humidity can interfere with the glue bond. Apply a thin, even coat of adhesive to both the back of the patch and the repair area on the boat. Wait 3 to 5 minutes, then, using strokes perpendicular to your previous ones, apply a second thin, even coat of adhesive. Wait 3 to 5 five minutes to allow solvent vapors to evaporate, before bonding the patch to the boat.

Carefully align the patch and roll it onto the boat. Remember, this is a contact adhesive, so once the two surfaces touch you'll have difficulty realigning the patch. At this point, carefully heating the area with a heat gun or hair dryer can help better activate the glue and improve bonding. Apply pressure to the entire glued surface using a roller. Roll over the patch in multiple directions, working from the inside to the outside of the patch. This step is very important because it forces air bubbles out and helps the two pieces of material bond. Use a lint-free towel and MEK to wipe up excess glue.

Allow the repair to cure for as long as possible. In an emergency, you could inflate the boat after only an hour or so, but this will put stress on the patch, possibly requiring the repair to be re-done later. If you must inflate the raft quickly after the repair, try to limit the air pressure in the patched chamber. Ideally, you should allow the glue to cure for 8-12 hours and full cure can take up to 24 hours, depending on conditions.

Many difficult repairs are best performed by a professional repair center. For any warranty issues or for more information about repair centers in your area, please call or e-mail NRS Customer Service. Our phone number is 800.635.5202 and our email address is Service@nrs.com.

TRANSPORT

If you are transporting your boat inflated, remember to slightly deflate the chambers. Temperature and altitude changes affect the air pressure in the boat, especially in direct sunlight. Whether transporting your boat inflated or deflated, make sure to inspect the load for any areas that could rub, abrade or puncture the boat's fabric. Sand or other debris left in the boat could cause wear on the fabric during transport. Putting your deflated boat in a boat bag for transport will help prevent wear and damage from other gear.

STORAGE

If possible, let your boat dry thoroughly before deflating it. If applicable, remove the drop-stitch floor insert to dry that area. We do not recommend using a vacuum or deflator to suck all the air out of the chambers. The ideal storage position is unfolded in a cool, dry location, with a small amount of air left in the chambers. If space is limited, store the boat loosely rolled, with the valves open, in a protective bag or cover. Keep the boat off dirt or concrete floors. Rodents have been known to burrow into stored boats, so take precautions to prevent this.

FR Bienvenue chez la famille NRS des détenteurs de bateaux. Nous prenons en haute estime la fabrication des bateaux gonflables de très grande performance qui fournissentde nombreuses années de loisirs. Veuillez nous contacter au 800.635.5202, ou en ligne via Service@nrs.com, Si nous pouvons vous aider d'une quelconque manière. Nous aimons parler des bateaux !

Veuillez prendre le temps de lire ce manuel jusqu'au bout pour vous familiariser avec les caractéristique de votre nouveau bateau gonflable, et savoir les techniques d'un bon entretien et maintenance.
Cela vous assurera plusieurs années de service pour lesquelles votre NRS a été conçu. Assurez-vous également d'avoir enregistré votre bateau sur notre base de données ; ces informations sont incluses à la fin de ce manuel.

GONFLAGE

Pour qu'il ait gonflage, les valves ont besoin d'être dans la bonne position Poussez la tige de la valve et tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre pour faire sortir la tige et fermer la valve.
Nous vous recommandons fortement d'acheter un manomètre, maintenant une pression optimale dans les chambres de votre bateau pour garantir une meilleure performance et une bonne longévité.

Radeaux gonflants :
Pour permettre un bon gonflagedes tubes sur le périmètre de votre radeau NRS, Choisissez d'abord une chambre pour faire le gonflage. Remplissez la chambre d'aire jusqu'à ce qu'elle prenne forme, remplissez la complètement mais pas fermement. Le but étant d'avoir une pression égalesur les deux côtés des chicanes qui séparent les pièces.

Faites le tour du bateau en tournant chaque tige de vanne dans le sens des aiguilles d'une montre pour fermer la soupape avant de remplir chaque chambre de manière uniforme. Faites ensuite le tour du bateau en utilisant une pompe à main pour remplir chaque chambre à la pression maximale.Si vous avez un manomètre (que nous vous recommandons fortement), vérifiez que la pression dans les chambres ne dépasse pas 3 livres par pouce carré (psi). Si vous n'avez pas de manomètre, vérifiez la pression en appuyant avec votre pouce. Le tissu doit être légèrement enfoncé. Dans le cas contraire, la structure est trop gonflée. Une fois que les chambres périmétriques sont pleines, gonflez-les à 3 psi. Sur les bateaux munis d'un insert de sol à piqûre, le sol doit être gonflé à 8 psi.

Radeaux-catamarans gonflants :

Les tubes des radeaux-catamarans NRS possèdent trois chambres. Pour un bon gonflage des tubes, Commencez par la chambre du centre, remplir la jusqu'à ce qu'elle prenne forme, Gonflezles deux dernières chambres jusqu'à un minimum de 3 psi chacune. Puis la chambre de centre à 3 psi.

Kayaks à structure gonflante (IKs) :

Pour un bon gonflage de votre NRS IK, gonflez les des deux tubes jusqu'à ce qu'ils prennent forme. Puis atteindre une pression de 3 psi. En raison de la petite taille du tube, une légère sur-inflation est acceptable pour augmenter les performances. L'insert de sol à piqûre tombante doit être gonflé à 8 psi pour une meilleure performance. Enfin, gonflez les éventails à 3 psi.

Planches Stand up Paddle (SUP) gonflantes:

Nos planches SUP sont fabriquées avec une matière à double parois. Cette structure, qui utilise des milliers de fils solides pour joindre les surfaces supérieures et inférieures, permet d'utiliser des pressions beaucoup plus élevées que celles qui sont sans danger autour des chambres gonflées. Gonflez votre planche à la rigidité qui vous donne de bonnes performances, jusqu'à un maximum de 20 psi.

Contrôle des pressions de gonflage :

À mesure que les températures et l'altitude changent, la pression de l'air à l'intérieur de votre bateau fluctuera. Vous devrez, dans ce cas, ajuster la pression dans les chambres tout au long de la journée. Apportez toujours une pompe à main pour ajuster la pression d'air en cas de besoin. Par exemple, transporter un bateau complètement gonflé lors d'une journée chaude ou en gagnant de l'altitude, cela peut entraîner un sur-gonflage. Par contre, la température de l'air froid et de l'eau entraînera une réduction de la pression atmosphérique. Cependant, à mesure que la température de l'air extérieur se réchauffe, la pression à l'intérieur du bateau augmente. Dans ce cas, vous devrez libérer une petite quantité d'air de chaque chambre. Vérifiez la pression d'air régulièrement tout au long de la journée et ajustez-la en conséquence.

Ne tirez JAMAIS un bateau complètement gonflé sur le sol pendant une période prolongée, surtout par temps chaud, sans relâcher un peu d'air dans les chambres pour éviter d'éventuels dommages dus au gonflage excessif.

Les structures gonflables NRS sont conçues pour résister à des pressions plus élevées que celles recommandées. En outre, le gonflage excessif exerce une pression sur les coutures et réduit la durée de vie de votre bateau. Un bateau sur-gonflé est également en danger de décompression explosive (en s'écartant au niveau des joints). La garantie NRS (voir page 10) ne couvre pas les dommages causés par une décompression explosive.

VALVES

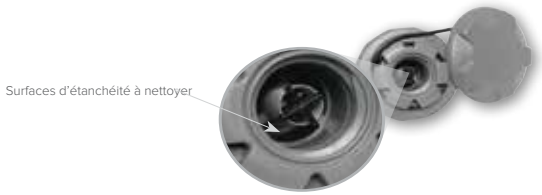
Valves de gonflage/dégonflage :

Tous les radeaux, Cataraft, IK et SUP actuels de NRS comportent soit des valves de gonflage / dégonflage Leafield C7 ou D7. Pour ouvrir la valve, retirez d'abord le capuchon. Appuyez ensuite sur la tige de soupape à ressort et tournez-la dans le sens antihoraire. La tige de la valve sera maintenant bloquée en position ouverte, ce qui permettra à l'air de circuler librement dans la valve. Pour fermer la vanne, appuyez sur la tige de la vanne et tournez dans le sens des aiguilles d'une montre. La tige se soulève et ferme la valve. En position fermée, vous pouvez toujours pomper de l'air dans la chambre, mais lorsque vous retirez la pompe, celle-ci ne permettra pas à l'air de s'échapper. Lorsque vous avez terminé, revissez le capuchon de la valve en plastique pour empêcher l'eau et la saleté de pénétrer dans la valve interne.

Conseil important: Lorsque vous dégonflez votre bateau entièrement gonflé doté de chambres adjacentes séparées par des chicanes internes, n'ouvrez pas complètement uniquement seule chambre. Cela exerce une pression excessive sur les déflecteurs internes et peut entraîner une rupture du déflecteur. Vous devez soit vous faire aider par quelqu'un pour libérer simultanément la pression dans les chambres, soit libérer de petites quantités de chaque chambre jusqu'à ce que la haute pression disparaisse et que les valves individuelles puissent être complètement ouvertes en toute sécurité.

Nettoyage des valves de gonflage/dégonflage C7 et D7 :

Si les parties intérieures de vos valves de gonflage/dégonflage deviennent sales, le joint risque de ne pas se fermer complètement contre le corps de la valve, permettant à l'air de s'échapper. Vous pouvez nettoyer l'intérieure de la valve pour rétablir l'étanchéité à l'air. Votre kit de réparation contient une clé à clapet en aluminium qui peut être utilisée pour retirer la valve du radeau. Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour serrer et dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour desserrer. La moitié extérieure de la valve se dévisse de la moitié intérieure. Il est plus facile de desserrer la moitié externe lorsque la chambre est gonflée. Lorsque vous retirez la moitié externe de la valve, veillez à ne pas perdre la moitié interne à l'intérieur de la chambre. Avec la moitié extérieure dans la main, appuyez et tournez la tige de la valve dans le sens antihoraire. Cela soulève le joint en caoutchouc de la base de la valve. Utilisez quelque chose comme un coton-tige pour enlever la saleté et la crasse accumulées sur le joint en caoutchouc. Serrez à la main la moitié externe dans la base de la valve. Gonflez complètement la chambre, puis utilisez la clé pour visser complètement la valve.



DISPOSITIF DE MONTAGE

Structures du radeau:

Suivez attentivement les instructions de montage de la structure. Une fois la structure assemblée, placez-la sur le radeau de manière à ce qu'elle repose sur le matériau anti-usure supérieur. Lorsque la structure est positionnée où vous le souhaitez (généralement au centre, sauf dans le cas des structures arrières), utilisez des bandes NRS Heavy Duty pour attacher chaque coin à l'anneau en D sur le radeau. Placez des sangles de chaque côté du radeau à des angles opposés pour maintenir le cadre en position droite et centrée.

Structure duCataraft:

"la manipulation et l'erreur" est la clé pour monter la structure sur vos tubes cataraft, car le positionnement correct est en grande partie une question de préférence personnelle. En règle générale, pour une utilisation régulière, vous voulez que le pivot de poids et d'aragon soit situé au centre ou légèrement en avant du centre. Pour des conditions de navigation plus extrêmes, certains rameurs préfèrent avoir le poids plus en avant sur le tube pour éviter qu'une vague ne soulève le bateau si haut et par la suite son basculement en arrière. Les excursions d'un jour avec un rameur et un passager exigent souvent que le rameur soit sensiblement en avant du centre. La répartition correcte du poids et la position du rameur augmenteront les performances et empêcheront le bateau de «pénétrer» ou de se soulèver.

Commencez par positionner la structure sur un tube afin que le poids soit distribué légèrement en avant. Ensuite, attachez les anneaux en D extérieurs au rail latéral, en les serrant jusqu'à ce qu'ils soient bein fixés. Ensuite, attachez les anneaux en D à l'intérieur du rail inférieur. Serrez-les bien Cela va tirer le tube vers le cadre et serrer les sangles extérieures. Alignez l'autre tube en face du premier et répétez ces étapes. Une fois que vous l'avez fait plusieurs fois, vous allez probablement concevoir votre propre système.

Il est toujours recommandé de créer une série de “triangles” avec les bandes de la structure, de manière à ce que la tension soit compensée par le maintien du cadre sur le bateau. Ceci est particulièrement important à faire lors de la fixation des tubes à leur cadre, car le cadre fournit toute la structure et la rigidité du bateau.

SYSTÈME CONTRECARRANT B.A.T

Le système innovant Batten Attachment Thwart (BAT) vous permet d’installer ou de retirer facilement les jarrets dans votre radeau. Alignez simplement la fente à l’extrémité du banc entre les fentes de fixation sur les chambres du radeau et faites glisser la latte à travers les trois fentes, en bloquant le support en place. Il est plus facile d’installer et d’enlever lorsque le radeau et le thwart sont dégonflés.

MAINTENANCE ET NETTOYAGE

Une maintenance et un entretien appropriés amélioreront l’apparence et la longévité de votre bateau. Nettoyez et inspectez le bateau après chaque utilisation. Nous recommandons de recouvrir votre bateau avec le303 Protectant tous les quelques mois pendant la saison et avant un rangement à long terme afin de vous protéger des dommages et de la dégradation dus aux UV.

Veillez à ne pas laisser l’humidité pénétrer dans les chambres à air. L’eau peut pénétrer dans les chambres lors de réparations sur le terrain ou si les valves sont laissées ouvertes par temps humide. Si vous constatez que de l’humidité et de la moisissure se sont accumulées dans les chambres à air de votre bateau, les chambres doivent être aérées. Retirez la valve de la chambre affectée. Videz l’eau, puis faites passer le tuyau d’une pompe à air électrique ou aspirez par le trou de la valve. Laisser l’air sec circuler dans la chambre jusqu’à ce que toute l'humidité ait disparu.

MATÉRIEL DE RÉPARATION

Les adhésifs de réparation et les nettoyants sont toxiques. Lorsque vous préparez votre bateau, travaillez toujours dans un endroit bien ventilé et utilisez un bon aspirateur à vapeurs organiques si possible. Utilisez toujours une protection chimique appropriée pour votre peau et vos yeux.

Vous aurez besoin de: matériel de réparation en PVC, papier sablé sec/humide à grain moyen, adhésif de contact approprié pour le PVC (nous recommandons l’adhésif à l’uréthane Clifton, disponible chez NRS ou chez votre revendeur local) et un nettoyant solvant (méthyléthylcétone via NRS ou votre revendeur local).

Mesurez et coupez un patch pour couvrir la zone à réparer. Le patch doit être plus grand que la zone de réparation, en prolongeant de 2 pouces le bord de la déchirure ou de l’abrasion. Arrondissez les coins du patch. Poser le patch sur la zone à réparer et tracer le contour sur le matériau du bateau. L’utilisation du papier de verre pour polir la zone à l’intérieur du contour tracé et l’arrière du patch n’est pas primordial, mais peut aider à éliminer les contaminants. Ne rayez que le fini brillant du matériau du radeau; Ne pas poncer jusqu’au point où les fils de tissu internes soient exposés. Utilisez le MEK pour nettoyer les surfaces afin de retirer toute graisse ou huile et préparer les surfaces pour une meilleure adhérence de la colle. Vous pouvez utiliser du papier de verre et du MEK pour éliminer toute colle ancienne dans la zone de réparation.

Si possible, faites la réparation à l’abri de la lumière directe du soleil et évitez les réparations lorsque l’humidité dépasse 70%. Une humidité élevée peut interférer avec le collage. Appliquez une fine couche d’adhésif sur l’arrière de la pièce et sur la zone du bateau à réparer. Patientez 3 à 5 minutes, puis, en appliquant des traits perpendiculaires aux précédents, appliquez une deuxième couche mince et uniforme d’adhésif. Patientez 3 à 5 minutes pour permettre aux vapeurs du solvant de s’évaporer avant de coller le patch sur le bateau.

Alignez soigneusement le patch et roulez-le sur le bateau. Rappelez-vous qu’il s’agit d’un adhésif de contact, de sorte qu’une fois que les deux surfaces se touchent, vous aurez du mal à réaligner le patch. À ce stade, le fait de chauffer soigneusement la zone avec un pistolet thermique ou un sèche-cheveux peut aider à activer la colle et à améliorer le collage. Appliquez une pression sur toute la surface collée à l’aide d’un rouleau. Appuyez sur le patch dans toutes les directions, de l’intérieur vers l’extérieur du patch. Cette étape est très importante car elle évacue les bulles d’air et facilite la liaison des deuxpièces. Utilisez une serviette non pelucheuse et le MEK pour essuyer l’excès de colle.

Laissez le temps pour que la colle fasse son effet et sèche. En cas d’urgence, vous pouvez gonfler le bateau après environ une heure, mais cela mettra le patch à rude épreuve et nécessitera peut-être de refaire la réparation ultérieurement. Si vous devez gonfler le radeau rapidement après la réparation, essayez de limiter la pression d’air dans la chambre rapiécée. Idéalement, vous devriez laisser la colle sécher pendant 8 à 12 heures et le durcissement complet peut durer jusqu’à 24 heures, selon les conditions.

De nombreuses réparations difficiles sont mieux effectuées par un centre de réparation professionnel. Pour toute question relative à la garantie ou pour plus d'informations sur les centres de réparation de votre région, veuillez appeler ou contacter le service clientèle NRS. Notre numéro de téléphone est le 800.635.5202 et notre adresse email est Service@nrs.com.

TRANSPORT

Si vous transportez votre bateau gonflé, n'oubliez pas de dégonfler légèrement les chambres. Les changements de température et d'altitude affectent la pression de l'air dans le bateau, particulièrement en plein soleil. Que vous transportiez votre bateau gonflé ou dégonflé, assurez-vous d'inspecter le chargement pour détecter toute zone qui pourrait frotter, abraser ou perforer le tissu du bateau. Le sable ou d'autres débris laissés dans le bateau peuvent causer une usure du tissu pendant le transport. Mettre votre bateau dégonflé dans un sac de bateau pour le transport aidera à prévenir l'usure et les dommages causés par d'autres équipements.

RANGEMENT

Si possible, laissez votre bateau sécher complètement avant de le dégonfler. Le cas échéant, retirez l'insert à double parois pour sécher cette zone. Nous vous déconseillons d'utiliser un aspirateur ou un déflateur pour aspirer tout l'air des chambres. La position de rangement idéale est la position dépliée dans un endroit frais et sec, avec une petite quantité d'air dans les chambres. Si l'espace est limité, rangez le bateau dans un sac ou une housse de protection sans trop serré. Gardez le bateau hors de la terre ou des sols en béton. On sait que les rongeurs détruisent les bateaux entreposés, alors prenez vos précautions pour éviter cela.

ES Bienvenido a la familia de propietarios de barcos NRS. Nos orgullecemos de fabricar inflables de alto rendimiento que brindan muchos años de diversión. Llámenos al 800.635.5202, o escríbanos a Service@nrs.com, si podemos ayudar de alguna manera. ¡Nos encanta hablar de barcos!

Tómese el tiempo necesario para leer este manual y familiarizarse con las características de su nuevo inflable y las técnicas de cuidado y mantenimiento adecuados. Esto le asegurará los años de servicio para los que diseñó su NRS. Además, asegúrese de registrar su embarcación en nuestra base de datos; puede encontrar esta información al final de este Manual.

INFLADO
Para inflar, las válvulas debene NRS en la posición cerrada. Empuje el vástago de la válvula hacia adentro y gírelo en el sentido de las agujas del reloj para que el vástago salte, sellando la válvula.

Recomendamos encarecidamente comprar un manómetro; mantener la presión óptima en las cámaras de su embarcación es esencial para su mejor rendimiento y durabilidad.

Balsas inflables:

Para inflar correctamente los tubos perimetrales en su balsa NRS, elija primero una cámara para inflar. Llene la cámara con aire hasta que tome forma, que se llene pero no esté firme. Su objetivo es obtener la misma presión en ambos lados de los deflectores que separan las cámaras.

Comience a inflar alrededor de la embarcación, girando cada vástago de la válvula en el sentido de las agujas del reloj para sellar la válvula antes de llenar cada cámara de manera uniforme. Luego recorra el bote de nuevo, usando una bomba de mano para llenar cada cámara a presión total. Si tiene un manómetro (que recomendamos encarecidamente), verifique que la presión en las cámaras no exceda 3 libras por pulgada cuadrada (psi). Si no tiene un medidor, verifique la presión presionando hacia abajo con el pulgar. La tela debe ceder ligeramente. Si no “cede”, es probable que esté demasiado inflado. Después de que las cámaras perimetrales estén llenas, infle los asientos inflables a 3 psi. En barcos con un inserto de piso de punto caído, el piso debe inflarse a 8 psi.

Catarafts inflables:

Los tubos de los cataraft NRS tienen tres cámaras. Para inflar correctamente los tubos, comience con la cámara central, llenándola hasta que tome forma; infle las dos cámaras finales a un máximo de 3 psi cada una. Luego complete la cámara central a 3 psi.

Kayaks inflables (IK):

Para inflar correctamente su IK NRS, infle ambos tubos principales hasta que tomen forma. Luego complételos a 3 psi. Debido al tamaño pequeño de los tubos, es aceptable inflarlos levemente de más para aumentar el rendimiento. El inserto de piso de punto caído se debe inflar a 8 psi para obtener el mejor rendimiento. Por último, se debe inflar cualquier asiento inflable a 3 psi.

Tablas inflables Stand Up Paddle (SUP):

Nuestras tablas SUP están hechas con material de punto. Esta estructura, que utiliza miles de fuertes hebras para unir las superficies superior e inferior, permite el uso seguro de presiones mucho más altas en las cámaras de inflado redondas. Infle su tabla hasta llegar a la rigidez que le proporciona un buen rendimiento, hasta un máximo de 20 psi.

Monitoreo de las presiones del inflado:

A medida que cambian las temperaturas y la altitud, la presión del aire dentro de su embarcación fluctuará. Es posible que deba hacer ajustes a la presión en las cámaras a lo largo del día. Siempre lleve una bomba manual para NRS la presión del aire según sea necesario. Por ejemplo, transportar un barco completamente inflado en un día caluroso o si gana altura puede ocasionar un inflado excesivo. Por otro lado, las temperaturas frías del aire y el agua causarán una reducción en la presión del aire. Sin embargo, a medida que la temperatura del aire exterior se calienta, la presión dentro del barco aumenta. Cuando esto suceda, deberá liberar una pequeña cantidad de aire de cada cámara. Verifique la presión de aire regularmente durante el día y ajústela según corresponda.

NUNCA arrastre un bote totalmente inflado en tierra por un período de tiempo prolongado, especialmente en un día cálido, sin liberar algo de aire en las cámaras, para evitar daños por inflado excesivo.

Los inflables NRS están fabricados para resistir presiones más altas que las recomendadas. Sin embargo, el inflado excesivo ejerce presión sobre las costuras y acorta la vida de su embarcación. Un bote demasiado inflado también está en peligro de sufrir una descompresión explosiva (deshaciendo las costuras). La garantía de NRS (ver página 10) no cubre daños causados por la descompresión explosiva.

VÁLVULAS

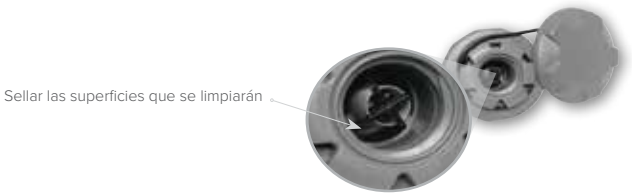
Válvulas de inflado / desinflado:

Todas las balsas, catarafts, IK y SUP NRS actuales cuentan con válvulas de inflado / desinflado Leafield C7 o D7. Para abrir la válvula, primero quite la tapa de la válvula. Luego, presione hacia abajo el vástago de la válvula accionada por resorte y gírelo en sentido contrario a las agujas del reloj. El vástago de la válvula ahora NRS á bloqueado en la posición abierta, permitiendo que el aire salga y entre libremente de la válvula. Para cerrar la válvula, empuje hacia abajo el vástago de la válvula y gírelo en el sentido de las agujas del reloj. El vástago saltará nuevamente, cerrando la válvula. Cuando está cerrada, aún puede bombear aire a la cámara, pero cuando retire la bomba, la válvula no permitirá que el aire escape. Cuando termine, vuelva a enroscar la tapa de plástico de la válvula para evitar que entre agua y suciedad en la válvula interna.

Consejo importante: cuando desinfle una embarcación que está completamente inflada y que tiene cámaras contiguas separadas por deflectores internos, no abra completamente solo una cámara. Esto ejerce una tensión excesiva sobre los deflectores internos y puede provocar la ruptura del deflector. Trabaje con alguien más para liberar la presión en las cámaras simultáneamente, o libere pequeñas cantidades de cada cámara hasta que se alivie la presión alta y las válvulas individuales se puedan abrir completamente de manera segura.

Limpieza de las válvulas de inflado / desinflado C7 y D7:

Si las partes internas de las válvulas de inflado / desinflado se ensucian, es posible que el sello no se cierre completamente contra el cuerpo de la válvula, permitiendo que escape el aire. Puede limpiar las piezas interiores de la válvula para restaurar el sello hermético. Su kit de reparación contiene una llave de aluminio para la válvula que se puede usar para quitar la válvula de la balsa. Gire en el sentido de las agujas del reloj para apretar y en sentido contrario a las agujas del reloj para aflojar. La mitad exterior de la válvula se desenrosca de la mitad interior. Es más fácil aflojar la mitad exterior cuando la cámara está inflada. Cuando retire la mitad exterior de la válvula, tenga cuidado de no perder la mitad interior de la cámara. Con la mitad exterior en su mano, empuje hacia abajo y gire el vástago de la válvula en sentido contrario a las agujas del reloj. Esto levanta el sello de goma de la base de la válvula. Use algo como un hisopo de algodón para eliminar la suciedad que se acumuló en el sello de goma. Apriete a mano la mitad exterior de nuevo en la base de la válvula. Infle la cámara por completo, y luego use la llave de la válvula para apretar la válvula por completo.



MONTAJE DE MARCOS

Marcos de balsa:

Siga cuidadosamente las instrucciones de ensamblaje del marco. Después de ensamblar el marco, colóquelo en la balsa para que descanse sobre el material del parche de desgaste que está en la parte superior. Cuando el marco esté colocado donde lo desee (generalmente en el centro, excepto en el caso de los marcos de popa), use las correas resistentes de NRS para NRS cada esquina a un anillo en D en la balsa. Coloque las correas en cada lado de la balsa en ángulos opuestos para mantener el marco recto y centrado.

Marcos de cataraft:

Para montar el marco en los tubos del cataraft se necesita el método de “ensayo y error”, ya que el posicionamiento correcto es en gran medida una cuestión de preferencia personal. Por lo general, para un uso normal, se necesita que el peso y las chumaceras de los remos se ubiquen en el centro o un poco hacia adelante del centro. Para condiciones de navegación más extremas, algunos remeros prefieren tener el peso más adelante en el tubo para evitar que una ola levante el arco tanto que el barco se voltee hacia atrás. Los viajes de un día con un remero y un pasajero a menudo requieren que el remero esté sustancialmente adelante del centro. La distribución adecuada del peso y la posición del remero mejorarán el rendimiento y evitarán que la embarcación “pise” o viaje con la proa arriba.

Comience colocando el marco en un tubo para que el peso se distribuya ligeramente hacia adelante. Luego, amarre los anillos en D exteriores a la barandilla lateral, ajustándolos hasta que queden apretados. A continuación, amarre los anillos en D internos al riel inferior. Apriételos bien. Esto llevará el tubo hacia el marco y NRS á las correas exteriores. Alinee el otro tubo a través del primero y repita estos pasos. Después de haberlo hecho varias veces, probablemente NRS á en capacidad de diseñar su propio sistema.

Siempre se recomienda crear una serie de "triángulos" con las correas del marco para que haya una tensión de compensación que sostenga el marco en el bote. Esto es particularmente importante para unir los tubos del cataraft] a su marco, ya que el marco proporciona toda la estructura y rigidez al barco.

SISTEMA DE ASIENTOS INFLABLES B.A.T.

El innovador sistema Batten Attachment Thwart (BAT) le permite instalar o quitar fácilmente los asientos inflables de su balsa. Simplemente alinee la ranura en el extremo del asiento inflable entre las ranuras de enganche en las cámaras de la balsa y deslice el listón a través de las tres ranuras, ajustando el asiento inflable en su lugar. Los asientos inflables son más fáciles de instalar y quitar cuando tanto la balsa como el asiento inflable están desinflados.

MANTENIMIENTO Y LIMPIEZA

El cuidado y el mantenimiento adecuados mejorarán la apariencia y la durabilidad de su embarcación. Limpie e inspeccione el barco después de cada uso. Recomendamos revestir su embarcación con 303 Protectant una vez cada pocos meses durante la temporada y antes del almacenamiento a largo plazo para protegerlo contra el daño y la degradación de los rayos UV.

Evite que la humedad entre en las cámaras de aire. El agua puede ingresar a las cámaras durante las reparaciones en el campo o si las válvulas se dejan abiertas cuando hay clima húmedo. Si la humedad y el moho se han acumulado en las cámaras de aire de su embarcación, las cámaras deben ventilarse. Retire la válvula de la cámara afectada. Saque el agua líquida, luego pase la manguera de una bomba de aire eléctrica o aspire el escape a través del orificio de la válvula. Deje que el aire seco circule dentro de la cámara y salga por el orificio de la válvula hasta que desaparezca toda la humedad.

REPARACIÓN DEL MATERIAL

Los adhesivos y limpiadores de reparación son tóxicos. Al reparar su bote, siempre trabaje en un área bien ventilada y use una buena mascarilla contra humos orgánicos si es posible. Siempre use la protección adecuada contra los químicos en su piel y ojos.

Lo que necesita: material de parche de PVC, papel de lija húmedo / seco de grano medio, adhesivo de contacto adecuado para material de PVC (recomendamos el adhesivo de uretano Clifton [Clifton Urethane Adhesive], disponible a través de NRS o su distribuidor local) y un limpiador disolvente (metiletilcetona, o MEK, disponible a través de NRS o su distribuidor local).

Mida y corte un parche para cubrir el área que requiere reparación. El parche debe ser más grande que el área de reparación, extendiéndose unas dos pulgadas más allá del borde de la rasgadura o abrasión. Redondee las esquinas del parche. Coloque el parche sobre el área a reparar y trace el contorno en el material del bote. Usar el papel de lija para pulir el área dentro del contorno trazado y la parte posterior del parche no es totalmente necesario, pero puede ayudar a eliminar cualquier contaminante. Solo lije el acabado brillante del material de la balsa; no lije hasta el punto donde los hilos internos de la tela estén expuestos. Use el MEK para limpiar las superficies con el fin de eliminar cualquier grasa o aceites y para preparar las superficies para una mejor adhesión del pegamento. Puede usar el papel de lija y el MEK para eliminar cualquier pegamento viejo en el área de reparación.

Si es posible, haga la reparación fuera de la luz solar directa y evite hacer reparaciones cuando la humedad sea superior al 70%. La alta humedad puede interferir con la unión del pegamento. Aplique una capa delgada y uniforme de adhesivo en la parte posterior del parche y en el área de reparación del bote. Espere de tres a cinco minutos, luego, usando trazos perpendiculares a los anteriores, aplique una segunda capa delgada y uniforme de adhesivo. Espere de tres a cinco minutos para permitir que los vapores del disolvente se evaporen, antes de pegar el parche en la embarcación.

Alinee con cuidado el parche y péguelo en el bote. Recuerde, este es un adhesivo de contacto, por lo que una vez que las dos superficies se toquen, tendrá dificultades para realinear el parche. En este punto, calentar cuidadosamente el área con una pistola de aire caliente o un secador de pelo puede ayudar a activar mejor el pegamento y mejorar la unión. Aplique presión a toda la superficie encolada con un rodillo. Gire el parche en varias direcciones, trabajando desde el interior hacia el exterior del parche. Este paso es muy importante porque extrae las burbujas de aire y ayuda a que las dos piezas de material se adhieran. Use una toalla sin pelusa y el MEK para limpiar el exceso de pegamento.

Permita que la reparación se seque por el mayor tiempo posible. En una emergencia, puede inflar el bote después de solo una hora más o menos, pero esto generará tensión en el parche, por lo que posiblemente se haga necesario volver a hacer la reparación más adelante. Si debe inflar la balsa rápidamente después de la reparación, trate de limitar la presión de aire en la cámara reparada. Idealmente, debe dejar que el pegamento se seque durante 8-12 horas y el secado completo puede tardar hasta 24 horas, dependiendo de las condiciones.

Muchas reparaciones difíciles se realizan mejor en un centro de reparación profesional. Para cualquier problema de garantía o para obtener más información sobre los centros de reparación en su área, llame o envíe un correo electrónico al Servicio al cliente de NRS. Nuestro número de teléfono es 800.635.5202 y nuestra dirección de correo electrónico es Service@nrs.com.

TRANSPORTE

Si está transportando su bote inflado, recuerde desinflar ligeramente las cámaras. Los cambios de temperatura y altitud afectan la presión de aire en el bote, especialmente cuando está expuesto a la luz solar directa. Ya sea que transporte su bote inflado o desinflado, asegúrese de inspeccionar la carga en busca de áreas que puedan rozar, erosionar o perforar la tela del bote. La arena u otros desechos que queden en la embarcación pueden causar desgaste en la tela durante el transporte. Poner su bote desinflado en un bolso de botes para transportarlo ayudará a evitar el desgaste y que otros equipos lo dañen.

ALMACENAMIENTO

Si es posible, deje que su bote se seque completamente antes de desinflarlo. Si corresponde, quite el inserto de piso de punto caído para secar esa área. No recomendamos usar una aspiradora o deflactor para aspirar todo el aire de las cámaras. La posición de almacenamiento ideal es desplegarlo en un lugar fresco y seco, con una pequeña cantidad de aire en las cámaras. Si el espacio es limitado, guarde la embarcación enrollada sin apretar, con las válvulas abiertas, en una bolsa o cubierta protectora. Mantenga el barco alejado de la suciedad o los pisos de concreto. Se sabe que los roedores se esconden en botes almacenados, por lo que debe tomar precauciones para evitarlo.

DE Willkommen in der NRS-Familie der Bootseigner. Wir sind stolz darauf, Hochleistungs-Schlauchboote zu bauen, die viele Jahre Freude bereiten. Rufen Sie uns an unter 800.635.5202, oder schreiben Sie uns an Service@nrs.com, wenn wir in irgendeiner Weise helfen können. Wir reden gern über Boote!

Bitte nehmen Sie sich Zeit, dieses Handbuch zu Lesen, machen Sie sich mit den Funktionen Ihres neuen aufblasbaren Bootes und der richtigen Pflege und Wartung bekannt. Auf diese Weise sichern Sie sich viele Jahre Freude mit Ihrem NRS. Registrieren Sie Ihr Boot in unserer Datenbank; wie Sie das tun, finden Sie am Ende dieses Handbuchs.

DAS AUFPUMPEN

Zum Aufpumpen, müssen die Ventile in geschlossenen Position sein. Drücken Sie den Ventilschaft hinein und drehen Sie ihn im Uhrzeigersinn, damit der Schaft nach oben kommt und das Ventil abdichtet.

Wir empfehlen den Kauf eines Druckmessgerätes; Der optimale Druck in den Kammern Ihres Bootes ist entscheidend für beste Leistung und Langlebigkeit.

Rafts aufpumpen:

Um die Perimeterschläuche auf Ihrem NRS-Boot richtig aufpumpen, wählen Sie zuerst eine Kammer, um diese aufzupumpen. Füllen Sie die Kammer mit Luft, bis es Form annimmt, ausgefüllt aber nicht fest. Ihr Ziel ist es, auf beide Seiten der Trennwände, die die Kammern trennen, gleichen Druck zu erzeugen.

Arbeiten Sie sich um das Boot herum und drehen Sie jeden Ventilschaft im Uhrzeigersinn, um das Ventil abzudichten, bevor Sie jede Kammer gleichmäßig füllen. Anschließend gehen Sie noch einmal mit einer Handpumpe um das Boot herum, um jede Kammer mit vollem Druck zu füllen. Wenn Sie ein Druckmessgerät haben (was wir sehr empfehlen), stellen Sie sicher, dass der Druck in den Kammern 0,20 Bar (3 Pfund pro Quadratzoll (psi)) nicht übersteigt. Wenn Sie nicht über kein Messgerät verfügen, prüfen Sie den Druck durch Daumendruck. Das Material sollte sich ein wenig eindrücken lassen. Wenn das Material nicht nachgibt, ist es wahrscheinlich zu sehr aufgepumpt. Nachdem die Perimeterkammern voll sind, pumpen Sie die Ruderbänke auf 0,20 Bar auf. Bei Booten mit einem Drop-Stitch-Bodeneinsatz sollte der Boden auf 0,55 Bar (8 psi) aufgepumpt sein.

Katarafte aufpumpen:

NRS-Kataraft-Schläuche haben drei Kammern. Um die Schläuche richtig aufzupumpen, beginnen Sie mit der mittleren Kammer und füllen Sie sie, bis sie in Form ist. Pumpen Sie die beiden Endkammern auf jeweils maximal 0,20 Bar (3 psi) auf. Dann die Mittelkammer auf 0,20 Bar (3 psi) auffüllen.

Aufpumpen von aufblasbaren Kajaks (IKs):

Um Ihren NRS IK richtig aufzupumpen, füllen Sie beide Hauptschläuche auf, bis sie eine Form annehmen. Anschließend die Schläuche auf 0,20 Bar (3 psi) auffüllen. Wegen der geringen Schlauchgröße ist eine leichte Überfüllung ist akzeptabel, um die Leistung zu erhöhen. Der Drop-Stitch-Bodeneinsatz sollte für optimale Leistung auf 0,55 Bar (8 psi) aufgepumpt werden. Zuletzt, pumpen Sie alle Ruderbänke auf volle 0,20 Bar (3 psi) auf.

SUP-Boards (Stand Up Paddle) aufpumpen:

Unsere SUP-Boards werden aus Drop-Stitch-Material hergestellt. Diese Konstruktion, bei der Tausende von NRSken Garnen verwendet werden, um die oberen und unteren Oberflächen zu verbinden, ermöglicht die Verwendung von viel höherem Druck, als in runden Aufblaskammern sicher wäre. Pumpen Sie das Board auf die Steifigkeit auf, die Ihnen eine gute Leistung bietet, bis zu einem Maximum von 1,38 (20 psi).

Überwachung des Luftdrucks:

Wie sich die Temperaturen und die Höhe ändern, wird der Luftdruck in Ihrem Boot schwanken. Eventuell müssen Sie den Druck in den Kammern durch den Tag hindurch anpassen. Tragen Sie immer eine Handpumpe mit, um den Luftdruck je nach Bedarf anzupassen. Zum Beispiel kann der Transport eines voll aufgeblasenen Bootes an einem heißen Tag oder bei zunehmender Höhe zu einem Anstieg im Luftdruck führen. Auf der anderen Seite werden kalte Luft- und Wassertemperaturen eine Verringerung des Luftdrucks verursachen. Wenn sich jedoch die Außentemperatur erwärmt, erhöht sich der Druck im Boot. In diesem Fall müssen Sie eine kleine Menge Luft aus jeder Kammer ablassen. Überprüfen Sie den Luftdruck regelmäßig während des Tages und passen Sie ihn entsprechend an.

Ziehen Sie NIEMALS ein voll aufgepumptes Boot für längere Zeit an Land, besonders an einem warmen Tag, ohne etwas Luft in den Kammern freizusetzen, um Schäden durch Überfüllung zu vermeiden.

NRS-Schlauchboote sind so gebaut, dass sie höheren Drücken standhalten, als wir empfehlen. Eine Überfüllung belastet jedoch die Nähte und verkürzt die Lebensdauer Ihres Bootes. Ein übermäßig aufgeblasenes Boot ist auch in Gefahr vor einer explosiven Dekompression (an den Nähten auseinandergerissen werden). Die NRS-Garantie (siehe Seite 10) deckt keine Schäden ab, die durch explosive Dekompression verursacht werden.

VENTILE

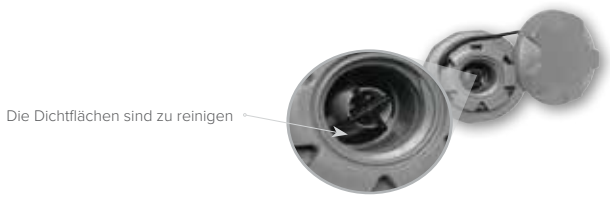
Aufblas-/Entlüftungsventile:

Alle aktuellen NRS-Rafts, Katarafts, IKs und SUP-Boards sind mit Leafield C7- oder D7-Aufblas- / Entlüftungsventilen ausgerüstet. Um das Ventil zu öffnen, entfernen Sie zunächst die Ventilkappe. Drücken Sie dann auf den federbelasteten Ventilschaft und drehen Sie ihn gegen den Uhrzeigersinn. Der Ventilschaft wird nun in der offenen Position verriegelt, so dass sich Luft ungehindert durch das Ventil bewegen kann. Um das Ventil zu schließen, den Ventilschaft nach unten drücken und im Uhrzeigersinn drehen. Der Schaft springt wieder hoch und schließt das Ventil zu. In geschlossener Position können Sie immer noch Luft in die Kammer pumpen, aber wenn Sie die Pumpe entfernen, lässt das Ventil keine Luft entweichen. Wenn Sie fertig sind, schrauben Sie die Kunststoffventilkappe wieder auf, um Wasser und Schmutz aus dem inneren Ventil fernzuhalten.

Wichtiger Tipp: Wenn Sie Ihr voll aufgeblasenes Boot, dessen angrenzende Kammern durch innere Blenden getrennt sind, entleeren, öffnen Sie nicht nur eine Kammer vollständig. Dies belastet die inneren Blenden übermäßig und kann zu einem Bruch der Blenden führen. Entweder arbeiten Sie mit jemandem zusammen, um den Druck in den Kammern gleichzeitig freizusetzen, oder geben Sie kleine Mengen aus jeder Kammer ab, bis der Hochdruck entlastet ist und die einzelnen Ventile vollständig geöffnet werden können.

Reinigung der C7- und D7- Aufpump-/Entlüftungsventile:

Wenn die inneren Teile Ihrer Aufblas- / Entlüftungsventile schmutzig werden, schließt die Dichtung möglicherweise nicht vollständig gegen den Ventilkörper, so dass Luft entweichen kann. Sie können die inneren Ventilteile reinigen, um die luftdichte Abdichtung wieder herzustellen. Ihr Reparaturset enthält einen Ventilschlüssel aus Aluminium, mit dem Sie das Ventil vom Raft entfernen können. Zum Festziehen im Uhrzeigersinn und zum Lösen gegen den Uhrzeigersinn drehen. Die äußere Hälfte des Ventils wird von der inneren Hälfte abgeschraubt. Es ist einfacher, die äußere Hälfte zu lösen, wenn die Kammer aufgeblasen ist. Wenn Sie die äußere Hälfte des Ventils entfernen, achten Sie darauf, nicht die innere Hälfte in der Kammer zu verlieren. Drücken Sie mit der äußeren Hälfte in Ihrer Hand nach unten und drehen Sie den Ventilschaft gegen den Uhrzeigersinn. Dadurch hebt sich die Gummidichtung vom Ventilboden ab. Verwenden Sie etwas wie einen Wattestäbchen, um Verschmutzungen zu entfernen, die sich auf der Gummidichtung gebildet haben. Ziehen Sie die äußere Hälfte handfest in die Ventilbasis. Befüllen Sie die Kammer vollständig und verwenden Sie dann den Ventilschlüssel, um das Ventil vollständig festzuziehen.



EINBAURAHMEN

Raftrahmen:

Befolgen Sie sorgfältig die Rahmenmontageanleitung. Nachdem der Rahmen montiert ist, platzieren Sie ihn auf dem Raft, so dass er auf dem oberen Material aufliegt. Wenn der Rahmen an der gewünschten Stelle positioniert ist (normalerweise in der Mitte, außer bei Heckrahmen), verwenden Sie NRS-Gurte, um jede Ecke mit einem D-Ring am Raft zu verbinden. Legen Sie die Gurte auf jeder Seite des Rafts in entgegengesetzten Winkeln, um den Rahmen gerade und zentriert zu halten.

Kataraft-Rahmen:

“Versuch und Irrtum” ist der Schlüssel zur Befestigung des Rahmens an Ihren Kataraftschläuchen, da die richtige Positionierung weitgehend eine Frage der persönlichen Vorliebe ist. Im Allgemeinen sollten Sie das Gewicht und den Ruderschlossdrehpunkt in der Mitte oder etwas vor der Mitte positionieren. Für extremere Bootsbedingungen bevorzugen einige Ruderer das Gewicht weiter vorne am Schlauch, um zu vermeiden, dass eine Welle den Bug so hoch anheben kann, dass das Boot rückwärts springt. Tagesausflüge mit einem

Ruderer und einem Passagier erfordern oft, dass der Ruderer um einiges vor der Zentralposition ist. Die richtige Gewichtsverteilung und Ruderposition erhöhen die Leistungsmerkmale und verhindern, dass sich das Boot “einschneidet” oder über Bug geht.

Beginnen Sie mit der Positionierung des Rahmens an einem Schlauch, so dass das Gewicht leicht nach vorne verteilt ist. Ziehen Sie dann die äußeren D-Ringe an der Seitenschiene fest. Als nächstes schnallen Sie die inneren D-Ringe an die untere Schiene. Ziehen Sie diese fest nach unten an. Dadurch wird der Schlauch zum Rahmen gezogen und die äußeren Gurte angezogen. Richten Sie den anderen Schlauch am ersten aus und wiederholen Sie diese Schritte. Nachdem Sie es einige Male getan haben, werden Sie wahrscheinlich Ihr eigenes System entwickeln.

Es wird immer empfohlen, eine Reihe von “Dreiecken” mit den Rahmengurten zu erstellen, so dass die Spannung, die den Rahmen auf dem Boot hält, ausgeglichen ist. Dies ist besonders

wichtig, wenn Kataraktschläuche an ihren Rahmen angebracht werden, da der Rahmen dem Boot die gesamte Struktur und Steifigkeit verleiht.

B. A. T. RUDERBANKSYSTEM

Das innovative Ruderbank-System (BAT) ermöglicht es Ihnen, die Ruderbänke in Ihrem Raft einfach zu montieren oder zu entfernen. Richten Sie einfach den Schlitz am Ende der Ruderbank zwischen den Befestigungsschlitzen an den Raftkammern aus und schieben Sie die Latte durch alle drei Schlitze und verriegeln Sie die Ruderbank. Ruderbänke sind einfacher zu montieren und zu entfernen, wenn sowohl Raft als auch Ruderbank entleert sind.

WARTUNG UND REINIGUNG

Die richtige Pflege und Wartung verbessert das Aussehen und die Langlebigkeit Ihres Bootes. Reinigen und überprüfen Sie das Boot nach jedem Gebrauch. Wir empfehlen, Ihr Boot während der Saison und vor längerer Lagerung alle 30 Monate mit 303 Protectant zu beschichten, um es vor UV-Schäden und Degradation zu schützen.

Sie sollten darauf achten, dass keine Feuchtigkeit in die Luftkammern gelangt. Wasser kann während Reparaturen vor Ort in die Kammern gelangen oder wenn die Ventile bei nassem Wetter offen bleiben. Wenn Sie feststellen, dass sich Feuchtigkeit und Schimmel in den Luftkammern Ihres Bootes angesammelt haben, müssen die Kammern gelüftet werden. Entfernen Sie das Ventil der betroffenen Kammer. Gießen Sie das Wasser aus und führen Sie den Schlauch einer elektrischen Luftpumpe oder einen Unterdruck durch die Ventilöffnung ein. Lassen Sie trockene Luft in die Kammer und aus dem Ventilloch zirkulieren, bis die gesamte Feuchtigkeit verschwunden ist.

REPARATURMATERIAL

Reparatur-Kleber und Reiniger sind giftig. Wenn Sie Ihr Boot reparieren, arbeiten Sie immer in einem gut belüfteten Bereich und verwenden Sie, wenn möglich, ein gutes Atemschutzgerät. Verwenden Sie immer einen geeigneten Chemikalienschutz für Haut und Augen.

Sie benötigen: PVC-Pflastermaterial, nasses / trockenes Schleifpapier mit mittlerer Körnung, Kontaktklebstoff für PVC-Material (wir empfehlen Clifton Urethane Adhesive, erhältlich bei NRS oder Ihrem Händler) und Lösungsmittelreiniger (Methylethylketon oder MEK, erhältlich über NRS oder Ihren lokalen Händler).

Messen und schneiden Sie einen Flicken zurecht, um den zu reparierenden Bereich abzudecken. Der Flicken sollte größer als der Reparaturbereich sein und etwa 2 cm über den Rand des Risses oder der Abschürfung hinausragen. Runden Sie die Ecken des Flickens ab. Legen Sie den Flicken über den zu reparierenden Bereich und zeichnen Sie den Umriss auf das Bootsmaterial. Die Verwendung des Schleifpapiers zum Polieren des Bereichs innerhalb des nachgezeichneten Umrisses und der Rückseite des Flickens ist nicht unbedingt notwendig, kann aber dazu beitragen, jegliche Verunreinigungen zu entfernen. Kratzen Sie nur die glänzende Oberfläche des Raftmaterials ab; Schleifen Sie nicht bis zu dem Punkt, an dem die inneren Gewebefäden frei liegen. Verwenden Sie Lösungsmittel, um die Oberflächen zu reinigen, um Fett oder Öle zu entfernen und die Oberflächen für eine optimale Haftung des Klebers vorzubereiten. Sie können Schleifpapier und Lösungsmittel verwenden, um im Reparaturbereich alten Klebstoff zu entfernen.

Wenn möglich, die Reparatur nicht bei direkter Sonneneinstrahlung durchführen und Reparaturen bei einer Luftfeuchtigkeit von über 70% vermeiden. Hohe Luftfeuchtigkeit kann die Klebeverbindung behindern. Tragen Sie eine dünne, gleichmäßige Schicht Klebstoff auf die Rückseite des Flickens und auf den Reparaturbereich des Bootes auf. Warten Sie 3 bis 5 Minuten, und streichen Sie dann mit gleichmäßigen Strichen, die senkrecht zu Ihren vorherigen Strichen verlaufen, eine zweite, dünne, gleichmäßige Schicht Klebstoff auf. Warten Sie 3 bis 5 Minuten, damit Lösungsmitteldämpfe verdampfen können, bevor Sie den Flicken an das Boot kleben.

Richten Sie den Flicken sorgfältig aus und rollen Sie ihn auf das Boot. Denken Sie daran, dies ist ein Kontaktkleber, so dass Sie nach dem Berühren der beiden Flächen Schwierigkeiten haben werden, den Flicken neu auszurichten. An dieser Stelle kann eine sorgfältige Erwärmung des Bereichs mit einer Heißluftpistole oder einem Haartrockner helfen, den Klebstoff besser zu aktivieren und die Haftung zu verbessern. Üben Sie mit einer Rolle Druck auf die gesamte beleimte Fläche aus. Rollen Sie über den Flicken in mehrere Richtungen und arbeiten Sie dabei von innen nach außen. Dieser Schritt ist sehr wichtig, da man dabei Luftblasen herausdrückt und die Verbindung der beiden Materialstücke unterstützt. Verwenden Sie ein fusselfreies Handtuch und Lösungsmittel, um überschüssigen Klebstoff abzuwischen.

Lassen Sie die Reparatur so lange wie möglich aushärten. Im Notfall können Sie das Boot bereits nach etwa einer Stunde aufpumpen, aber dies wird den Flicken belasten und möglicherweise muss man später die Reparatur noch einmal wiederholen. Wenn Sie den Raft nach der Reparatur schnell aufpumpen müssen, versuchen Sie, den Luftdruck in der geflickten Kammer zu begrenzen. Idealerweise sollten Sie den Kleber für 8-12 Stunden aushärten lassen und die vollständige Aushärtung kann abhängig von den Bedingungen bis zu 24 Stunden dauern.

Viele schwierige Reparaturen werden am besten von einem professionellen Reparaturzentrum durchgeführt. Bei Fragen zur Gewährleistung oder für weitere Informationen zu Reparaturzentren in Ihrer Nähe rufen Sie bitte den NRS-Kundendienst an oder senden Sie eine E-Mail. Unsere Telefonnummer ist 800-635-5202 und unsere E-Mail-Adresse Service@nrs.com.

TRANSPORT

Wenn Sie Ihr Boot aufgeblasen transportieren, denken Sie daran, die Kammern etwas zu entlüften. Temperatur- und Höhenänderungen beeinflussen den Luftdruck im Boot, insbesondere bei direkter Sonneneinstrahlung. Unabhängig davon, ob das Boot aufgeblasen oder entleert transportiert wird, überprüfen Sie die Ladung auf Bereiche, die das Bootsmaterial reiben, abschleifen oder durchbohren könnten. Sand oder andere Verunreinigungen Links in das Boot könnte zu einem Verschleiß am Material während der Beförderung. Wenn Sie Ihr entleertes Boot zum Transport in eine Bootstasche legen, können Sie Verschleiß und Schäden durch andere Ausrüstung verhindern.

LAGERUNG

Wenn möglich, lassen Sie Ihr Boot vor dem Entleeren gründlich trocknen. Entfernen Sie gegebenenfalls den Drop-Stitch-Einsatz, um diesen Bereich zu trocknen. Wir empfehlen nicht, einen Staubsauger oder Deflator zu verwenden, um die gesamte Luft aus den Kammern zu saugen. Die ideale Lagerposition ist ausgebreitet an einem kühlen, trockenen Ort mit wenig Luft in den Kammern. Wenn der Platz begrenzt ist, lagern Sie das Boot lose, mit geöffneten Ventilen, in einer Schutzhülle oder -hülle. Halten Sie das Boot von Erd- oder Betonböden fern. Es ist bekannt, dass sich Nagetiere in gelagerte Boote eingraben. Treffen Sie deshalb Vorkehrungen, um dies zu verhindern.

CAUTION

Safety Warning

Paddlesports can be dangerous and physically demanding. Participating in paddlesports may cause serious injury or death. Follow these safety standards when using this product.

- Get paddlesports instruction and First Aid training. Carry First Aid and rescue equipment.
- Always wear a Coast Guard Approved Personal Flotation Device. Dress for cold water and weather as appropriate to guard against hypothermia.
- Check your equipment prior to each use for signs of wear or failure.
- Never paddle alone. Scout unfamiliar waters. Portage where appropriate. Do not exceed your paddling ability.
- Do not paddle in high water or flood conditions.
- Read owner's information booklet prior to using this product.

The user of this product acknowledges both an understanding and an assumption of the risk involved in paddlesports.

FR ATTENTION Avertissement de sécurité

Sports de pagaie peuvent être dangereux et exigeant physiquement. Participer à des sports de pagaie peut causer des blessures graves ou la mort. Suivez ces normes de sécurité lors de l'utilisation de ce produit.

- Obtenez l'enseignement des sports de pagaie et de formation aux premiers secours. Transporter de l'équipement de sauvetage et de secourisme.
- Portez toujours un vêtement de flottaison individuel approuvé par la Garde Côtière. Habillez-vous pour l'eau froide et les conditions météorologiques le cas échéant de se prémunir contre l'hypothermie.
- Vérifiez votre matériel avant chaque utilisation pour des signes d'usure ou d'échec.
- Ne jamais partir seul. Consultez les eaux inconnues. Portage dans les cas échéant. Ne pas dépasser votre capacité de pataugeoire.
- Ne pas pagayer dans des conditions de hautes eaux ou d'inondation
- Lisez la brochure d'information du propriétaire avant d'utiliser ce produit.

L'utilisateur de ce produit reconnaît à la fois une compréhension et une prise en charge du risque lié aux sports de pagaie.

ES PRECAUCIÓN Advertencia de seguridad

Los deportes de remo pueden ser peligrosos y requieren a menudo un esfuerzo físico considerable. Participar en deportes de remo pueden llevar a sufrir lesiones graves o la muerte. Siga estos estándares de seguridad al usar este producto.

- Capacítese en primeros auxilios y obtenga entrenamiento de deportes de remo Lleve su equipo de primeros auxilios y rescate
- Use siempre un dispositivo de flotación personal aprobado por la Guardia Costera Use vestimenta apropiada para aguas o climas fríos para protegerse de la hipotermia.
- Verifique su equipo antes de usarlo para ver si hay signos de desgaste o mal función.
- Nunca reme sólo No se adentre en aguas que no conozca Atraque en los lugares apropiados No exceda sus habilidades y destreza de remo.
- No reme en mareas altas o condiciones de inundación.
- Lea el instructivo de información de propietario antes de usar el producto.

El usuario de este producto reconoce que entiende y asume el riesgo que involucran los deportes de remo.

DE VORSICHTSMASSNAHMEN Sicherheitswarnungen

Paddelsport kann gefährlich und körperlich anstrengend sein. Die Ausübung kann zu schweren Verletzungen oder sogar zum Tod führen. Befolgen Sie diese Sicherheitsstandards bei der Nutzung dieses Produkts.

- Nehmen Sie an einem Paddelsport-Unterricht und einem Erste-Hilfe-Kurs teil. Tragen Sie Erste-Hilfe und Rettungsausrüstung bei sich.
- Tragen Sie immer eine von der Küstenwache empfohlene Schwimmweste. Ziehen Sie sich zum Schutz vor Unterkühlung kaltem Wasser und kaltem Wetter entsprechend an.
- Kontrollieren Sie Ihre Ausrüstung vor jedem Gebrauch auf Anzeichen von Verschleiß oder Funktionsstörung.
- Rudern Sie nie alleine. Erkunden Sie Gewässer, die Sie nicht kennen gründlich. Wechseln Sie gegebenenfalls die Örtlichkeit. Überschreiten Sie nicht Ihre Fähigkeiten.
- Lesen Sie die Gebrauchsanweisung vor derBenutzung dieses Produkts.

Wassersport kann gefährlich und körperlich anstrengend sein. Paddlesport kann zu schweren Verletzungen oder Tod führen.

LIMITED WARRANTY

NRS inflatables are guaranteed to the original owner of the boat to be free from defects in workmanship and materials for three years from the date of purchase under normal recreational use. If, after inspection, we find the boat failed due to a covered defect, it will be repaired or replaced at our option without charge. No product lasts forever and we do not guarantee against wear, tear, improper care, abuse, or neglect. Any structural change automatically voids this limited warranty. Except expressly set forth herein, NRS disclaims all warranties, express or implied, including but not limited to, the implied warranties of merchantability and fitness for a particular purpose. EXCLUSIONS FROM LIMITED WARRANTY: Deterioration of a boat increases dramatically when water is allowed to stand in the tubes. Since this condition can be remedied only by the owner's care, any problems attributed to water left in the tubes are excluded from this limited warranty. As noted in this manual, explosive decompression tears are also excluded from this limited warranty. Rafts shipped outside the USA may incur additional restrictions. EXCEPT TO THE EXTENT PROHIBITED BY LAW, IN NO EVENT SHALL NRS OR ITS SUBSIDIARIES BE LIABLE FOR ANY INCIDENTAL OR CONSEQUENTIAL DAMAGES.

GARANTIE LIMITÉE

Les bateaux gonflablesNRS sont garantis au propriétaire original du bateau pour être exempts de défauts de fabrication et de matériaux pendant trois ans à compter de la date d'achat dans des conditions normales d'utilisation. Si, après inspection, nous constatons que le bateau a été endommagé en raison d'un défaut couvert, il sera réparé ou remplacé à notre gré sans frais. Aucun produit ne dure pour la vie et nous ne garantissons pas l'usure, la déchirure, les soins inadéquats, les abus ou la négligence. Tout changement structurel annule automatiquement cette garantie limitée. Sauf disposition expresse des présentes, NRS décline toute garantie, expresse ou implicite, y compris, mais sans s'y limiter, les garanties implicites de qualité marchande et d'adéquation à un usage particulier. EXCLUSIONS DE LA GARANTIE LIMITÉE: La détérioration d'un bateau augmente considérablement lorsque l'eau est laissée dans les tubes. Étant donné que cette condition ne peut être corrigée que par les soins du propriétaire, tout problème attribué à l'eau qui reste dans les tubes est exclu de cette garantie limitée. Comme indiqué dans ce manuel, les déchirures de décompression explosives sont également exclues de cette garantie limitée. Les radeaux expédiés hors des États-Unis peuvent être soumis à des restrictions supplémentaires. SAUF DANS LA MESURE INTERDITE PAR LA LOI, NRS OU SES FILIALES NE POURRA EN AUCUN CAS ÊTRE RESPONSABLE DES DOMMAGES ACCESSOIRES OU INDIRECTS.

GARANTÍA LIMITADA

Los inflables NRS están garantizados para el propietario original de la embarcación por defectos de mano de obra y materiales durante tres años a partir de la fecha de compra dentro del uso recreativo normal. Si, después de la inspección, encontramos que el bote falló debido a un defecto cubierto, será reparado o reemplazado a nuestra entera discreción sin costo alguno. Ningún producto dura para siempre y nuestra garantía no cubre desgaste, desgarro, cuidado inadecuado, maltrato o descuido. Cualquier cambio estructural anula automáticamente esta garantía limitada. A excepción de lo expresamente establecido en este documento, NRS no se hace responsable de ninguna garantía, expresa o implícita, incluidas, entre otras, las garantías implícitas de comerciabilidad e idoneidad para un fin determinado. EXCLUSIONES DE LA GARANTÍA LIMITADA: el deterioro de una embarcación aumenta drásticamente cuando se permite que el agua permanezca en los tubos. Debido a que esta condición solo puede ser corregida a través del cuidado del propietario, cualquier problema atribuido al agua que queda en los tubos se excluye de esta garantía limitada. Como se indica en este manual, las roturas por descompresión explosiva también están excluidas de esta garantía limitada. Las balsas que se envían fuera de los EE. UU. pueden tener restricciones adicionales. SALVO EN LA MEDIDA EN QUE ESTÉ PROHIBIDO POR LA LEY, EN NINGÚN CASO NRS O SUS FILIALES SERÁN RESPONSABLE POR DAÑOS INCIDENTALES O CONSECUENTES.

BEGRENZTE GARANTIE

NRS Schlauchboote sind für den ursprünglichen Besitzer des Bootes für drei Jahre ab Kaufdatum unter normalen Freizeitbedingungen frei von Verarbeitungs- und Materialfehlern. Wenn wir nach einer Inspektion feststellen, dass das Boot aufgrund eines verdeckten Defekts ausgefallen ist, wird es nach unserem Ermessen kostenlos repariert oder ersetzt. Kein Produkt hält ewig und wir garantieren nicht gegen Abnutzung, Risse, unsachgemäße Pflege, Missbrauch oder Vernachlässigung. Jede strukturelle Änderung führt automatisch zum Erlöschen dieser eingeschränkten Garantie. Außer ausdrücklich hierin angegeben, lehnt NRS alle ausdrücklichen oder implizierten Garantien, einschließlich, aber nicht beschränkt auf, die impliziten Garantien der Marktgängigkeit und Eignung für einen bestimmten Zweck ab. AUSSCHLÜSSE VON DER GARANTIE: Die Verschlechterung eines Bootes nimmt dramatisch zu, wenn Wasser in den Schläuchen stehen gelassen wird. Da dieser Zustand nur durch die Sorgfalt des Eigentümers behoben werden kann, sind Probleme, die auf das in den Schläuchen verbliebene Wasser zurückzuführen sind, von dieser beschränkten Garantie ausgeschlossen. Wie in diesem Handbuch erwähnt, sind explosive Dekompressionsrisse ebenfalls von dieser eingeschränkten Garantie ausgeschlossen. Rafts, die außerhalb der USA geliefert werden, können weiteren Einschränkungen der garantie unterliegen. AUSSER IN DEM GESETZLICH ZULÄSSIGEN UMFANG HAFTEN NRS ODER SEINE TOCHTERGESELLSCHAFTEN KEINESFALLS FÜR NEBEN- ODER FOLGESCHÄDEN.

EN REGISTER YOUR PRODUCT: **nrs.com/warranty**

FR ACTIVER LA GARANTIE: nrs.com/warranty

ES ACTIVAR GARANTÍA: nrs.com/warranty

DE AKTIVIEREN SIE IHRE GARANTIE: nrs.com/warranty



nrs.com

1638 S Blaine Street
Moscow, ID 83843 USA
800.635.5202

48210.01