

Інструкція з експлуатації

Перед експлуатацією батареї ознайомтесь з інструкцією та дотримуйтесь рекомендацій.

1. Загальні положення

Батарея акумуляторна свинцево-кислотна стартерна номінальною напругою 12 В призначена для пуску двигуна і живлення електрообладнання автотракторної та мотоциклетної техніки.

Батарея поставляється споживачам залита електролітом та заряджена.

2. Вибір акумуляторної батареї (АКБ)

Вибір батареї здійснюється згідно з рекомендаціями заводу-виробника автомобіля або заводом-виробником акумуляторної батареї за каталогом.

3. ЗАХОДИ БЕЗПЕКИ

3.1. **УВАГА!** Суміш водню і повітря вибухонебезпечна. **КАТЕГОРИЧНО ЗАБОРОНЯЄТЬСЯ** палити поблизу батареї, користуватися відкритим полум'ям, допускати іскроутворення шляхом замикання полюсних токовідводів.

3.2. **ЕЛЕКТРОЛІТ АГРЕСИВНА РІДИНА.** Під час попадання його на незахищені ділянки шкіри потрібно негайно ретельно промити ділянку водою 10% розчином харчової соди. У разі необхідності звернутися до лікаря.

3.3. Встановлення і від'єднання батареї повинно проводитись при вимкнених споживачах струму. Під час встановлення спочатку приєднується позитивна клемма, а потім негативна. Від'єднання відбувається у зворотному порядку. **НЕ МОЖНА ЗАБИВАТИ КЛЕМИ, ЦЕ МОЖЕ ПРИЗВЕСТИ ДО МЕХАНІЧНОГО ПОШКОДЖЕННЯ БАТАРЕЇ.**

3.4. Батарея повинна бути надійно закріплена в штатному гнізді автомобіля, клема повинні бути затиснуті на полюсних виводах батареї, а самі проводи послаблені.

4. ЕКСПЛУАТАЦІЯ БАТАРЕЇ

4.1. Перед встановленням батареї слід переконатися у відсутності пакувальної плівки та заглушок на виходах газівидних каналів. Під час експлуатації акумуляторної батареї з центральним газівидводом, вихід газівидного каналу біля негативного полюсу повинен бути закритий пробкою-заглушкою, а на вихід біля позитивного полюсу має бути вставлений кутовий штуцер з газівидною трубкою, якщо це передбачено конструкцією батареї.

4.2. Не допускайте забруднення поверхні батареї, особливо в області між полюсними висновками, може призвести до виникнення струмопровідних містків, що викликають небажаний саморозряд. За необхідності протріть поверхню батареї вологою ганчіркою.

4.3. Полюсні виводи і клема мають бути чистими. Після закріплення батареї змастити полюсні виводи та клема технічним вазеліном чи іншим нейтральним мастилом.

4.4. Запуск двигуна повинен відбуватися при витисненому зчепленні. Тривалість запуску не повинна перевищувати 5 секунд з інтервалом між запусками не менше 1 хвилини. Якщо після 5 спроб двигун не запрацював, необхідно перевірити електрообладнання і систему запалення автомобіля, а батарею підзарядити.

Не допускається наявність несправності в системі запуску двигуна, оскільки це приводить до перевантаження батареї, руйнуванню позитивно заряджених пластин і потемніння електроліту, тобто передчасний вихід батареї з ладу.

При виявленні потемніння електроліту і руйнування пластин в період гарантійного терміну, в гарантійному обміні буде відмовлено.

4.5. Під час експлуатації акумуляторної батареї рівень зарядної напруги генератора в автомобілі повинен знаходитися в межах 13.9–14.4 Вольт незалежно від режиму роботи двигуна і включених споживачів.

НЕ ДОПУСКАЄТЬСЯ експлуатація акумуляторної батареї в режимі **НЕДОЗАРЯДУ**, тобто при напрузі нижче 13.9 Вольт. Тривалий перебування акумулятора в розрядженому стані призводить до інтенсивної сульфатації пластин, що супроводжується утворенням відкладень сірого кольору.

НЕ ДОПУСКАЄТЬСЯ експлуатація акумуляторної батареї у режимі **ПЕРЕЗАРЯДУ**, тобто при напрузі вище 14.6 Вольт. Напруга вище норми призведе до википання і підвищення щільності робочої рідини, руйнування свинцевих пластин, помутніння електроліту в одній, декількох або усіх секціях батареї.

4.6. **НЕ ДОПУСКАЄТЬСЯ ЕКСПЛУАТАЦІЯ БАТАРЕЇ З РІВНЕМ ЕЛЕКТРОЛІТУ НИЖЧИМ ЗА НОРМУ.** Під час експлуатації батареї перевіряйте рівень електроліту не рідше ніж один раз в 3 місяці, і підтримуйте його у заданих межах доливаючи дистильовану воду (якщо це передбачено конструкцією акумулятора).

УВАГА! Доливання електроліту ЗАБОРОНЕНО!

У холодну пору року доливати дистильовану воду слід в опалюваному приміщенні.

4.7. Батарею слід тримати в зарядженому стані. Не рідше одного разу у 3 місяці, а також у випадку ненадійного запуску двигуна необхідно перевіряти як густину електроліту (якщо це передбачено конструкцією акумулятора) так і рівень зарядної напруги. При зменшенні густини на 0,03г/см³ та напруги до 12.5В. і більше батарею слід зарядити. Зменшення густини електроліту призводить до сульфатації та виходу батареї з ладу. А при мінусовій температурі відбувається замерзання електроліту і руйнування пластин.

4.8. Заряд батареї слід проводити в добре провітрюваному приміщенні постійним струмом, який в амперах чисельно рівний 10% її ємності (наприклад 6А при ємності батареї 60А/год).

УВАГА: при досягненні напруги 14.4В на виводах батареї, зарядний струм слід зменшити у 2 рази та проводити заряд до досягнення незмінності напруги й густини електроліту протягом 2 годин, інтенсивного газівидлення в усіх банках, а густина електроліту досягне значення 1.27–1.29/см³.

4.9. Стежте за електроустаткуванням вашого автомобіля, не допускайте впливу на акумуляторну батарею електросистеми, елементів кузова, сигналізації автомобіля, як споживачів електроенергії при вимкненому двигуні. Такий вплив характеризується струмом витоку. Нормальний витік струму в автомобілі знаходиться в межах від 15 до 90 мА. Якщо струм витоку існує, то батарея буде розряджатися при вимкненому двигуні, а тривалий вплив підвищеного струму витоку може призвести до глибокого розряду і сульфатації пластин у всіх або деяких секціях акумуляторної батареї, тобто псування батареї.

5. Транспортування та зберігання.

5.1. Транспортування батареї має проводитись в критих транспортних засобах, що забезпечує захист їх від механічних пошкоджень і забруднення, від потрапляння атмосферних опадів і прямих сонячних променів. Батареї транспортуються у вертикальному положенні **ТОВИДВОДАМИ ВГОРУ.**

5.2. Батареї слід ставити на зберігання повністю зарядженими. Після проходження 3-х місяців слід перевіряти щільність і рівень електроліту (в тих АКБ, де це технічно можливо з урахуванням конструкції АКБ від виробника) або перевіряти ступень зарядженості по напрузі розімкнутого ланцюга(НРЛ). У разі зменшення щільності на 0.03г/см³ та напруги до 12.5В. і більше—слід зарядити батарею.

5.3. Рівень електроліту слід коригувати (якщо це передбачено конструкцією акумулятора).

НЕ ДОПУСКАЄТЬСЯ ЗБЕРЕГАННЯ БАТАРЕЇ З РІВНЕМ ЕЛЕКТРОЛІТУ НИЖЧЕ НОРМИ.

5.4. Зберігати батареї рекомендується в неопалюваних прохолодних приміщеннях подальше від нагрівальних приладів.

6. ПОРЯДОК ПРЕД'ЯВЛЕННЯ РЕКЛАМАЦІЇ.

6.1. У випадку виявлення несправності акумуляторної батареї, власник звертається до відповідного сервісного центру з гарантійним талоном та викладенням суті претензії.

6.2. Перед рекламацийним зверненням споживач повинен зарядити батарею. Розряджені батареї не приймаються на діагностику. Якщо батарея розряджена, гарантійний пункт має право зарядити батарею за рахунок власника. При неможливості оперативного визначення причин несправності, батарея може бути залишена для тестування до 14 діб. Для підтвердження фактів порушення

правил експлуатації корпус необслуговуваного акумулятора може бути розкритий за допомогою контрольних отворів. Якщо результат перевірки підтверджує наявність заводського дефекту (обрив електричного ланцюга, коротке замикання), батарея підлягає гарантійній заміні. Якщо результат перевірки виявляє порушення правил експлуатації, в гарантійному обміні буде відмовлено.

УВАГА! При використанні батареї в таксі, гарантійний термін становить 6 місяців з дати продажу. Відповідальність за вибір марки, типу і місткості акумуляторної батареї несе покупець. Після установи АКБ на автомобіль, батарея вважається такою, що була у вжитку та обміну або поверненню не підлягає.

6.3. ПРЕТЕНЗІЇ НЕ ПРИЙМАЮТЬСЯ В НАСТУПНИХ ВИПАДКАХ:

6.3.1. Відсутність гарантійного талона, маркування на батареї не відповідає даним зазначеним у гарантійному талоні, відсутність штампа, підпису і прізвища продавця.

6.3.2. Наявність механічних пошкоджень батареї, встановлені спроби самостійного ремонту акумулятора, додавання електроліту та інших рідин та присадок для покращення роботи акумулятора.

6.3.3. Батарея експлуатувалася не закріпленою на транспортному засобі, що привело до руйнування пластин, передчасного зносу, або порушення герметичності корпусу.

6.3.4. Оплавлені або деформовані клема.

6.3.5. Не були виїняті заглушки вивідних каналів, що привело до деформації або пошкодження корпусу.

6.3.6. Вибух акумулятора при відсутності обриву електричного ланцюга.

6.3.7. Зміна полярності акумулятора.

6.3.8. Недостатній рівень, або відсутність електроліту в одній чи декількох банках акумулятора.

6.3.9. Глибокий розряд акумулятора до напруги розімкнутого ланцюга менше ніж 10.6В (щільність менш як 1.10г/см³, при низькій температурі електроліт замерз), що приводить до втрати місткості, сульфатації пластин та їх замикання.

6.3.10. Сульфатація пластин акумулятора внаслідок експлуатації в умовах систематичного недостатнього зарядження.

6.3.11. Помутніння, зміна кольору електроліту на бурий або чорний внаслідок перевантажень або перезаряду акумулятора, тривале використання розрядженого акумулятора, що привело до псування пластин.

6.3.12. Використання нештатних (додаткових) споживачів електричної енергії, що призводить до постійної розрядженості батареї, як наслідок, передчасному її зносу.

6.3.13. Невідповідність АКБ для даного типу транспортного засобу, що спричинило за собою до передчасного руйнування пластин.

6.3.14. Використання акумуляторної батареї не для запуску поршневих двигунів.

6.3.15. Транспортний засіб, на якому експлуатувався акумулятор, не наданий для огляду.

6.3.16. Порушення будь-якого пункту вищезазначеної інструкції з експлуатації.