

## АККУМУЛЯТОРЫ

В настоящее время на судах, как правило, используются кислотные аккумуляторы, электролитом которых служит раствор серной кислоты ( $H_2SO_4$ ) плотностью 1,25-1,31. При разряде плотность электролита падает, что служит параметром контроля степени зарядки аккумулятора. Уровень электролита должен поддерживаться на 5-10 мм выше верхнего края пластин. В прозрачных баках иногда наносится черта, указывающая нормальный уровень электролита. В случае понижения уровня электролита доливать можно **ТОЛЬКО** дистиллированную воду.

Разряд аккумуляторов допускается до 1,8 В на банку (для 24В батареи из 12 банок допускается разряд до напряжения  $12 \times 1,8 = 21,6$ В. Ориентировочно можно принять **22 В**). Нормальным рабочим напряжением считается 2,0 – 2,2 В на банку, т.е. **24 - 26,4 В** на батарее при подключенной нагрузке.

Недопустимо хранить батарею в разряженном состоянии. Ток и режим заряда должен соответствовать паспортным данным аккумулятора. Ориентировочно можно считать ток заряда равным одной десятой емкости батареи. При заряде батарея должна получить полуторную емкость. *Конец заряда* определяется по *интенсивному газовыделению и постоянной плотности* электролита. После установившейся плотности электролита рекомендуется продолжать заряд в течение 1 – 2 часов.

В ГМССБ обычно применяются автоматические зарядные устройства, которые изменяют ток заряда в зависимости от степени разряда батареи, а при полностью заряженной батарее поддерживают буферный режим (подзаряд слабым током).

При зарядке аккумуляторов выделяется водород, который в смеси с воздухом образует взрывчатую смесь.

### **Ни в коем случае не пользоваться открытым огнем при зарядке аккумуляторов!**

Проверки: *ежедневно* – проверка напряжения батареи без нагрузки и под нагрузкой;

*еженедельно* – проверка плотности электролита либо другой тест согласно инструкции изготовителя, указывающий на степень разряженности батарей;

*ежемесячно* – внешний осмотр батареи, очистка, смазка, подтяжка контактных соединений.

Каждая последующая проверка включает в себя предыдущие. Результаты проверок заносятся в журнал ГМССБ.

В настоящее время на судах иногда применяются необслуживаемые аккумуляторы, в которых невозможно измерять уровень электролита или его плотность. В таком случае следует строго выполнять рекомендации завода-изготовителя.

## ОТМЕНА ЛОЖНЫХ СИГНАЛОВ

Определяется следующими документами:

1. MANUAL for use by the MARITIME MOBILE and MARITIME MOBILE-SATELLITE SERVICES (издание 2002 или 2005 год), RESOLUTION 349 (WRC-97);
2. Резолюция ИМО А.814(19) – Руководство по предотвращению подачи ложных сигналов бедствия. (GMDSS MANUAL, 2007).
3. Admiralty List of Radio signals, v. 5. (Извлечения из А.814(19)).