

# INSTRUKCJA UŻYTKOWANIA JACHTU TYPU SASANKA660

## PRZEKAZANIE JACHTU

- **klucze do jachtu** – po spełnieniu warunków określonych w regulaminie jachtu SASANKA660 osoba rezerwująca jacht przed rejsem otrzymuje jeden zestaw kluczy do jachtu (kłódka do: suwklapy, bakist, antykradzieżowego zabezpieczenia silnika, stalowej linki zabezpieczającej jacht przed kradzieżą) od Przedowniczaceko Maszoperii jachtu SASANKA lub osoby przez niego wskazanej.

- **sprawdzenie stanu jachtu** – każdy prowadzący jest zobowiązany dokonać przeglądu stanu jachtu z zewnątrz i wewnątrz pod względem zgodności z niniejszą instrukcją oraz sprawdzić wyposażenie jachtu korzystając z listy wyposażenia jaka znajduje się na jachcie. Stwierdzone braki, uszkodzenia i usterki w ramach przekazania jachtu zgodnie z „Regulaminem – zasadami użytkowania jachtu SASANKA” muszą zostać usunięte przez zdającego jacht. Jeśli ich usunięcie nie będzie możliwe a przejmujący jacht uzna, że nie będzie to uniemożliwiało przejęcia jachtu przejmujący i zdający sporządzą protokół określający i dokumentujący rodzaj stwierdzonych braków, uszkodzeń i usterek. W takim przypadku zwrot kaucji zdającemu jacht zostanie wstrzymany na zasadach określonych w Regulaminie.

## KLAR JACHTU

**Jacht po zakończonym rejsie musi być pozostawiony w stanie opisanym w niniejszym punkcie instrukcji i w takim stanie powinna go zastać załoga rozpoczynająca rejs.**

- **zacamowanie jachtu** - jacht należy zacamować w taki sposób aby cumy mogły swobodnie pracować nawet przy większym zafalowaniu (zostawiamy odpowiedni luz), odbijacze muszą znajdować się na poziomie zapewniającym ochronę kadłuba jachtu przed bezpośrednim kontaktem z urządzeniami, do których jacht jest zacamowany, a węzły na odbijaczach muszą być zabezpieczone przed przypadkowym obluźowaniem lub rozwiązaniem.
- **kadłub i pokład** – po zakończonym rejsie muszą być czyste (umyte);
- **okienka i luk nad koją dziobową** - każdorazowo gdy jacht pozostaje bez opieki załogi muszą być szczelnie zamknięte;
- **pokrywy bakist w ławkach kokpitu, achterpiku i suwklapy**, – muszą być zamknięte na kłódkę;
- **silnik** - silnik musi być podniesiony i odchylony od pionu (jest na kolumnie silnika służąca do tego dźwignia), zabezpieczenie przed kradzieżą założone i zamknięte na kłódkę, zawór odpowietrzający zbiornik z paliwem powinien być zamknięty, zbiornik paliwa musi być napełniony do pełna. Skład mieszanki 1:50 ( 1 litr oleju na 50 litrów paliwa). W kanistrach nie pozostawiamy „czystego” paliwa ale mieszankę ( 1:50). Do paliwa należy używać takiego oleju jaki znajduje się na jachcie.
- **żagle** - fok musi być zrolowany, owinięty szotami i zabezpieczony krawatem, tak aby pod wpływem wiatru nie miał możliwości odwinąć się ze sztywnego sztagu, grot musi być zamknięty w lazy Jacka, założony „kaptur” na lazy Jacka, szoty grota wybrane, fał grota zabezpieczyć kontrafałem lub obłożyć o knagę – zabezpieczenie przed wywianiem żagla.
- **główny wyłącznik instalacji elektrycznej jachtu** musi znajdować się w pozycji OFF (UWAGA: w tej pozycji główny wyłącznik instalacji elektrycznej jachtu musi się znajdować także wtedy gdy jacht jest pozostawiany w czasie trwania rejsu bez opieki załogi),
- **cały osprzęt ruchomy** (pagaje, koło ratunkowe, wolne cumy, itp.) po zakończeniu rejsu i klarowaniu jachtu należy umieścić w miejscach mających zamknięcia kłódkami (kabina; bakisty); nie używane sklarowane cumy i inne liny miękkie należy pozostawić tak aby mogły swobodnie schnąć i żeby nie był narażony na działanie wody;

- **kamizelki ratunkowe i asekuracyjne** – po zakończonym rejsie powinny być wysuszone i rozwieszane w kabinie lub położone na kojach.
- **materace na kojach** – po zakończonym rejsie powierzchnie pod materacami muszą zostać sprzątnięte. Zawilgocone materace należy ułożyć tak aby jak największa ich powierzchnia była stale wentylowana (najlepiej na ścianach burt w pozycji pionowej) ;
- **bakisty w kabinie, schowki, szafki, jaskółki** – muszą być opróżnione i dokładnie sprzątnięte. W miejscach tych mogą być pozostawione tylko te rzeczy, które stanowią wyposażenie jachtu. Wszelkie artykuły spożywcze oraz śmieci i odpadki bytowe należy z jachtu bezwzględnie zabrać.
- **naczynia i sztucce** – muszą być umyte i wytarte do sucha, ułożone w miejscu do tego przeznaczonym (sztucce pozostawione w otwartym pojemniku w celu uniknięcia zawilgocenia powodującego ich korodowanie);
- **kabina** - kabina jachtu i kabina sanitarna muszą być sprzątnięte i czyste (włącznie z powierzchniami pod materacami, wszelkimi schowkami, jaskółkami i bakistami) ,
- **wycieraczk** – wytrzepane i suche, wycieraczka zewnętrzna schowana do kabiny.

### INSTALACJA GAZOWA

- **instalacja gazowa i butla z gazem** - jacht jest wyposażony w butlę gazową (propan-butan) i kuchenkę z instalacją gazową. Butla jest umieszczona w forpiku, wyposażona w zawór odcinający od instalacji gazowej jachtu, który powinien być zamykany gdy się z niej nie korzysta. Ponadto **po zakończeniu rejsu ten zawór zakręcić!!! Proszę zachować szczególne środki ostrożności podczas wymiany butli gazowej i przy korzystaniu z instalacji z kuchenki gazowej. W przypadku wypływu gazu z instalacji może on gromadzić się w kadłubie jachtu (jest cięższy od powietrza atmosferycznego) i stanowić bardzo niebezpieczną mieszkankę wybuchową!!!**
- **sprawdzenie szczelności instalacji gazowej** – podczas wymiany butli gazowej oraz przed rozpoczęciem rejsu obowiązkowo osoba odpowiedzialna za jacht musi sprawdzić szczelność instalacji gazowej (np. wymieszać płyn do zmywania z wodą, posmarować łączenia – powstająca piana informuje o nieszczelności) oraz prawidłowe działanie kuchenki gazowej. **UWAGA: zabrania się używania do sprawdzenia szczelności instalacji gazowej otwartego ognia;**
- **wymiana uszczelek na połączeniach elementów instalacji gazowej** – w przypadku stwierdzenia nieszczelności instalacji gazowej na połączeniach wyposażonych w uszczelki trzeba dokonać ich wymiany na nowe, oryginalne. Każdorazowo po dokonaniu wymiany uszczelek trzeba sprawdzić szczelność instalacji gazowej. **UWAGA: zabronione jest stosowanie do uszczelnienia połączeń elementów instalacji gazowej wyrobów i materiałów nie przeznaczonych do tego celu;**
- **stwierdzenie nieszczelności instalacji gazowej** – w każdym przypadku stwierdzenia nieszczelności instalacji gazowej należy niezwłocznie zawiadomić o takim fakcie Przewodniczącego Maszoperii oraz wyłączyć instalację z użytkowania do czasu wykonania naprawy. **UWAGA: zabrania się samodzielnego dokonywania napraw i przeróbek instalacji gazowej.**

### INSTALACJA ELEKTRYCZNA

- Jacht jest wyposażony w instalację elektryczną, którą stanowią: akumulator, prostownik, tablica bezpieczników (w kabinie) z opisanymi włącznikami, instalacja 230 V do podłączenia prądu z lądu, gniazdo 230 V w kabinie jachtu, gniazdo 12 V, panel fotowoltaniczny, elektryczne ogrzewanie 230V, wyłącznika głównego oraz oświetlenia wewnętrznego. **Jeżeli napięcie w akumulatorze spadnie poniżej 11,0 V battery protect (urządzenie odcinające napięcie) automatycznie odłączy**

**wszystkie odbiorniki elektryczne na jachcie.** Przesłanie działać pompa wody i oświetlenie. Ponowne włączenie napięcia nastąpi po zwiększeniu stanu naładowania akumulatora.

- Przed wyciąganiem wtyczek z gniazdek należy przytrzymać gniazdko i dopiero wtedy wyciągnąć wtyczkę. **Do bakisty rufowej, gdzie znajduje się akumulator, nie wolno wkładać materiałów łatwopalnych.**

- **wymiana bezpieczników** - na panelu sterującym znajduje się tablica z bezpiecznikami. Wymiana bezpieczników – wyłącznie na bezpieczniki o takim samym dopuszczalnym prądzie. Zabrania się stosowania większych bezpieczników.

- **ładowanie akumulatorów urządzeń mobilnych** - w przypadku korzystania z instalacji jachtowej gdy nie ma zasilania 230V z łądu dla potrzeb ładowania urządzeń mobilnych (telefony komórkowe itp.) używać gniazda 12V. Gdy napięcie na akumulatorze spadnie poniżej 12.5V – zaprzestać ładowania,

- **ZABRANIA SIĘ podłączania do jachtowej, wewnętrznej instalacji elektrycznej 230V urządzeń grzewczych, czajników elektrycznych oraz innych urządzeń elektrycznych charakteryzujących się dużym poborem prądu (powyżej 1000W).**

Instalacja nie jest przystosowana do tak dużych obciążeń co grozi **PRZEGRZANIEM KABLI I MOŻE SPOWODOWAĆ POŻAR !!! Jacht wyposażony jest w gaśnicę typu ABC.**

**UWAGA!!!** - proszę zachować szczególną ostrożność przy korzystaniu z przewodów elektrycznych zasilających jacht z łądu ,ze szczególnym zwróceniem uwagi na możliwość kontaktu przewodu z wodą. W przypadku zaistnienia jakiegokolwiek uszkodzenia przewodu lub wtyczek albo pojawienia się objawów wskazujących na jej nieprawidłową pracę i instalacji elektrycznej należy odłączyć ją od źródła zasilania. Najdrobniejsze uszkodzenia gniazd czy instalacji należy natychmiast usunąć. ( można zrobić samemu jeśli posiada się do tego niezbędną wiedzę i umiejętności) po uprzednim odłączeniu źródła zasilania. Najlepiej powierzyć taką naprawę osobie z odpowiednimi kwalifikacjami.

#### **- INSTALACJA WODNA**

Praca pompy wodnej „na sucho” może spowodować jej uszkodzenie. Trzeba sprawdzać stan poziomu wody w zbiornikach. **Bezpiecznik od pompy wodnej jest opisany na tablicy rozdzielczej.**

#### **OBSŁUGA SILNIKA – silnika Johnson 6 Km z zewnętrzną linią paliwową**

–przy przejmowaniu jachtu należy sprawdzić zapas oleju do mieszanki i stan paliwa w zbiorniku. Zbiornik powinien być całkowicie napełniony (jeśli nie jest to oznacza, że trzeba się "policzyć" z osobą ostatnio użytkującą jacht. **Od napełnienia zbiornika paliwem po rejsie nie zwalnia nikogo fakt pozostawienia niepełnego lub opróżnionego zbiornika przez poprzedniego użytkownika.**

- Zbiornik napełniamy mieszanką (1:50) oleju i benzyny do silników zaburtowych. Należy stosować TYLKO olej znajdujący się na jachcie, a w przypadku gdy stwierdzimy, że zapas ma się ku końcowi, należy o tym fakcie powiadomić Przewodniczącego Maszoperii jachtu SASANKA.

- **silnik** - na śrubach mocujących silnik do deski pantografu jest założone zabezpieczenie silnika (zamykane na kłódkę), które nie pozwala zdjąć z niej silnika osobie postronnej oraz uniemożliwia całkowite jego opuszczenie do wody bez zdjęcia go ze śrub. Po zakończeniu rejsu silnik musi być podniesiony i odchyłony od pionu (jest na kolumnie silnika służąca do tego dźwignia), a zabezpieczenie to musi być założone i zamknięte na kłódkę. Każdorazowo przed wypłynięciem sprawdzić mocowanie silnika do pantografu, w przypadku poluzowania się śrub dokręcić je. W trakcie rejsu silnik musi być dodatkowo zabezpieczony przed odkręceniem śrub i wypadnięciem do wody – założona dodatkowa linka mocująca silnik do pantografu.

- **obowiązkowa obserwacja strumienia wylotu wody chłodzącej!!!**

- przy uruchomionym silniku i w trakcie jego eksploatacji trzeba zwracać uwagę na sprawnie działający system chłodzenia silnika. Z silnika musi wylać nieprzerwany strumień wody chłodzącej. W przypadku stwierdzenia braku strumienia chłodzącego, silnik należy natychmiast wyłączyć i sprawdzić przyczynę braku chłodzenia. Jedną z przyczyn może być zapchany wlot wody w spodzynie silnika, zbyt mało zanurzona w wodzie spodzina silnika lub uszkodzony wirnik pompy wody. Eksploatacja silnika bez sprawnego układu chłodzenia grozi jego zatarciem. Nie wolno używać silnika bez sprawnego układu chłodzenia.

- **uruchamianie silnika** – odkręcić zawór odpowietrzający w zbiorniku paliwa, „gruszką” znajdującą się na linii paliwowej, pompować paliwo do momentu aż „gruszka” zrobi się twarda, wyciągnąć dźwignię ssania, ustawić manetkę gazu w pozycji Start. Następnie lekko pociągnąć za linkę rozrusznika do momentu aż poczujemy lekki opór( napięcie linki), dopiero potem pociągnąć energicznie za linkę rozrusznika. Kiedy silnik zapracuje należy wyłączyć ssanie. Jeśli silnik zgaśnie, powtórnie uruchamiać silnik bez ssania. Ssanie uruchamiamy kiedy silnik jest zimny. Uruchomienie ciepłego silnika na wyciągniętym ssaniu grozi zalaniem silnika. W przypadku zalania silnika silnik nie odpali. Należy wtedy odkręcić i wytrzeć świece zapłonowe lub poczekać aż nadmiar paliwa odparuje ze świec zapłonowych.

- **Włączanie biegów** – przed każdorazowym włączaniem lub wyłączaniem biegu silnik musi pracować na wolnych obrotach. Zmiana biegów podczas wysokich obrotów silnika może spowodować uszkodzenie silnika.

- **Wymiana świec**- klucz do świec i zapasowa świeca znajdują się w skrzynce bosmańskiej.

## **BUDOWA TOALETY TURYSTYCZNEJ.**

**Toaleta turystyczna składa się z dwóch zbiorników:**

- górnego na wodę czystą służącą do spłukiwania
- dolnego gdzie gromadzone są nieczystości.

Zbiornik górny to muszla ustępowa z deską sedesową będący jednocześnie zbiornikiem wody czystej wyposażony jest we wlew z nakrętką oraz ręczną pompkę do spłukiwania.

Dolna część to zbiornik na nieczystości z rurą do opróżniania zbiornika z nakrętką, wskaźnik napełnienia i zawór zamykający dostęp dla nieczystości wraz z obsługującą go rączką i uszczelką wargową. W dolnej części toalety jest też poręczny uchwyt, dzięki któremu możemy wygodnie transportować i opróżniać zbiornik.

Oba zbiorniki łączy się przez zatrzaski gwarantujące mocne złączenie i stabilność podczas użytkowania.

## **JAK PRAWIDŁOWO KORZYSTAĆ Z TOALETY TURYSTYCZNEJ?**

Dla zachowania odpowiedniej higieny trzeba zadbać o to, aby przed skorzystaniem z toalety w obu zbiornikach znajdowały się odpowiednie środki chemiczne. Powinny to być płyny do toalet turystycznych – jeden do spłuczki, drugi do dezynfekcji zbiornika na nieczystości. Należy stosować tylko płyny przeznaczone dla toalet turystycznych. Stosowanie innych środków może spowodować uszkodzenie uszczelki w toalecie, co doprowadzi do jej rozszczelnienia.

Prawidłowe dozowanie opisane jest zawsze na etykiecie środka chemicznego do toalety turystycznej, ale zwykle oscyluje ono w okolicach **100 ml koncentratu na każde 15 litrów wody**.

**Do spłuczki** (część górna) wlewamy odpowiednią ilość koncentratu i dopełniamy do pełna czystą wodą.

**Do zbiornika na nieczystości** wlewamy przez rurę spustową płyn do dezynfekcji i tylko 3 litry wody, reszta trafi tam ze spłuczki podczas korzystania z toalety.

Po napełnieniu obu zbiorników przeznaczoną do tego chemią do toalet turystycznych możemy rozpocząć korzystanie z toalety.

Warto stosować papier toaletowy przeznaczony do toalet chemicznych, który bardzo łatwo się rozkłada i na pewno nie zatka odpływu zbiornika na nieczystości.

Po skorzystaniu z toalety należy dobrze spłukać jej górną część przez pompowanie wody z płynem używając do tego ręcznej pompki w obudowie górnego zbiornika. Woda po spłukaniu nie może

pozostawać w górnym zbiorniku. Należy ją bezwzględnie usunąć do zbiornika dolnego przez otwarcie zasuw oddzielającej zbiorniki od siebie.

**Należy pamiętać o tym, aby po zakończeniu korzystania zamykać zasuwę przez którą nieczystości trafiają do dolnego zbiornika (zasuwa jest zamknięta gdy jej uchwyt jest wsunięty do końca w obudowę zbiornika).** Tylko w ten sposób zagwarantujemy to, że z toalety nic nie wycieknie podczas przechyłów czy przewrócenia się toalety. Podczas używania toalety turystycznej zasuwę powinna być otwarta.

## **W JAKI SPOSÓB OPRÓŻNIĆ TOALETĘ CHEMICZNĄ?**

Opróżnianie toalety chemicznej to bardzo prosta czynność, należy jednak pamiętać o kilku sprawach. Gdy wskaźnik napełnienia zbiornika na nieczystości informuje nas o tym, że należy go już opróżnić podejmujemy następujące kroki:

1. upewniamy się, że zasuwę odcinającą dostęp do dolnego zbiornika jest zamknięta;
2. odpinamy górny zbiornik (dźwignia w tylnej części toalety pomiędzy dolnym i górnym zbiornikiem);
3. z dolnym zbiornikiem udajemy się do punktu odbioru ścieków i opróżniamy zbiornik na nieczystości przez rurę spustową w następujący sposób:
  - zbiornik należy postawić na podłożu na jego bocznej ścianie tak aby rura znajdowała w jego górnej części;
  - rurę spustową ustawić w pozycji pionowej tak aby jej korek znajdował się u góry (rura jest osadzona obrotowo);
  - odkręcić korek rury spustowej;
  - uchwycić zbiornik w taki sposób aby można go było przechylić wylotem rury spustowej do zbiornika na nieczystości, a następnie stopniowo opróżnić zbiornik toalety (jeśli jest przycisk odpowietrzający należy go trzymać wciśniętym aby nie dochodziło do chlapania i rozpryskiwania podczas opróżniania toalety; jeśli takiego przycisku nie ma należy stopniowo przechylać zbiornik toalety zapewniając jego stopniowe opróżnienie);
4. po opróżnieniu zbiornika z nieczystości należy go napełnić kilkoma litrami czystej wody, energicznie potrząsnąć w celu dobrego wypłukania i ponownie opróżnić powtarzając tą czynność przynajmniej dwukrotnie (szczególnie wtedy gdy toaletę pozostawiamy na dłuższy okres kiedy nie będzie użytkowana)
5. połączyć zbiornik górny z dolnym – zbiorniki po połączeniu powinny być ze sobą ściśle „związane” a dźwignia zatrasku nie może wystawać poza obrys zbiornika (prawidłowemu połączeniu zatrasku towarzyszy wyraźne „kliknięcie”)
6. po opróżnieniu toalety ponownie przygotuj ją do użytku tak jak opisano to wcześniej (w przypadku pozostawienia toalety na dłuższy okres kiedy nie będzie użytkowana nie należy napełniać zbiornika na nieczystości płynem dezynfekującym do toalet chemicznych ani wstępną ilością wody, a zbiornik górny należy dokładnie umyć i pozostawić opróżniony z wody do splukiwania nieczystości)

## **ŻEGLOWANIE**

**Przeżaglowanie na jachcie może doprowadzić do uszkodzenia żagli, takielunku lub wywrotki.**

1. Refowanie żagli każdy sternik dostosowuje do warunków hydrometeorologicznych, w taki sposób, aby zapewnić bezpieczeństwo załodze i nie dopuścić do uszkodzeń żagli czy takielunku. Stopień refowania (I ref, II ref) ma zapewnić bezpieczeństwo przy najsilniejszych podmuchach wiatru.
2. Jeśli siła podmuchów wiatru powoduje zagrożenie mimo zarefowania - należy przerwać żeglowanie.
3. Jeśli wysokość fali powoduje zagrożenie dla załogi lub jachtu – należy przerwać żeglowanie.
4. Największy kąt przechyłu poprzecznego jachtu nie może przekraczać 20<sup>0</sup>
5. Każdorazowo przed wypłynięciem:
  - zapoznać się z prognozowanymi warunkami meteorologicznymi, obserwować rozwój zachmurzenia, na bieżąco sprawdzać prognozy pogody z różnych źródeł, porównywać wyniki i jako obowiązującą przyjąć najbardziej pesymistyczną,
  - sprawdzić stan olinowania, ożaglowania, mocowania elementów ruchomych i nieruchomych na jachcie, stan zawleczek, itp. - ewentualne usterki naprawić,

6. Przy żeglowaniu na szlaku Wielkich Jezior Mazurskich reagować na wskazania systemu sygnalizacji ostrzegawczej:

- sygnał 40 błysków na minutę „Spodziewane burze i wiatr” - zarefować żagle
- sygnał 90 błysków na minutę „Występowanie burzy oraz silnego wiatru” - przerwać żeglowanie.

7. Wybór miejsca kotwiczenia lub cumowania dostosować do aktualnych i prognozowanych warunków pogodowych, z uwzględnieniem: zafalowania, prądów wiatrowych, rzecznych, głębokości, rodzaju dna oraz bezpieczeństwa jachtu i ludzi .

8. Trasę rejsu planować w oparciu o warunki pogodowe, kondycję psychofizyczną załogi oraz w taki sposób aby na koniec rejsu zostawić jak najkrótszy odcinek do pokonania.

### **SKŁADANIE MASZTU**

W celu złożenia masztu w pierwszej kolejności należy zdemontować (całkowicie odłączyć od masztu i złożyć na półpokładzie) bom.

Po złożeniu masztu trzeba koniecznie zwrócić szczególną uwagę na odpowiednie wybranie fału bramki do kładzenia masztu tak aby sztywny sztag nie ulegał nadmiernemu wyginaniu i żeby się trwale nie odkształcił.

### **NOCLEG NA JACHCIE**

Na materace obowiązkowo należy rozkładać prześcieradła i dopiero na prześcieradła śpiwór. Dbamy o higienę i czystość.

### **DOKUMENTY JACHTU**

Na jachcie znajduje się teczka z dokumentami: ubezpieczenie jachtu, mapy, locje, lista inwentarzowa, instrukcje obsługi urządzeń, książka jachtu itp..