

## **INSTRUKCJA UŻYTKOWANIA JACHTU TYPU SOLINA 800 o nazwie INNA**

### **PRZEKAZANIE JACHTU**

- **klucze do jachtu** – po spełnieniu warunków określonych w Regulaminie jachtu Solina osoba rezerwująca jacht, przed rejssem, zobowiązana jest skontaktować się z Przewodniczącym Maszoperii jachtu Solina w sprawie terminu i miejsca odbioru kluczy od jachtu ( do: suwkłapy, bakist, antykradzieżowego zabezpieczenia silnika). Numer telefonu i adres mailowy do Przewodniczącego Maszoperii jachtu Solina: 515 12 64 46 ; maciekmickiewicz@tlen.pl.

- **sprawdzenie stanu jachtu** – Przejmujący ( osoba przejmująca jacht) jest zobowiązany dokonać sprawdzenia stanu jachtu z zewnątrz i wewnątrz pod względem zgodności z:

- Postanowieniami niniejszej instrukcji,
- Regulaminem jachtu Solina,
- zgodnością stanu faktycznego jachtu z listą wyposażenia, która znajduje się na jachcie i zamieszczona jest pod kalendarzem rezerwacji jachtu na stronie internetowej [www.jkl.waw.pl](http://www.jkl.waw.pl).
- Stanu jachtu po okresie eksploatacji. Na życzenie Przewodniczącego Maszoperii sprawdzenie stanu jachtu może odbywać się online z wykorzystaniem platformy Skype'a.

Po sprawdzeniu stanu jachtu należy sporządzić Protokół zdawczo –odbiorczy jachtu Solina. Nie dokonanie sprawdzenia stanu jachtu oraz brak sporządzenia Protokołu zdawczo odbiorczego powoduje, że **koszt usunięcia nie zgłoszonych i nie wykazanych szkód i strat w stanie oraz wyposażeniu jachtu ponosi ostatni użytkownik jachtu!!!**

Stwierdzone braki, uszkodzenia i usterki w ramach przekazania jachtu, muszą zostać usunięte przez Zdającego jacht ( poprzedniego użytkownika) zgodnie z postanowieniami Regulaminu jachtu Solina . Jeśli do dnia przekazania jachtu Przejmującemu ich usunięcie nie będzie możliwe, a Przejmujący uzna że nie będzie to uniemożliwiało bezpiecznego użytkowania jachtu, Przejmujący i Zdający sporządzą Protokół zdawczo – odbiorczy jachtu INNA, określający i dokumentujący rodzaj stwierdzonych braków, uszkodzeń i usterek. W takim przypadku zwrot kaucji Zdającemu zostanie wstrzymany na zasadach określonych w Regulaminie jachtu Solina.

### **KLAR JACHTU**

**Jacht po zakończonym rejsie musi być pozostawiony w takim stanie, jaki opisany jest w Regulaminie jachtu Solina oraz w niniejszym punkcie instrukcji.**

- **zaczumowanie jachtu** - jacht należy zaczumować w taki sposób aby cumy mogły swobodnie pracować nawet przy większym zafalowaniu (zostawiamy odpowiedni luz), odbijacze muszą znajdować się w miejscach zapewniających ochronę kadłuba jachtu przed bezpośrednim kontaktem z elementami, do których jacht jest zaczumowany. Węzły na odbijaczach muszą być zabezpieczone przed przypadkowym obluźowaniem lub rozwiązaniem. Nie wieszac odbijaczy na linkach relingu ale zamocować do podstaw słupków od relingów i stałych elementów jachtu.
- **kadłub i pokład** – po zakończonym rejsie muszą być czyste (umyte);
- **okienka i luk nad koją dziobową** - muszą być szczelnie zamknięte każdorazowo gdy jacht pozostaje bez opieki załogi,
- **pokrywy bakist w ławkach kokpitu, achterpiku i suwkłapy** – muszą być zamknięte na kłódkę każdorazowo gdy jacht pozostaje bez opieki załogi,
- **silnik** - w miejscu postoju silnik musi być podniesiony na pantografie, a kiedy jacht pozostaje bez opieki załogi należy: założyć i zamknąć na kłódkę zabezpieczenie przed kradzieżą, zakręcić zawór odpowietrzający w zbiorniku z paliwem. Po zakończonym rejsie pozostawić napełniony do pełna zbiornik paliwa.

**Uwaga: Silnik jest czterosurowy. Do zbiornika z paliwem wlewamy czystą benzynę.**

- **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 zamknięty w lazy Jacku, założony „kaptur” na lazy Jacka, szoty grota wybrane, fał grota zabezpieczyć kontrafałem lub obłożyć o knagę – zabezpieczenie przed wywianiem żagla, nok bomu opuścić na topenancie aby woda spływała z pokrowca w kierunku rufy.  
**Uwaga: podczas postoju w porcie i spodziewania się nadejścia lub wystąpienia silnego wiatru foka i grota zabezpieczyć jak w opisie wyżej.**
- **wyłącznik instalacji elektrycznej jachtu.** Na tablicy rozdzielczej znajdują się 2 wyłączniki główne instalacji 12 V należy pozostawić je wyłączone ( 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, wiosło pchowce, koło ratunkowe, wolne cumy, itp.) po zakończeniu rejsu i klarowaniu jachtu należy umieścić w miejscach mających zamknięcia (kabina; bakisty, achterpik) kłódkami; nie używane sklarowane cumy i inne liny miękkie należy pozostawić tak, aby mogły swobodnie schnąć i żeby nie były narażone na działanie wody;
- **kamizelki ratunkowe i asekuracyjne** – po zakończonym rejsie powinny być wysuszone i rozwieszane w kabinie lub położone na kojach.
- **materace na kojach** – na rejs należy zabrać ze sobą prześcieradła i rozkładać je na noc na materacach przed spaniem, pod śpiwór. Po materacach, które nie są zabezpieczone prześcieradłami nie chodzić w butach i nie opierać na nich nóg. 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. Ewentualne pozostawienie artykułów spożywczych nie ulegających zepsuciu (przyprawy, nie otwarte wcześniej opakowania z produktami zbożowymi, makaronami itp.) należy uzgodnić z Przejmującym.
- **toaleta turystyczna** – toaleta musi być całkowicie opróżniona, dobrze wyflukana i dokładnie umyta, uzupełnić użyte środki chemiczne
- **lodówka** – musi zostać opróżniona i umyta, drzwiczki od lodówki pozostawić uchylone,
- **kuchenka** – musi zostać umyta w taki sposób aby nie zalać palników,
- **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) ,
- **wycieraczki** – wytrzepane i suche, wycieraczka zewnętrzna schowana do kabiny.
- **Skarbonka**- za każdy dzień użytkowania jachtu załoga pozostawia w skarbonce kwotę 5 zł( od całej załogi). Wysokość pozostawionej kwoty należy wpisać do protokołu zdawczo odbiorczego.

**W przypadku stwierdzenia przez Przejmującego, że nie zostały spełnione warunki opisane w niniejszym punkcie instrukcji , Zdającemu zostanie potrącona z kaucją w wysokości 100 zł za każde przewinienie.**

## INSTALACJA GAZOWA

- **instalacja gazowa i butle z gazem** - jacht jest wyposażony w 2 butle gazowe 3 kg (propan-butan) i instalację gazową z podłączeniem do kuchenki. W lewoburtowej bakiście znajduje się zawór odcinający butlę od instalacji gazowej jachtu oraz 2 butle gazowe. Zawór należy zamykać podczas żeglowania i wtedy gdy nie korzysta się z urządzeń zasilanych gazem. Ponadto **po zakończeniu rejsu należy ten zawór oraz zawór na butli zakręcić!!! Proszę zachować szczególne środki ostrożności podczas wymiany butli gazowej i przy korzystaniu z instalacji z kuchenki gazowej oraz lodówki.** W przypadku kiedy w kabinie zostanie stwierdzony zapach wydobywającego się gazu należy natychmiast zakręcić zawór z gazem( w bakiście), wyłączyć wszystkie urządzenia elektryczne i płomień na kuchence gazowej oraz rozpocząć wietrzenie pomieszczenia. Wydobywający się gaz wewnątrz jachtu może gromadzić się w kadłubie jachtu (jest cięższy od powietrza atmosferycznego) i stanowić bardzo niebezpieczną mieszankę wybuchową!!!
- **sprawdzenie szczelności instalacji gazowej** – podczas wymiany butli gazowej oraz przed rozpoczęciem rejsu obowiązkowo każda osoba odpowiedzialna za jacht musi na bieżąco monitorować szczelność instalacji gazowej oraz prawidłowe działanie kuchenki gazowej i lodówki.  
**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 połączeniu reduktora z butlą gazową trzeba dokonać wymiany uszczelki na nową. Zapasowa uszczelka przypięta jest do reduktora gazu. Każdorazowo po dokonaniu wymiany uszczelki trzeba sprawdzić szczelność instalacji gazowej. Stosować tylko i wyłącznie uszczelki dedykowane do gazu.  
**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.**
- **wymiana butli pustej na pełną** - jacht jest wyposażony w 2 butle gazowe, jedną podłączoną do instalacji gazowej i drugą zapasową. W przypadku, gdy w okresie użytkowania jachtu gaz w butli w podłączonej do instalacji zostanie zużyty osoba aktualnie użytkująca jacht jest **zobowiązana** tą butlę wymienić na pełną i pozostawić ją na jachcie jako zapasową, a dotychczasową zapasową podłączyć do instalacji gazowej jachtu. Za wymienioną butlę płacimy pieniędzmi ze skarbonki jachtowej. Podczas zdawania jachtu ten wydatek należy wpisać w protokół odbiorczy jachtu.  
  
**Uwaga: W przypadku pozostawienia butli opróżnionej z gazu bez dokonania jej wymiany na napełnioną, z kaucji zostanie potrącona kwota 100.00,- zł (za każdą pozostawioną pustą butlę) + koszty napełnienia butli.**

## INSTALACJA ELEKTRYCZNA

Jacht jest wyposażony w instalację elektryczną, którą stanowią:

- **przewody do zasilania jachtu z zewnętrznej instalacji 230V znajdują się na półce w achterpiku,**
- **w bakiście na prawej burcie w kabinie rufowej:** 2 akumulatory 100Ah AGM ( jeden zasilający lodówkę, webasto i gniazdo USB do ładowania telefonów, drugi pozostałe urządzenia - hotelowy)), 2 prostowniki, 2 urządzenia zabezpieczające akumulatory przed rozładowaniem, system ładowania akumulatora z silnika zaburtowego, regulator napięcia i instalacja do ładowania akumulatorów z paneli

fotowoltaicznych, stycznik podpięty do instalacji 230V, bezpiecznik główny instalacji 230V. **Uwaga: urządzenia zabezpieczające akumulatory przed rozładowaniem automatycznie odcinają wszystkie odbiorniki na jachcie jeśli napięcie na akumulatorach spadnie do poziomu 11,8V. Powtórnie włączenie odbiorników nastąpi jeśli napięcie w akumulatorach wyniesie 12,2V.**

- **w mesie na panelu sterującym:** tablica rozdzielcza z bezpiecznikami i włącznikami, zasilanie lodówki (niebieski włącznik), włącznik napięcie 230V w gniazdach wewnątrz jachtu (czerwony włącznik), 2 wyłączniki główne odcinające zasilanie 12V jachtowych odbiorników (hotelowy od strony dziobu, lodówki od strony rufy), podwójne gniazdo USB do ładowania telefonów, gniazdo zapalniczki 12V, wskaźnik poziomu wody w zbiornikach, włącznik webasto, woltomierz akumulatora hotelowego, woltomierz i amperomierz akumulatora od lodówki. W jaskółce za panelem sterującym (po odkręceniu) znajdują się 2 tablice z bezpiecznikami typu samochodowego. Większa jest od akumulatora hotelowego mniejsza od lodówki i Webasto. Jeśli bezpiecznik będzie spalony, wtedy na tablicy rozdzielczej dioda przy spalonym bezpieczniku będzie palić się na czerwono. Należy zwracać uwagę na wielkość amperów na bezpieczniku i wymieniać na takie same. Stosowanie niewłaściwych bezpieczników może spowodować uszkodzenie instalacji elektrycznej, odbiornika lub zbyt szybkie przepalenie wymienionego bezpiecznika;

- **wewnątrz i na zewnątrz jachtu:** instalacja 230 V do podłączenia prądu z lądu zakończona gniazdem na prawej burcie, 4 gniazda 230 V wewnątrz jachtu (2 w kabinach i 2 w mesie pod jaskółkami), wewnętrzna instalacja 12V, 6 lamp ledowych oświetlenia wewnętrznego, oświetlenie ledowe nad kuchenką, oświetlenie ledowe szafki wokół pilersu, oświetlenie ledowe bakisty z akumulatorami, zewnątrz gniazdo zapalniczki, zewnątrz gniazdo echosondy.

**Uwaga: urządzenia zabezpieczające akumulatory przed rozładowaniem automatycznie odcinają wszystkie odbiorniki na jachcie jeśli napięcie na akumulatorach spadnie do poziomu 11,8V. Powtórnie włączenie odbiorników nastąpi jeśli napięcie w akumulatorach wyniesie 12,2V.**

W takiej sytuacji przestanie działać pompa wody, oświetlenie i wszystkie inne urządzenia elektryczne na jachcie. Należy na bieżąco kontrolować stan wskazania naładowania akumulatora na panelu sterującym i nie dopuszczać do jego nadmiernego rozładowania.

Przed wyciąganiem wtyczek z gniazdek należy przytrzymać gniazdko i dopiero wtedy wyciągnąć wtyczkę.

**Uwaga: Do bakisty rufowej, gdzie znajdują się akumulatory, nie wolno wkładać żadnych innych przedmiotów.**

- **ładowanie akumulatorów urządzeń mobilnych** - korzystać z 12V instalacji jachtowej **podczas podłączenia jachtu do instalacji 230V z lądu lub korzystać z gniazda USB w dzień kiedy pracuje solar** w przeciwnym wypadku spadek napięcia w akumulatorze może doprowadzić do odłączenia wszystkich odbiorników od źródła zasilania (patrz wyżej: urządzenie zabezpieczające akumulator przed rozładowaniem);

**Uwaga: Zabrania się podłączania do jachtowej, wewnętrznej instalacji elektrycznej 230V urządzeń grzewczych, czajników elektrycznych oraz innych urządzeń elektrycznych charakteryzujących się dużym poborem prądu (od co najmniej 1000W).**

Wewnętrzna instalacja jachtowa nie jest przystosowana do tak dużych obciążeń co grozi **PRZEGRZANIEM KABLI I MOŻE SPOWODOWAĆ POŻAR !!!**

**Gaśnica 2 kg typu ABC znajduje się w kabinie sanitarnej (kingston).**

**UWAGA!!! - proszę zachować szczególną ostrożność przy korzystaniu z instalacji elektrycznej podczas zasilania jachtu z zewnątrz. Każdorazowo sprawdzać czy przewód zasilający jacht nie ma kontaktu z wodą, czy nie jest uszkodzony, itp.** W przypadku zaistnienia jakiegokolwiek uszkodzenia przewodów zasilających, wtyczek, połączeń przewodów czy akumulatora, należy jak najszybciej odłączyć jacht od źródła zasilania. Najdrobniejsze uszkodzenia gniazd czy przewodów służących do zasilania jachtu z zewnątrz 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.

W przypadku awarii jachtowej instalacji elektrycznej należy skontaktować się z Przewodniczącym Maszoperii jachtu Solina.

## **INSTALACJA WODNA**

Jacht jest wyposażony w dwa zbiorniki 60 litrowe połączone ze sobą na stałe, dwie pompy ciśnieniowe do wody ( główną i zapasową), przełącznik elektryczny pompy głównej i zapasowej ( pozycja I pompa główna, II zapasowa), zbiornik wyrównawczy, system zaworów do przełączania pomiędzy pompą główną i zapasową, czujnik poziomu wody w zbiornikach, zapasowy zbiornik 20 litrowy, wąż do wlewania wody . Zbiorniki, pompy wody i cała instalacja znajduje się w bakiście pod koją dziobową. Wlew wody zamontowany jest na pokładzie w części dziobowej jachtu. Zawory odpowietrzające zbiorniki znajdują się na jednej i drugiej burcie w części dziobowej.

Włączenie bezpiecznika zasilającego pompę automatycznie uruchamia wskaźnik poziomu wody. Odkręcenie kranu z wodą powoduje automatyczne uruchomienie pompy wody. Samoczynne uruchamianie się pompy, pomimo zamkniętych kranów, może świadczyć o nieszczelności układu. Należy powiadomić o tym fakcie Przewodniczącego Maszoperii.

Należy pilnować stanu wody w zbiorniku. Praca pompy wodnej „na sucho” ( pusty zbiornik z wodą) może spowodować jej uszkodzenie. W przypadku awarii pompy głównej można uruchomić pompę zapasową. W takiej sytuacji, jeśli ktoś nie wie jak to zrobić, najlepiej skontaktować się z Przewodniczącym Maszoperii. Aby przełączyć pompy należy: zamknąć 2 zawory przed i za pompą główną oraz otworzyć zawory przed pompą zapasową i na trójniku za pompą w stronę zbiornika wyrównawczego. Następnie przełączyć wyłącznik elektryczny na pozycję II . Wyłącznik znajduje się w bakiście obok pompy głównej.

Uszkodzenie pompy wody spowoduje brak wody w całej instalacji jachtowej. W przypadku kiedy użytkownik jachtu, uszkodzi pompę wody i nie dokona jej naprawy, kaucja zostanie potrącona w całości.

W bakiście dziobowej znajduje się rezerwowy pojemnik 20 litrowy na wodę.

W przypadku pozostawienia jachtu na okres kiedy nie będzie on użytkowany przez co najmniej 2 tygodnie zbiornik wody należy opróżnić.

## **SYSTEM OGRZEWANIA WEBASTO**

Jacht wyposażony jest w system ogrzewania typu WEBASTO. Zasilanie nagrzewnicy odbywa się z 12 litrowego zbiornika na olej napędowy, który jest zamontowany w prawej bakiście w kokpicie. Dodatkowo obok zbiornika znajduje się czarny kanister 5 litrowy, który służy tylko i wyłącznie do oleju napędowego i uzupełniania paliwa w zbiorniku od Webasto. Każdorazowo podczas korzystania z Webasto i przed przekazaniem jachtu należy uzupełnić do pełna główny zbiornik paliwa oraz odkręcić/zakręcić zawór odpowietrzający na zbiorniku z paliwem.

Wyłącznik z pokrętkiem do regulowania temperatury znajduje się obok tablicy z bezpiecznikami na panelu sterującym. Kratki nawiewowe rozmieszczone są: 1 w kabinie dziobowej, 1 w mesie 1 w kabinie rufowej..

Wylot spalin znajduje się na prawej burcie na wysokości bakisty gdzie zamontowany jest zbiornik paliwa.

Instrukcja obsługi systemu ogrzewania Webasto znajduje się w teczce z dokumentami jachtu.

O czym trzeba pamiętać podczas korzystania z Webasto:

- przed przystąpieniem do uruchomienia ogrzewania trzeba odkręcić zawór odpowietrzający w zbiorniku paliwa, sprawdzić stan paliwa oraz czy nic nie zasłania wylotu spalin na burcie oraz otworów w kratkach nawiewowych.
- na panelu sterowania, włączyć instalację, przekręcić pokrętkę regulatora temperatury na wybrany zakres,
- posłuchać czy pracuje wentylator, sprawdzić czy z otworu wydechowego wylatują spaliny,
- po pewnym czasie z krtek nawiewowych powinno lecieć ciepłe powietrze. Pokrętkiem regulatora temperatury można zwiększyć lub zmniejszyć temperaturę ogrzewania.
- powieszenie odbijacza na wylocie spalin może spowodować zniszczenie odbijacza przez wylatujące ciepłe spaliny lub być przyczyną wadliwej pracy nagrzewnicy Webasto,
- silny wiatr wiejący bezpośrednio w wylot spalin może zawiewać spaliny do wnętrza jachtu lub powodować wadliwą pracę nagrzewnicy Webasto,

- sprawdzić czy nie są zasłonięte lub zamknięte kratki nawiewowe wewnątrz jachtu.
- orientacyjne zużycie oleju napędowego wynosi od ok. 0,5 do 1,5 litra na godzinę pracy nagrzewnicy i uzależnione jest od ustawionej przez użytkownika temperatury ogrzewania oraz temperatury na zewnątrz jachtu.

**UWAGA:** jeśli nie masz doświadczenia z używaniem Webasto i zanim zaczniesz sam używać tej instalacji, najpierw przeczytaj instrukcję obsługi lub zapytaj osobę, która wie jak ją obsługiwać.

## **OBSŁUGA LODÓWKI**

Na jachcie znajduje się kompresorowa lodówka szufladkowa o pojemności 30 litrów, która zamontowana pod blatem kuchennym i zasilana jest z instalacji 12V. Uruchomienie lodówki następuje automatycznie po włączeniu niebieskiego włącznika na panelu sterującym. Zakres temperatury chłodzenia ustawiamy pokrętkiem wewnątrz lodówki. Lodówka zasilana jest z oddzielnego akumulatora, który jest dodatkowo ładowany przez panel fotowoltaiczny 70W. Stopień naładowania akumulatora widoczny jest na woltomierzu połączonym z amperomierzem.

Przed opuszczeniem jachtu i po umyciu lodówki oraz zakończeniu okresu jej eksploatacji, drzwiczki lodówki pozostawić uchylone.

## **OBSŁUGA SILNIKA – silnik czterosuwowy Yamacha 8 km, śruba uciągowa,**

- **paliwo do silnika** – Silnik wyposażony jest w 22 litrowy zewnętrzny zbiornik paliwa ze wskaźnikiem poziomu paliwa oraz linię paliwową z „gruszką” i końcówką umożliwiającą podłączenie linii paliwowej do silnika. Zbiornik paliwa znajduje się w bakiście na lewej burcie. Dodatkowo na wyposażeniu znajduje się: czerwony kanister 10 litrowy ( używany tylko i wyłącznie do benzyny), pompka kulkowa do przepompowywania paliwa oraz olej silnikowy na uzupełnienie stanu oleju w silniku. Podczas przejmowania jachtu należy sprawdzić stan paliwa w zbiorniku oraz stan linii paliwowej ( czy nie ma uszkodzeń lub nieszczelności). 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 czystą benzyną (silnik czterosuwowy). Przelewanie paliwa z kanistra do zbiornika odbywa się za pomocą pompki ( przezroczysta rurka z zaworem kulowym) znajdującej się w bakiście obok zbiornika z paliwem lub przy pomocy lejka.

**Uwaga:** W przypadku stwierdzenia przez Przejmującego, że zbiornik paliwa nie jest zatankowany do pełna Zdającemu zostanie potrącona z kaucji kwota stanowiąca równowartość brakującej ilości paliwa, które będzie musiał zatankować przejmujący + dodatkowo 100.00,- zł;

- **stan oleju w silniku** – za każdym razem podczas przejmowania jachtu należy sprawdzić stan oleju w silniku i zapas oleju do uzupełnienia stanu. Na panelu z przodu silnika znajduje się kontrolka wskazująca poziom oleju ( obok szarpanki). Kiedy stan oleju w silniku jest prawidłowy kontrolka świeci na zielono. Brak wskazań na kontrolce może świadczyć o jej uszkodzeniu i wtedy stan oleju trzeba sprawdzać na bagnecie. Niezależnie od wskazań elektronicznej kontrolki zalecamy sprawdzenie stan oleju bagnetem. W tym celu trzeba zdjąć pokrywę silnika i wyciągnąć bagnet. Olej powinien pokrywać połowę bagnetu. W przypadku obniżonego stanu należy olej uzupełnić. W trakcie użytkowania silnika, na bieżąco, trzeba kontrolować poziom oleju w silniku. Do silnika stosujemy olej dedykowany do czterosuwowych silników zaburtowych o parametrach 10W-30 lub 10W-40, pełna wymiana oleju wynosi 0,8 litra.

Przewożenie silnika w pozycji leżącej grozi rozlaniem się oleju na różne części silnika.

**Silnik w pozycji leżącej można przewozić dopiero po spuszczeniu oleju z miski olejowej.**

- **ładowanie akumulatora** – silnik umożliwia doładowanie akumulatora. W tym celu należy podłączyć gniazdo wystające z silnika z przewodem zakończonym wtyczką , który znajduje się obok pantografu. Podczas ładowania akumulatora z silnika zaburtowego napięcie na woltomierzu nie może przekraczać 14,4V . W przypadku wystąpienia wyższych wartości należy rozłączyć wtyczkę przy silniku , co przerwie ładowanie z silnika zaburtowego i zapobiegnie ewentualnemu uszkodzeniu akumulatora.

- **silnik** – podczas pozostawiania jachtu bez opieki, na śrubach mocujących silnik do deski pantografu, należy założyć zabezpieczenie silnika (zamykane na kłódkę), które uniemożliwia zdjęcie silnika z pantografu oraz całkowite jego opuszczenie do wody. W trakcie typowej eksploatacji silnika zabezpieczenie to musi być zdjęte. Po zakończeniu rejsu i podczas postoju w porcie silnik musi być podniesiony na pantografie a przed opuszczeniem jachtu założyć zabezpieczenie. Każdorazowo przed wypłynięciem sprawdzić mocowanie silnika do pantografu i stan techniczny oraz umocowanie pantografu. W przypadku poluzowania się śrub dokręcić je, dodatkowo założyć linkę asekurującą (linka przymocowana do silnika i stałego elementu jachtu). Podczas eksploatacji jachtu na wodzie założenie tej linki jest obowiązkowe, linka zabezpiecza przed wypadnięciem silnika do wody.
- **obowiązkowa obserwacja strumienia wylotu wody chłodzącej!!!** - przy uruchomionym silniku i w trakcie jego eksploatacji trzeba obserwować działający system chłodzenia silnika. Z tyłu silnika,, pod korpusem do którego mocowana jest obudowa, musi wylać nieprzerwany strumień wody chłodzącej. Strumień musi być ciągły i wylać cały czas podczas pracy silnika, podczas wyższych obrotów woda wylać intensywniej. W przypadku stwierdzenia braku strumienia chłodzącego, silnik należy natychmiast wyłączyć i sprawdzić przyczynę braku chłodzenia. Jedną z przyczyn może być zapchany wlot wody w spodzinie 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 i wyłączenie silnika** – silnik odpalamy na luzie. Na rumplu obok pokrętła gazu znajduje się dźwignia zmiany biegów. Strzałkami oznaczony jest kierunek jazdy. Przed uruchomieniem silnika trzeba sprawdzić czy bieg nie jest włączony, następnie odkręcić zawór odpowietrzający w zbiorniku paliwa, „gruszką” znajdującą się na linii paliwowej, pompować paliwo do momentu aż „gruszka” zrobi się twarda, ustawić manetkę gazu w pozycji Start. Silnik nie ma dźwigni do ssania (automatyczne ssanie). Następnie lekko napiąć linkę rozrusznika do momentu aż poczujemy lekki opór (napięcie linki), dopiero potem pociągnąć energicznie za linkę rozrusznika. W zależności od warunków pogodowych i temperatury silnika (czy jest zimny czy ciepły) po 1-3 takich szarpnięciach powinien zapalić. Po uruchomieniu silnika odczekać aż obroty z wysokich zmniejszą się na niskie (wyłączy się automatyczne ssanie) i dopiero wtedy rozpocząć eksploatację silnika na włączonym biegu  
W przypadku kiedy doszło do zalania silnika, należy odkręcić i wytrzeć świece zapłonowe lub poczekać aż nadmiar paliwa odparuje ze świec zapłonowych.  
**Uwaga: uruchamianie silnika kiedy fajki nie są założone na świece grozi uszkodzeniem modułu zapłonu. Koszt wymiany takiego modułu wynosi między 500 a 1000zł.**  
Do gaszenia silnika służą 2 przyciski: jeden obok dźwigni zmiany biegów (na rumplu) i drugi wystający od frontu korpusu silnika, do którego zamocowana jest zrywka. Naciśnięcie i przytrzymanie dowolnego przycisku spowoduje zgaszenie silnika. Zgubienie lub wyciągnięcie zrywki spowoduje zgaszenie silnika. Zgubienie zrywki spowoduje brak możliwości uruchomienia silnika do czasu założenia drugiej. Zapasowa zrywka znajduje się w skrzynce bosmańskiej.
- **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.  
**Uwaga: uruchamianie silnika kiedy fajki nie są założone na świece grozi uszkodzeniem modułu zapłonu. Koszt wymiany takiego modułu wynosi między 500 a 1000zł.**

## **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 uszczelek 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 turystycznych, 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 TURYSTYCZNĄ?**

Opróżnianie toalety turystycznej 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 używana)



5. połączyć zbiornik górny z dolnym – zbiorniki po połączeniu powinny być ze sobą ściśle „związane” a dźwignia zatrzasku nie może wystawać poza obrys zbiornika (prawidłowemu połączeniu zatrzasku 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 turystycznych ani wstępną ilością wody, a zbiornik górny należy dokładnie umyć i pozostawić opróżniony z wody do spłukiwania nieczystości)
7. **W przypadku stwierdzenia przez przejmującego jacht, że toaleta turystyczna nie jest dokładnie umyta i pozostawiona w stanie opisanym w niniejszej instrukcji zdającemu jacht zostanie potrącona z kaucji kwota 100.00,- zł.**

## **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.
2. Obowiązkowo najpóźniej I ref na grocie i fokiu należy założyć kiedy największe podmuchy wiatru osiągają wartość 15 węzłów ,
3. Najpóźniej II ref na grocie i fokiu należy założyć kiedy największe podmuchy wiatru osiągają wartość 20 węzły
4. Żeglowanie należy przerwać przy porywach wiatru od 25 węzłów lub kiedy wysokość fali osiągnie co najmniej 1,2 m.
5. Największy kąt przechyłu poprzecznego jachtu nie może przekraczać 25<sup>0</sup> ( wskazania przechyłomierza),
6. 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,
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 oraz nie uległ uszkodzeniu wiatromierz zamontowany na maszcie.

Ze względu na duże obciążenie fału bramki podczas wybierania liny tylko z kokpitu (przy przechodzeniu przez stoper) zaleca się aby był on wybierany i wydawany przez osobę obsługującą fał na dziobie, a z kokpitu odbywało się tylko kasowanie luzu i końcowe wybranie fału z jednoczesnym ubezpieczeniem pracy fałem przez drugą osobę znajdującą się w kokpicie.

## **NOCLEG NA JACHCIE**

Na jachcie znajduje się 7 miejsc do spania, 2 w kabinie dziobowej, 2 w kabinie rufowej i 3 w mesie. Na lewej burcie znajduje się rozkładana podwójna koja. Materac do poszerzonej koji przechowywany jest na lewej burcie pod jaskółką, elementy drewniane do poszerzenia koji znajdują się w 1 bakiście na prawej burcie za dokumentami jachtu.

**Na materace jachtowe obowiązkowo należy rozkładać przywiezione ze sobą prześcieradła i dopiero na prześcieradła śpiwór.** Dbamy o higienę i czystość.

## **DOKUMENTY JACHTU**

W pierwszej bakiście na prawej burcie ( pod materacem) znajduje się teczka, w której znajdują się: ubezpieczenie jachtu, mapy, lista inwentarzowa, skarbonka, Protokół zdawczo – odbiorczy jachtu Solina, instrukcje obsługi urządzeń jachtowych, itp..

## **KAMIZELKI RATUNKOWE**

Jacht wyposażony jest w 2 automatyczne kamizelki pneumatyczne Alpha 170 N , które znajdują się w jaskółce na prawej burcie oraz 5 kamizelek ratunkowych umieszczonych w szafce pod zejściówką w kabinie rufowej.