

Skrócona instrukcja obsługi jachtu żaglowego

Elan 50 Impression (2018) – „Reaper”

Załącznik nr 5

wersja z dnia 12.06.2019

Szanowni Państwo,

w niniejszej praktycznej instrukcji przedstawiamy kilka uwag, dotyczących obsługi jachtu żaglowego Elan Impression 50 o nazwie „Reaper”, nr rej. POL 19288, których stosowanie pomoże Państwu w udanej, bezstresowej realizacji wypoczynku pod żaglami i oszczędzi ewentualnych dodatkowych wydatków z tytułu potrącannej kaucji.



1. Miejsce postoju jachtu

Jacht zacumowany jest w Chorwacji przy mieście Šibenik w Marina Mandalina (Obala Jerka Šižgorića 1, 22000, Šibenik) – pomost F, stanowisko F20.

Lokalizacja na mapach Google:

<https://bit.ly/2vcYZdH>

Więcej o marinie Mandalina:

<http://www.d-marin.com/en/marinas/croatia/mandalina/overview.aspx>

Postój w marinie jest opłacony przez armatora jachtu na cały sezon, stąd użytkownicy jachtu nie ponoszą opłat za cumowanie w marinie Mandalina. W marinie znajdują się między innymi: płatny, strzeżony parking, toalety, prysznice, mały sklep spożywczy „Konzum”, restauracja oraz zespół hotelowo-restauracyjny (w tym odkryty basen kąpielowy). Jeżeli podróżujecie Państwo samochodem, możecie go zaparkować na każdym ogólnodostępnym, wyznaczonym do tego miejscu w marinie, nawet przy samym wejściu na pomost, gdzie znajduje się jacht.

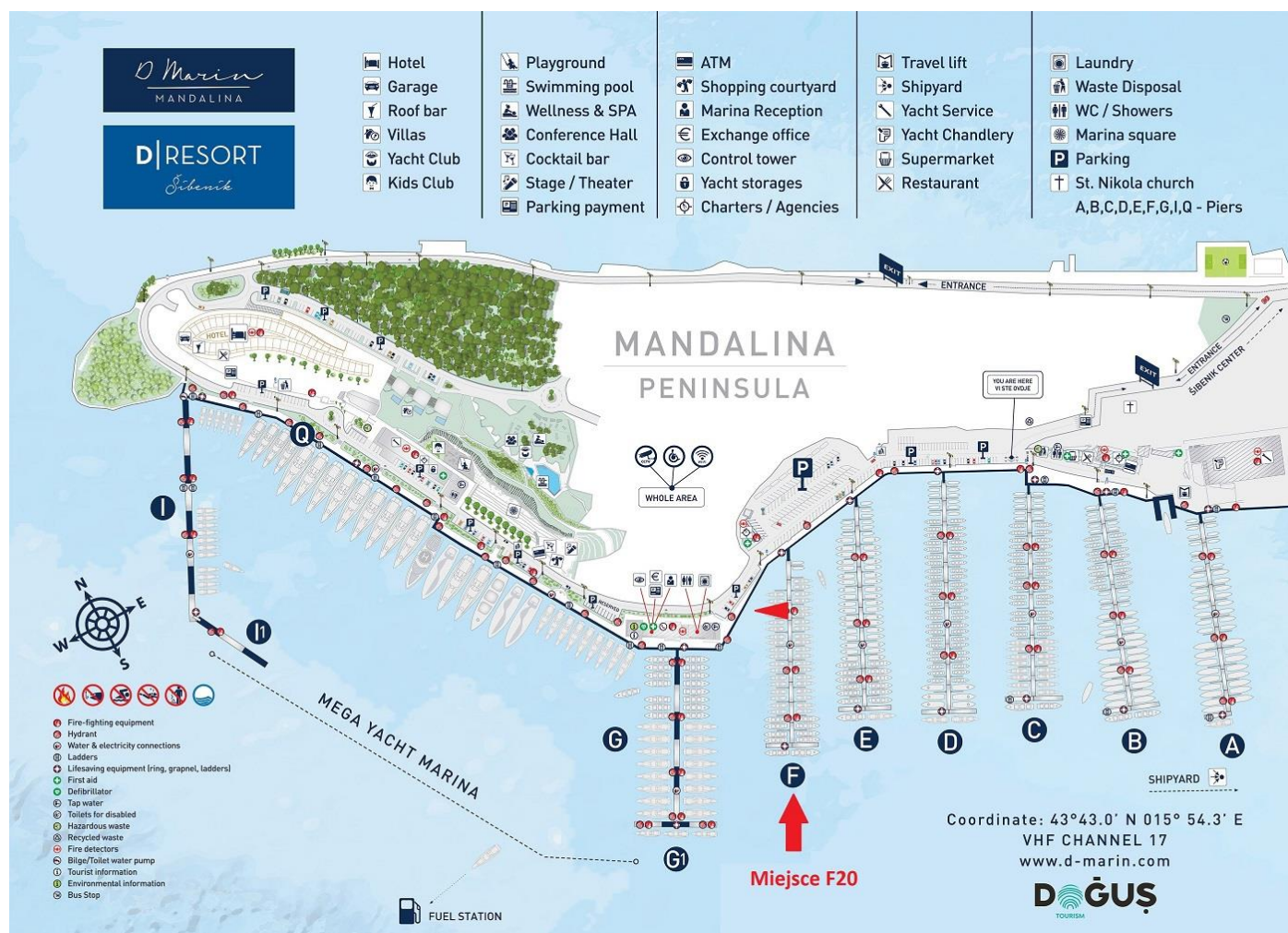
Na tyłach recepcji mariny lub na pomostach, znajdziecie Państwo wózki, z których można skorzystać przy

transportie rzeczy osobistych lub do zaprowiantowania jachtu. W razie problemów ze znalezieniem wózków prosimy spytać o nie pracowników mariny (zwykle można ich znaleźć chroniących się przed słońcem w korytarzu obok męskich pryszniców).

Na terenie mariny, możecie Państwo również korzystać z nieodpłatnego WiFi:

Nazwa: D-Resort & D-Marin Mandalina

Hasło: fza2adg (do 5 kwietnia 2020)



Zdjęcie 1. Miejsce postoju jachtu

2. Sposób cumowania jachtu

Proszę zwrócić uwagę, że jacht cumowany jest przy pomocy Y-bom'u (nie mooringu). Odbijacze na prawej burcie należy opuścić nisko (bezpośrednio nad lustro wody) tak, aby skutecznie chroniły burtę jachtu przed uszkodzeniami. Do miejsca cumowniczego podchodzimy rufą i prawą burtą do Y-bomu, a po ustawieniu jachtu, otwieramy platformę kąpielową (utrzymując bezpieczną odległość od pomostu głównego około 1 metra), aby zapewnić komunikację na brzeg, po czym za pomocą cum i szpringów unieruchamiamy jacht. Podłączamy prąd i uzupełniamy wodę z najbliższych skrzynek serwisowych.

Każdorazowo przed wejściem do mariny proszę wezwać obsługę na kanale 17 VHF, która pomoże Państwu przy bezpiecznym cumowaniu. Jeżeli jednak nie ma kto odebrać od Państwa cum, wyjątkowo można (nie trzeba) podchodzić z opuszczoną platformą rufową tak, aby można było łatwo wyjść z niej na Y-bom lub pomost i samodzielnie odebrać cumy.



Zdjęcie 2. Cumowanie jachtu

3. Pokład

Koła sterowe

Podczas postoju jachtu prosimy o blokowanie kół sterowych poprzez zakręcenie nakrętek znajdujących się w ich centralnej części. W przypadku poluzowania się koła, prosimy o niezwłoczne jego dokręcenie (śruba pod nakrętką blokującą) kluczem nasadowym nr 24. Podczas manewrowania proszę zwrócić uwagę, że płetwy sterowe wystają poza obrys kadłuba zwiększając ryzyko zahaczenia o mooring, łańcuch lub inne elementy znajdujące się w wodzie (szczególnie w marinie).



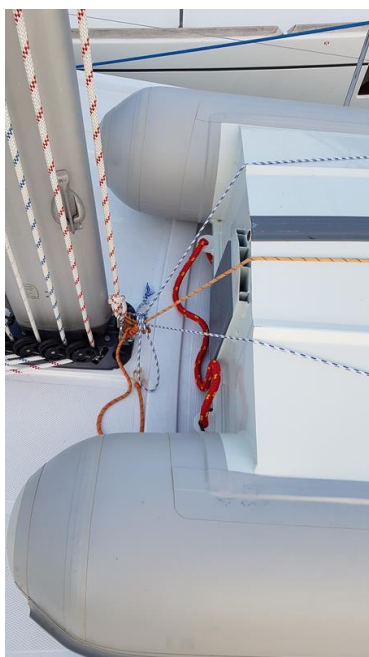
Zdjęcie 3. Koło sterowe

Ponton

Przed masztem jachtu przywiązany został ponton z aluminiowym, sztywnym dnem. Takie dno ma wiele zalet użytkowych, ale powoduje również, że masa całego pontonu jest większa. W związku z tym, dla bezpieczeństwa, podczas slipowania pontonu do wody i wyciągania go z wody potrzebne będą nie mniej jak dwie osoby.

Aby zeslipować ponton, należy wpiąć karabińczyk dodatkowego fału z topu masztu (przeznaczony do spinakera) w ucho aluminiowe znajdujące się na dnie pontonu przy dziobie, a następnie unieść go dziobem do góry (pierwsza osoba przy pomocy kabestanu przy zejściówce) i asekurować aby nie doszło do jego uderzenia o kadłub jachtu (druga osoba):

- a. w pozycji pionowej wypchnąć go ponad relingami za burtę oraz opuścić do wody tak, aby nie odwrócił się dnem do góry lub bezpiecznie;
- b. odwrócić go na pokładzie dnem do dołu i przy pomocy przyczepionych do niego szelek, unieść i zeslipować w takiej poziomej pozycji do wody



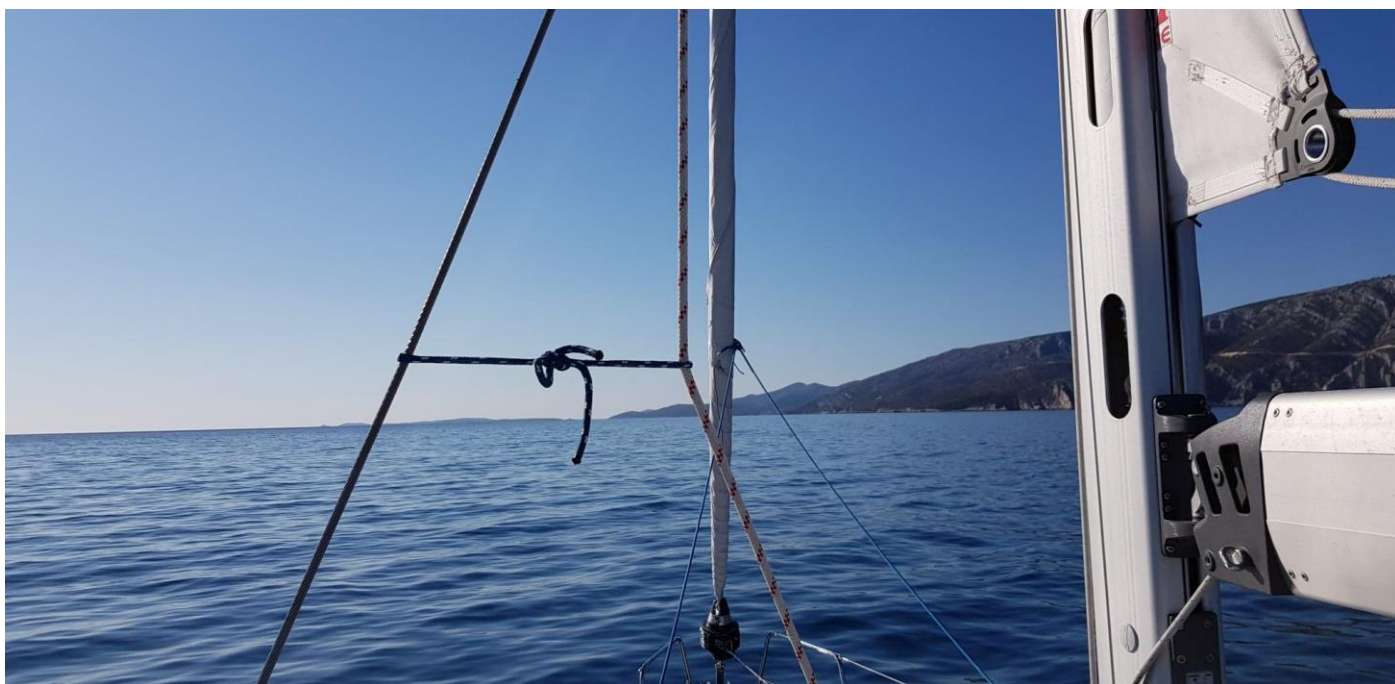
Zdjęcie 4. Mocowanie i przygotowanie do slipowania pontonu



Zdjęcie 5. Slipowanie pontonu w pozycji: pionowej i poziomej

Uwaga:

Fał spinakera (biało-czerwony) prowadzony jest wzdłuż masztu i nie tylko potrafi hałaśliwie o niego uderzać podczas rozkołysu lub wiatru, ale również zahaczać o zainstalowane w jego połowie lampę silnikową i oświetlenia pokładu, co w efekcie może prowadzić do uszkodzenia tych lamp. Z tego powodu zalecamy odciągnięcie w bok fału spinakera od masztu przy pomocy krawatu przywiązanego do wanty i mocne wybranie tego fału.



Zdjęcie 6. Zabezpieczenie fału spinakera przed uderzaniem o maszt i lampy

Zaburtowy silnik do pontonu

Oddajemy Państwu do dyspozycji zaburtowy silnik do pontonu marki Mercury o mocy 6KM. Dla bezpieczeństwa i ochrony przed potencjalnymi uszkodzeniami, podczas opuszczania i unoszenia tego silnika prosimy używać dodatkowej talii przymocowanej do achtersztagu przy silniku. Karabińczyk z końca tej talii prosimy wpiąć w uprząż z linek pozostawionych do tego celu przy silniku.

Materace na pokładzie jachtu

Na pokładzie znajdują się materace służące zarówno do wygodnego siedzenia w kokpicie, jak i leżenia na pokładzie jachtu. Oryginalne miejsce do leżenia na pokładzie znajduje się przed masztem, jednakże tu

przewożony jest zwykle ponton. Dlatego alternatywnie, materace te można położyć na nadbudówce salonu (pod bomem) i zabezpieczyć przed zsunięciem dodatkowymi linkami mocowanymi do relingów. Aby uchronić materace przed utratą lub zabrudzeniami zalecamy, aby podczas ruchu jachtu, jedzenia w kokpicie, były one przechowywane w salonie lub kabinie skipperskiej (na samym dziobie jachtu). Poduszki te powinny być używane tylko podczas postoju jachtu. Uchroni je to przed zgubieniem, zabrudzeniami lub uszkodzeniem.

Prysznic na rufie

Po skorzystaniu z prysznica, prosimy o jego każdorazowe wyłączenie na znajdującym się obok zaworze (nad podłogą kokpitu, na ścianie równoległej do tratwy ratunkowej). Długotrwałe pozostawianie prysznica zamkniętego jedynie zaworem automatycznym znajdującym się na słuchawce prysznicowej prowadzi do:

- ciągłej, niekontrolowanej pracy pompy wody pitnej prowadzącej do jej uszkodzenia
- zagrożenia kumulowania się wody słodkiej w części rufowej jachtu
- napężnienie węża gumowego na połączeniu ze słuchawką prysznicową i jego rozerwanie pod wpływem ciśnienia wody

Nawet poprawne korzystanie z prysznica rufowego może prowadzić do zbierania się wody słodkiej w części rufowej jachtu. Dzieje się to z powodu ściekania wody słodkiej po wężu gumowym prysznica lub potencjalnych nieszczelności na połączeniu węża gumowego ze sztywniejszym, dalszym przewodem zbrojonym.

Prosimy uprzejmie o weryfikację, czy w wyniku powyższych potencjalnych zdarzeń, woda nie zbiera się w części rufowej jachtu i ewentualne usunięcie tej wody. Zbyt duża objętość skumulowanej wody prowadzi do degradacji elementów drewnianych (sklejkowych) jachtu, jak również może doprowadzić przemoczenia materacy w obu kabinach rufowych. Dostęp do części rufowej jachtu zapewniony jest przez drewniane rewizje znajdujące się w obu kabinach rufowych od strony pawęży.

Platforma rufowa

Platforma rufowa powinna być otwierana jedynie podczas postoju jachtu do celów zejścia do wody (po drabince) lub komunikacji na brzeg (przy niskim nabrzeżu). Podczas zamykania i otwierania platformy prosimy zwrócić szczególną uwagę aby:

- linki nie spadły z bloczków zamocowanych na rogach platformy
- nie doprowadzić do załamania linek stalowych zamykających rufę powyżej zamkniętej platformy
- nie uszkodzić mechanicznie platformy o elementy stalowe, okucia i temu podobne
- zapewnić swobodne suwanie się sprężyny gazowej (siłownika) zamocowanej na stałe do platformy po prawej stronie burty i do czarnej prowadnicy plastikowej pod pokładem. W przeciwnym razie siłownik może ulec wygięciu i zablokowaniu. Tymczasowa naprawa (do czasu wymiany siłownika na nowy) polegać będzie wtedy na prostego demontażu tego siłownika (montowany na śruby do prowadnicy i platformy rufowej). W przypadku awaryjnego zamykania platformy bez siłownika, konieczne będzie stawianie jej oporu (zastępczo zamiast siłownika) w końcowej, górnej pozycji przed zamknięciem.



Zdjęcie 7. Bloczek na platformie rufowej

Odbijacze

Ze względu na ograniczoną powierzchnię na pokładzie, ale również z podejścia praktycznego i z dbałości o etykietę żeglarską sugerujemy, aby w trakcie żeglugi podłużne odbijacze mocować do relingów na nadbudówce a duże, kulisty przewozić na pokładzie przy koszu rufowym lub pod schodami w salonie.



Zdjęcie 8. Mocowanie odbijaczy do nadbudówki (to samo na drugiej burcie)

Panel wejściowy do salonu (sztorckłapa)

Panel wejściowy jest przechowywany w przeznaczonych do tego uchwytach znajdujących się w kabinie prysznicowej przy tylnej toalecie na prawej burcie. Przechowywanie tego panelu w innym miejscu (np. w bakiście) grozi jego uszkodzeniem, a co najmniej zarysowaniem. Proszę zachować szczególną ostrożność przy zamykaniu i otwieraniu zamka tej kłapy, gdyż częstym uszkodzeniem jest wygięcie lub złamanie kluczyka.

4. Mesa i kambuz

Rozkładany stół w mesie

Po rozłożeniu stołu w mesie i obniżeniu (bez rozkładania) do poziomu siedzeń (siłownik powietrzny) i położeniu dodatkowego brązowego materaca, uzyskujemy dodatkowe dwa bardzo szerokie miejsca do spania. Proszę zwrócić uwagę, że przy rozłożeniu stołu celem powiększenia go do celów np. spożywania posiłków (a nie spania na nim), należy pod rozłożonym skrzydłem wysunąć dwa wsporniki.



Zdjęcie 9. Rozkładany stół w mesie

Aby opuścić stół do poziomu materacy, należy oburącz nacisnąć plastikowe „klamki” znajdujące się pod jego blatem i pchnąć blat w dół do oporu w kierunku podłogi. Po opuszczeniu blatu puszczamy klamki i rozkładamy na nim odpowiednie materace.

Przy podnoszeniu blatu należy, po uprzednim zdjęciu z niego materacy, oburącz nacisnąć klamki uważając na to, że blat zacznie się podnosić na siłownikach powietrznych, które znajdują się w nogach stołu.



Zdjęcie 10. Wsporniki pod rozkładane skrzydło stołu i klamki do jego opuszczania i podnoszenia

Aby opuścić stół do poziomu materacy, należy oburącz nacisnąć plastikowe „klamki” znajdujące się pod jego blatem i pchnąć blat w dół do oporu w kierunku podłogi. Po opuszczeniu blatu puszczamy klamki i rozkładamy na nim odpowiednie materace.

Przy podnoszeniu blatu należy, po uprzednim zdjęciu z niego materacy, oburącz nacisnąć klamki uważając na to, że blat zacznie się podnosić na siłownikach powietrznych, które znajdują się w nogach stołu.

Pościel i ręczniki

Pozostawiamy do Państwa dyspozycji oznakowaną logiem jachtu, wysokiej jakości pościel satynową (wraz kompletem kołder i poduszek z mikrofirby) i ręczniki. Zwracamy Państwa uwagę że aby nie doprowadzić

do trudnego do usunięcia ich zbrudzenia poprzez wycieranie makijażu, olejków do opalania (nie są to ręczniki kąpielowe) i innego użycia niezgodnego z przeznaczeniem. Aby odróżnić od siebie ręczniki proponujemy ich oznaczenie poprzez założenie na nie kolorowych gumek (np. do włosów) – te zwykle trzymamy u nasady lampki nawigacyjnej.



Zdjęcie 11. Pościel, ręczniki i proponowany sposób ich rozróżnienia

5. Kuchnia (kambuz)

Poza mnogością naczyń, kambuz jachtowy wyposażony został w szereg ponadstandardowych urządzeń mających służyć poprawieniu Państwa komfortu na jachcie. Będą to między innymi:

a. pochłaniacz nad kuchnią gazową

Główny włącznik pochłaniacza znajduje się na tablicy elektrycznej przy stole nawigacyjnym i opisany jest jako „Hood”. Do jego pracy wymagane jest napięcie 230V z brzegu. Pochłaniacz zamontowany jest w drzwiach szafki znajdującej się przy kuchni gazowej, którą otwiera się pociągając za dolną krawędź drzwi. Prosimy o nie zamykanie szafki z pracującym pochłaniaczem. Dla poprawienia wentylacji, poza pochłaniaczem, możecie Państwo również otworzyć bulaj znajdujący się nad aneksem kuchennym. Podczas zamykania pochłaniacza prosimy zwrócić szczególną uwagę na poprawne złożenie się zawiasu trzymającego pochłaniacz podczas pracy w pozycji poziomej.

b. jedнопalnikowa płyta indukcyjna marki Gorenje

Można z niej korzystać podczas podłączenia jachtu po 230 V z brzegu. Pozwala na zdrowe, bezwonne gotowanie produktów, a przy tym oszczędza zużycie gazu. Wraz z płytą dostarczyliśmy dla Państwa odpowiedni dla mniej zestaw garnków i patelni.

c. ekspres do kawy Tchibo

Jeżeli planujecie Państwo korzystać z ekspresu (zasilany napięciem 230 V z brzegu lub z inwertera) rekomendujemy wcześniejszy (jeszcze przed wyjazdem) zakup odpowiednich do niego kapsułek ze smakami według Państwa gustu.



Zdjęcie 12. Ekspres do kawy Tchibo i kapsułki (smacznego)

Inne uwagi dotyczące kambuza:

a. Butla z gazem znajduje się w małym schowku na rufie po prawej burcie przy manetce silnika (za pionowymi małymi drzwiczkami). Zawór od butli z gazem znajduje się po lewej stronie szafki pod kuchnią gazową. Ustawienie pokrętki prostopadle do rurek oznacza zamknięcie gazu. Ze względów bezpieczeństwa, po skorzystaniu z kuchni gazowej prosimy odciąć dopływ gazu na tym właśnie zaworze, aby wypalić resztki gazu zgadujące się pomiędzy palnikiem, a tym pokrętkiem. Po wypaleniu się resztek gazu, prosimy o zamknięcie czarnych kurków przy palnikach kuchenki.



13. Butla i zawór (w pozycji otwarty)

Do krojenia produktów prosimy nie używać białych przykrywek zlewozmywaka. Dostarczyliśmy Państwu osobne deski do krojenia, w tym kilka plastikowych oraz jedną dużą drewnianą do pieczywa.



Zdjęcie 14. Kambuz

5. Instalacje

Instalacja 12V

Tablica rozdzielcza do instalacji 12V znajduje się nad stołem nawigacyjnym. Poszczególne wyłączniki są jednocześnie bezpiecznikami. Część jest nie używana, a ich opisy są dość intuicyjne. Świecenie się światła nawigacyjnych na pokładzie jest sygnalizowane odpowiednią diodą na schemacie jachtu.

Ze względów bezpieczeństwa (w przypadku zalania, niebezpieczeństwo zatopienia jachtu) prosimy o nie wyłączanie pompy zenzowej podczas gdy jacht stoi na wodzie (włącznik „bilge pump”).

Świecenie się lamp nawigacyjnych jachtu typu LED sygnalizowane jest odpowiednimi diodami na schemacie

jachtu. Awaria lampy LED (najczęściej brak zasilania, rzadziej zużycie) sygnalizowana jest poprzez sygnał dźwiękowy i miganie odpowiadającej jej diody na schemacie 12V.



Zdjęcie 15. Panel 12 V i schemat oświetlenia nawigacyjnego (kotwiczne i dalej silnikowe jachtu w drodze)

Na tablicy rozdzielczej znajduje się również wielofunkcyjny wyświetlacz służący między innymi do kontroli napięcia na akumulatorach. Prosimy o nie dopuszczanie do spadku napięcia na akumulatorach poniżej 12V. Prosimy pamiętać, iż używanie inwertera (moc 3 000 W – wystarczy na zagotowanie wody w czajniku elektrycznym) i autopilota bez jednoczesnego ładowania od silnika powoduje bardzo szybki spadek napięcia na akumulatorze serwisowym (ang. *domestic*) co prowadzi do jego szybkiej degradacji. Dla wydłużenia czasu eksploatacji akumulatorów, prosimy o używanie tych urządzeń jedynie podczas pracy silnika i każdorazowe odłączanie inwertera od instalacji elektrycznej (panel główny na zdjęciu nr 17) po jego użyciu. Przy niskim napięciu akumulatora, inwerter uruchomiony bez pracy silnika spowoduje jego rytmiczne piszczenie (sygnał dźwiękowy) co oznacza, że napięcie na akumulatorach jest za niskie i inwerter nie uruchomi się. Dlatego praca inwertera powinna iść zawsze w parze z uruchomionym silnikiem głównym.

Inwerter wraz z prostownikiem (podczas jego pracy słychać wentylator) znajdują się pod siedziskiem nawigacyjnym na prawej burcie.



Zdjęcie 16. Prostownik (po lewej) i inwerter (po prawej) pod siedziskiem nawigacyjnym

Usytuowanie bezpieczników na jachcie:

- topikowe/jednorazowe od steru strumieniowego i windy kotwicznej – pod koją w kabinie prawej

dziobowej, na ścianie bliżej dziobu (zapasowe przechowywane są w skrzynce narzędziowej).

- automatyczne od lewego i prawego kabestanu elektrycznego – na przedniej ścianie koi w kabinie lewej rufowej.



Zdjęcie 17. Bezpieczniki automatyczne od kabestanów – na obu zdjęciach: po lewej stronie od kabestanu na lewej burcie, po prawej stronie od kabestanu na prawej burcie. Na lewym zdjęciu oba bezpieczniki włączone, na prawym zdjęciu bezpiecznik od prawego kabestanu wyłączony (żółta dźwignia wymaga podniesienia do góry)



Zdjęcie 18. Bezpieczniki od windy kotwicznej i steru strumieniowego w kabinie dziobowej prawej

Na bocznej ścianie stołu nawigacyjnego od strony kambuza na wspólnym białym panelu znajdują się główne wyłączniki elektryczne:

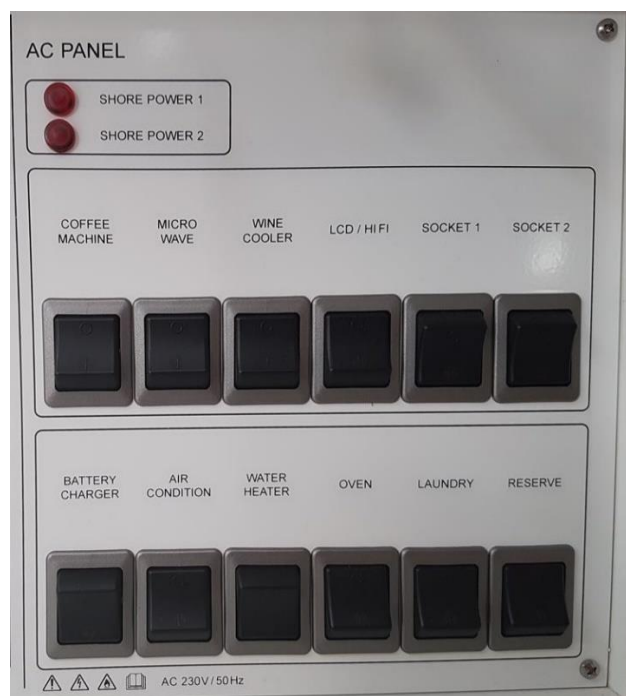
- podłączenia silnika do akumulatorów (tzw „hebel”) – ang. „Engine”
- oświetlania jachtu, zasilania elektroniki – ang. „Consumers”
- inwertera – ang. „Inverter”



Zdjęcie 19. Umieszczenie wyłączników elektrycznych z boku stołu nawigacyjnego (inwerter jest wyłączony – wciśnięta górna część wyłącznika)

Instalacja 230V

Tablica rozdzielcza do instalacji 230 V znajduje się obok tablicy 12V. Główny wyłącznik prądowy znajduje się w rufie jachtu po prawej burcie. Dostęp do niego jest z kabiny rufowej prawej poprzez rewizję na tylnej ścianie tej kabiny. Przyciski od ogrzewania wody „Water Heater” (bojler znajduje się pod siedzeniem w salonie od strony kambuza) oraz ładowania baterii „Battery Charger” są w zasadzie cały czas włączone. Podłączenie jachtu pod instalację 230V z brzegu sygnalizowane jest czerwoną lampką „Shore Power 1”



Zdjęcie 20. Panel sterowania 230 V i sposób sygnalizacji podłączenia pod 230 V z brzegu „Shore power 1” (nie podłączone) oraz z inwertera „Shore power 2” (połączone).

Lodówki na jachcie

Jacht posiada 2 lodówki i jedną zamrażarkę ładowaną od góry, która przy odpowiednim ustawieniu termostatu może służyć również jako lodówka.

Mała, podręczna lodówka znajduje się również w kokpicie i doskonale nadaje się na napoje chłodzące. Podczas otwierania i zamykania tej lodówki, ze względu na bliskość rączki od przycisków proszę uważać na jej przypadkowe uruchamianie i wyłączanie, a także regulację intensywności pracy.

Instalacja wody szarej

Zbiorniki wody szarej (ścieków – ang. *waste tanks*), czyli na fekalia znajdują przy wszystkich trzech łazienkach. Zbiornik wody szarej przy łazience rufowej prawej opróżniany jest grawitacyjnie, natomiast zbiorniki przy łazienkach rufowej lewej i dziobowej, poprzez zużycie pomp elektrycznych.

Podczas postoju jachtu w marinie czy na kotwiczowisku, głównie ze względów ochrony środowiska, podczas używania toalet (wszystkie elektryczne z maceratorem, stąd hałaśliwe), wszystkie zbiorniki powinny być zamknięte. Każdorazowo po wyjściu na otwarte morze należy je opóźnić.

Zawory i przełączniki do zamykania i otwierania zbiorników na fekalia znajdują się pod umywalkami w łazienkach.

Aby zamknąć zbiorniki ze ściekami należy:

- w łazienkach rufowej lewej i dziobowej prawej ustawić przełącznik (trójnik), znajdujący się pod umywalką w pozycji „zamknięte”, dla którego kierunek dwóch strzałek wskazuje w kierunku zbiornika na fekalia (rura opisana jako „*toilet waste*”)
- w łazience rufowej prawej – zamknąć zawór odpływowy (czerwona rączka w pozycję prostopadłą do rury)

Aby opróżnić (otworzyć) zbiorniki z fekaliami (na pełnym morzu) należy:

- w łazienkach rufowej lewej i dziobowej prawej ustawić przełącznik (trójnik), znajdujący się pod umywalką w pozycji „otwarte”, dla którego kierunek dwóch strzałek wskazuje w kierunku na zewnątrz jachtu (rura opisana jako „*toilet outlet*”)
- uruchomić pompy elektryczne na panelu 12V – „Waste pump 1” (zbiornik przy WC dziobowym prawym) oraz „Waste pump 2” (zbiornik przy WC rufowym lewym). Prosimy nie uruchamiać pomp przy zamkniętych trójkach, gdyż zamiast opróżnienia zbiorników spowoduje to intensywny przykry zapach wydobywający się ze zbiorników.
- w łazience rufowej prawej – otworzyć zawór odpływowy (czerwona rączka w pozycję równoległą do rury) w efekcie czego fekalia wypłyną grawitacyjnie.

W przypadku niemożliwości poróżnienia zbiorników (np. przy zwalnającej i wyłączającej się, pompie), można również:

- dolać do nich wodę celem rozrzedzenia zawartości i ponownie spróbować opróżnić
- lub w wyjątkowych sytuacjach:
 - przy trójkach ustawionych w pozycji „otwarte”, doprowadzając pod ciśnieniem wodę do wlewów zbiorników znajdujących się na pokładzie jachtu, wypchnąć całą ich zawartość za burtę



Zdjęcie 21. Trójnik w WC dziobowym i rufowym lewym w pozycji „zamknięty” (z lewej), zawór w WC rufowym prawym w pozycji „otwarty” (środkowy) oraz o „zamknięty” (po prawej)

Poziom fekaliów w zbiornikach sygnalizowany jest na wielofunkcyjnym wyświetlaczu przy tablicy rozdzielczej 12V. Na pokładzie jachtu, przy burtach znajdują Państwo również wlewy do zbiorników na fekalia oznaczone jako "Waste" (bezpośrednio nad tymi zbiornikami). W przypadku nieprawidłowych wskazań poziomu fekaliów w zbiornikach na wyświetlaczu np. mimo używania toalet przy zamkniętych zaworach, cały czas wskazują bardzo niski poziom (powodem może być zawieszenie pływak wewnątrz zbiornika), za pomocą tych wlewów można w marinie zalać do pełna zbiorniki na fekalia wodą (to powinno poruszyć pływaki) i na otwartym morzu przy pomocy pomp całkowicie je opróżnić. Operację napełnienia wodą i opróżnienia zbiorników na fekalia można również przeprowadzić dla usunięcia nieprzyjemnego zapachu wydobywającego się z toalety.

W odróżnieniu od pozostałych toalet, zawory odpływów z WC i umywalki oraz dopływu do WC znajdują się nie pod umywalką za białymi drzwiczkami, a w sąsiadującej z WC kabinie dziobowej prawej – pod drewnianą przykrywką siedziska przy szafce na garderobę.



Zdjęcie 22. Umieszczenie odpływów i dopływu do WC przy kabinie dziobowej prawej. Na zdjęciu wszystkie zawory są otwarte.

Uwaga:

Podczas żeglugi w przechyle, otwór w kadłubie przez który zaciągana jest woda zaburtowa do spłukiwania

WC może unieść się nad wodę, w wyniku czego woda ta nie będzie spłukiwać toalety, a pompa wody zaburtowej spłukująca WC będzie zaciągać powietrze prowadząc do jej zapowietrzenia. W związku z tym, **podczas żeglugi w przechyle należy korzystać z toalety zawietrznej.**

Praca zapowietrzanej pompy bez wody grozi jej zniszczeniem (spaleniem silnika elektrycznego). Jeżeli pomimo kilkusekundowego uruchomienia pompa WC nie nabiera wody do muszli, a jedynie ją wyciąga, w większości przypadków wystarczy zalać WC około 5 litrami wody (np. wyciąganą słuchawką prysznica z umywalki) i nacisnąć przycisk pompy, która po zaciągnięciu początkowej większej ilości wody powinna odpowietrzyć się i dalej normalnie pracować – jednocześnie nabierać i wyciągać wodę zaburtową z muszli klozetowej.

Awaryjne odpowietrzenie pompy możliwe jest poprzez odłączenie przewodu (przeźroczysta rura) doprowadzającego do niej wodę od zaworu na burcie, wypełnienie tego przewodu wodą, zaciągnięcie tej wody przez pompę, ponowne wypełnienie przewodu wodą i założenie go na zawór.

Alternatywnie, podczas postoju jachtu, można gumowym węzłem dorowadzić pod ciśnieniem wodę do wlotu toalety z zewnątrz (od strony burty zanurzonej w wodzie) jednocześnie uruchamiając pompę spłukującą WC. Gdy pompa zassa wodę, można odłączyć węzł od wlotu.

Instalacja wody pitnej

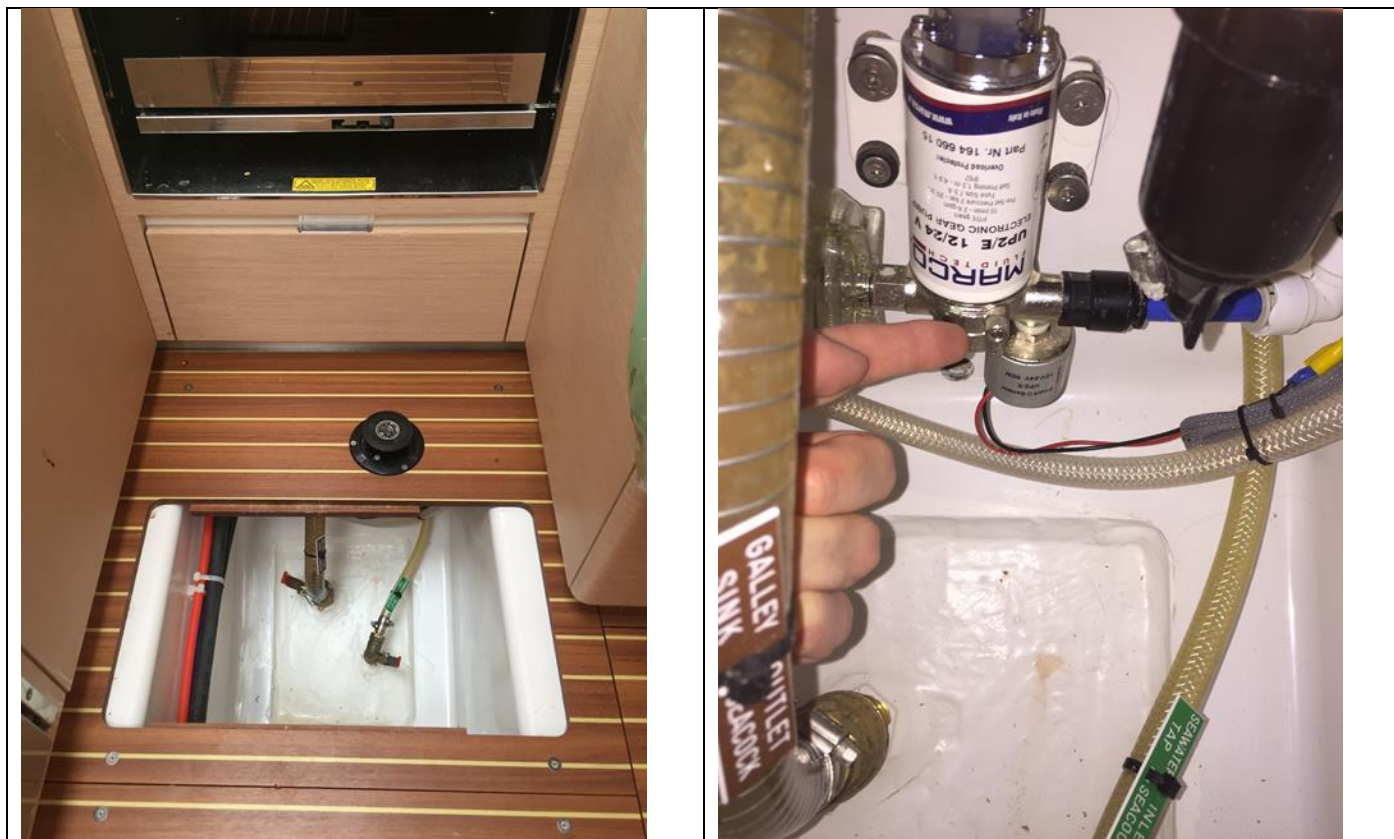
Jacht posiada jeden zbiornik wody pitnej o pojemności aż 650 litrów, a jego aktualny poziom możemy sprawdzić na wielofunkcyjnym wyświetlaczu przy panelu 12V. Przy rozsądnym zużyciu wody, nawet przy korzystaniu z prysznica rufowego do opłukiwania się po kąpielach morskich, zbiornik ten wystarcza nawet na 3 dni. Do jego uzupełniania używane są 2 wlewy na lewym pokładzie oznaczone jako „Water”. Oba wlewy prowadzą do tego samego zbiornika.



Zdjęcie 23. Wskaźnik poziomu wody szarej („Fekalia”) oraz pitnej („Woda”)

Proszę zwrócić uwagę, że przy braku wody w zbiorniku należy odłączyć pompę elektryczną od wody słodkiej, gdyż będzie ona wtedy w sposób ciągły pracowała „na sucho”, co doprowadzi do jej spalenia.

W przypadku zapowietrzenia instalacji wody pitnej (pompy wody), a może tak się zdarzyć przy całkowitym opróżnieniu zbiornika, ze względów bezpieczeństwa, pompa wody pitnej, pomimo doprowadzonego zasilania nie uruchomi się. Pompa ta znajduje się pod podłogą w okolicach kuchenki gazowej w kambuzie, a dostęp do niej jest przez unoszoną rewizję w podłodze. Aby pompa ta zaczęła ponownie pracować, należy przy uzupełnionym zbiorniku z wodą pitną dokonać jej odpowietrzenia. W tym celu należy włączyć przełącznik „Water pump” na panelu 12V, uruchomić kran (najlepiej jej najbliższy – w kambuzie) i lekko okręcić śrubę odpowietrzającą tę pompę (wentyl), która znajduje się bezpośrednio przy tej pompie. Po wydostaniu się powietrza z pompy powinna ona rozpocząć pracę, a woda powinna popłynąć z kranu. Na koniec tej procedury proszę zakręcić śrubę odpowietrzającą.



Zdjęcie 24. Lokalizacja i odpowietrzenie pompy wody pitnej za pomocą śruby-wentyla

Wodę na jacht uzupełnia się węzem gumowym (proszę pamiętać o zabieraniu złączki z gwintem z kranu). Zalegająca w wężu, jak i ta w rurach na pomoście woda poddawana jest często długotrwałemu działaniu słońca, co sprzyja rozwojowi bakterii. Z tego powodu, aby chronić zbiornik jachtu ze słodką wodą przed tymi bakteriami, prosimy aby przed rozpoczęciem tankowania spuścić kilkanaście litrów wody do morza, aż zacznie płynąć chłodniejsza, świeża woda, którą skierujemy do zbiornika jachtu.

Uwaga:

W przypadku pomyłkowego wiania wody do zbiornika z paliwem (oznaczony z ang. „Diesel”), prosimy kategorycznie nie uruchamiać silnika i natychmiast skontaktować się z Czarterodawcą celem uzgodnienia procedury dalszego postępowania.

6. Silnik stacjonarny

Silnik stacjonarny jachtu (Volvo Penta D2-75, moc 55,1 kW – 75 KM) znajduje się pod podłogą przed schodami zejściówki, ma to dużą zaletę w porównaniu z silnikami montowanymi bezpośrednio pod kokpitem, gdyż zwiększa przestrzeń w kabinach rufowych, sprzyja równomiernemu rozłożeniu masy jachtu oraz wycisza hałas silnika – zwykle uciążliwy dla osób zajmujących kabiny rufowe. Aby otworzyć komorę silnika należy unieść klapę znajdującą się w podłodze.

Aby uruchomić silnik należy na biegu jałowym:

- uruchomić stacyjkę (pod prawym kołem sterowym) poprzez krótkotrwałe użycie przycisku on/off (do momentu pojawienia się stanu motogodzin na wyświetlaczu)
- poczekać na dwa dźwięki sygnalizujące gotowość do uruchomienia
- przytrzymać przycisk Start/Stop i po uruchomieniu silnika puścić go

W przypadku stwierdzenia braku chłodzenia w postaci wyrzucanej z lewej burty wody chłodzącej ze spalinami, prosimy wyłączyć silnik i niezwłocznie skontaktować się z przedstawicielem armatora.

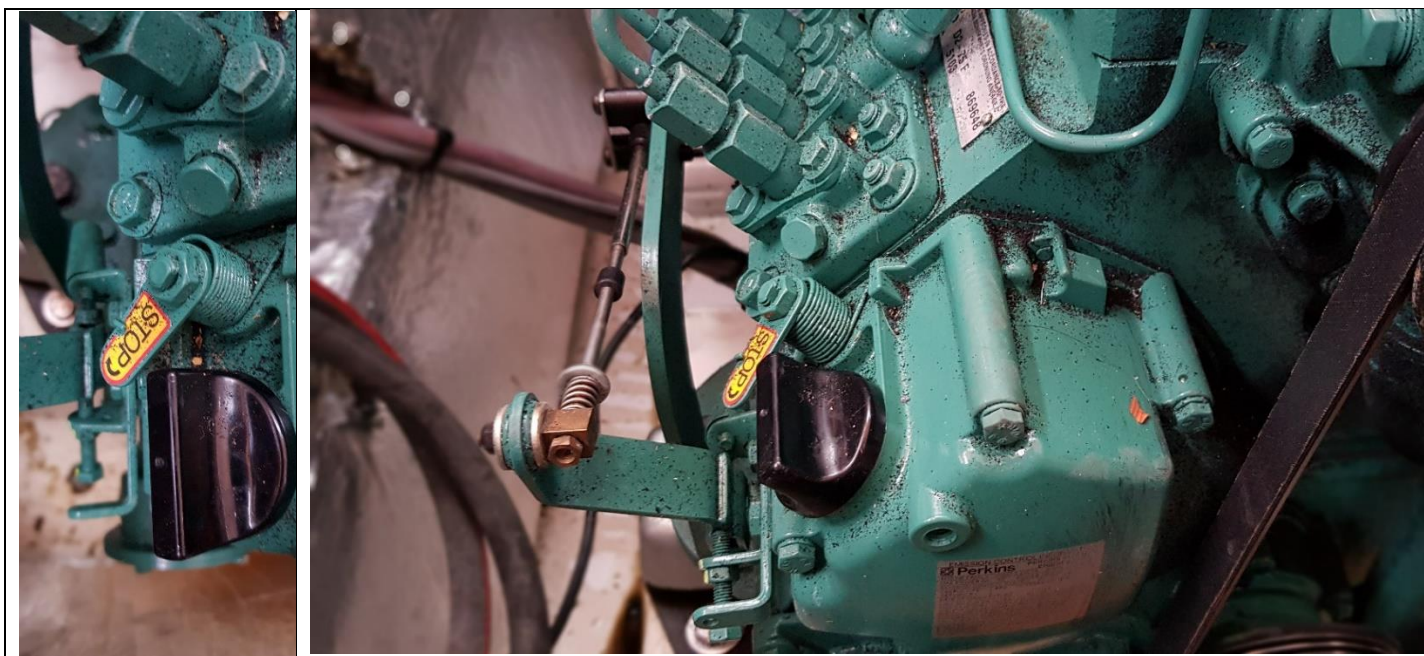
Aby zgasić silnik należy na biegu jałowym:

- przytrzymać przycisk Start/Stop, aż do zgaszenia silnika
- wyłączyć stacyjkę (pod prawym kołem sterowym) przyciskiem on/off (do momentu zniknięcia stanu motogodzin z wyświetlacza)

Jacht wyposażony jest w składaną śrubę uciągową. Obracająca się podczas żeglugi na wyłączonym silniku śruba porusza wałem silnika, co może być uciążliwie hałaśliwe. Aby uniknąć obracania się tego wału należy złożyć śrubę przed wyłączeniem silnika. W tym celu należy wyłączyć silnik na uruchomionym na chwilę biegu (obroty na około 1 500 rpm). Złożona (nie obracająca wałem) podczas żeglugi śruba wydłuża czas eksploatacji silnika oraz dodatkowo poprawia właściwości nautyczne jachtu (nie stanowi oporu pod wodą).

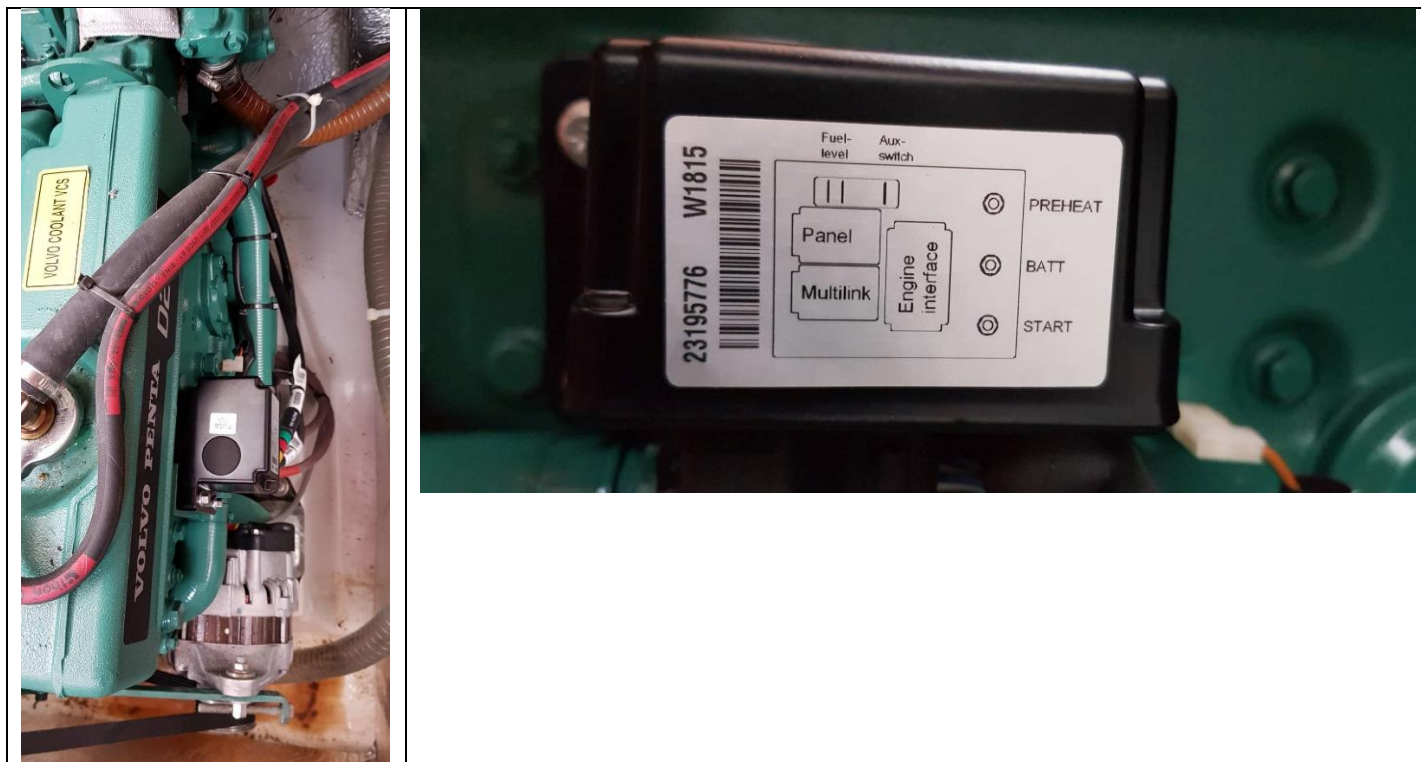
Awaryjne gaszenie silnika

Polega ono obróceniu w kierunku rufy małego ramienia oznaczonego jako „STOP”, które znajduje się w górnej części silnika. Zabieg ten odcina paliwo dochodzące do silnika i w konsekwencji jego zatrzymanie.



Zdjęcie 25. Awaryjne wyłączanie silnika za pomocą manipulatora z żółtą naklejką „STOP”

W przypadku awarii polegającej na braku możliwości wyłączenia silnika z panelu jego sterowania, prosimy o nie korzystanie z procedury jego awaryjnego wyłączenia (jak powyżej) i niezwłoczny kontakt z przedstawicielem armatora. W takim przypadku możliwe jest, że awarii uległ czarny moduł sterujący silnikiem zainstalowany po jego prawej stronie (patrząc w kierunku rufy), odpowiedzialny na zarówno uruchamianie jak i wyłączanie silnika. W konsekwencji konieczna może być interwencja odpowiedniego serwisu.



Zdjęcie 26. Moduł midi sterujący uruchamianiem i wyłączeniem silnika

6. Z dobrej praktyki żeglarskiej

Poniższe, dla niektórych prawdopodobnie dość oczywiste uwagi z naszej strony, pomogą Państwu w zachowaniu jachtu w dobrym stanie technicznym do końca Państwa czarteru.

- a. Podczas żeglugi prosimy o zadbanie o to, aby wszystkie drzwi wejściowe (do kabin i toalet) pozostawały jeżeli nie zamknięte na klamkę, to przynajmniej zablokowane magnetycznymi wspornikami-odbojnikami. Wielokrotnie trzaskające drzwi podczas żeglugi prowadzą do ich uszkodzenia.
- b. Żeglowanie z odbijaczami wyłożonymi za burtę nie tylko ujmuje dobrej praktyce żeglarskiej ale naraża te odbijcze na utratę np. wyniku uderzającej w nie falę. Dodatkowo obciąża to relingi, do których przymocowane są te odbijacze za pomocą krawatów (krótkich odcinków cienkiej liny).
- c. Podczas manewrowania w porcie prosimy zwrócić uwagę, iż ster strumieniowy narażony jest na wciągnięcie mooringów (lin i innych pływających obiektów), co grozi jego uszkodzeniem (zablokowaniem lub/i złamaniem plastikowych łopatek). Podobnie wystające poza obrys kadłuba płetwy sterowe są również narażone na zahaczenie mooringów.

7. Tankowanie paliwa po czarterze

Do dyspozycji są dwie stacje paliw – pierwsza – INA przy nabrzeżu Szibenika (niedaleko przystani promowej), a druga - Lukoil bliżej mariny Mandalina – na przeciwnym brzegu. Obie stacje wyposażone są we własne odbijacze, ale prosimy używać tu również jachtowych. W przypadku korzystania ze stacji INA prosimy o zwrócenie uwagi na możliwość rozkołysu jachtu od fal wytwarzanych przez niedaleko przepływające promy, a także brak osłonięcia tej stacji od wiatru. Stacja Lukoil jest lepiej osłonięta, ale ma wysokie betonowe nabrzeże, które znajduje się na wysokości kotwicy jachtu na dnie. Prosimy zwrócić szczególną uwagę aby przy podchodzeniu i odchodzeniu od tego nabrzeża nie uszkodzić kotwicy i jej mocowania na dnie jachtu.



Stopy wody,
Tomasz Bednarczyk
+48 660 771 444
tomasz.bednarczyk@pro-skipppers.com