

Instrukcja Obsługi Jachtu

MORS TRIUMF 870



Producentem jachtu jest Firma:

YACHT CHARTER DARIUSZ WYSOKIŃSKI

Adres; 05-090 Rybie ul; Rybna 58

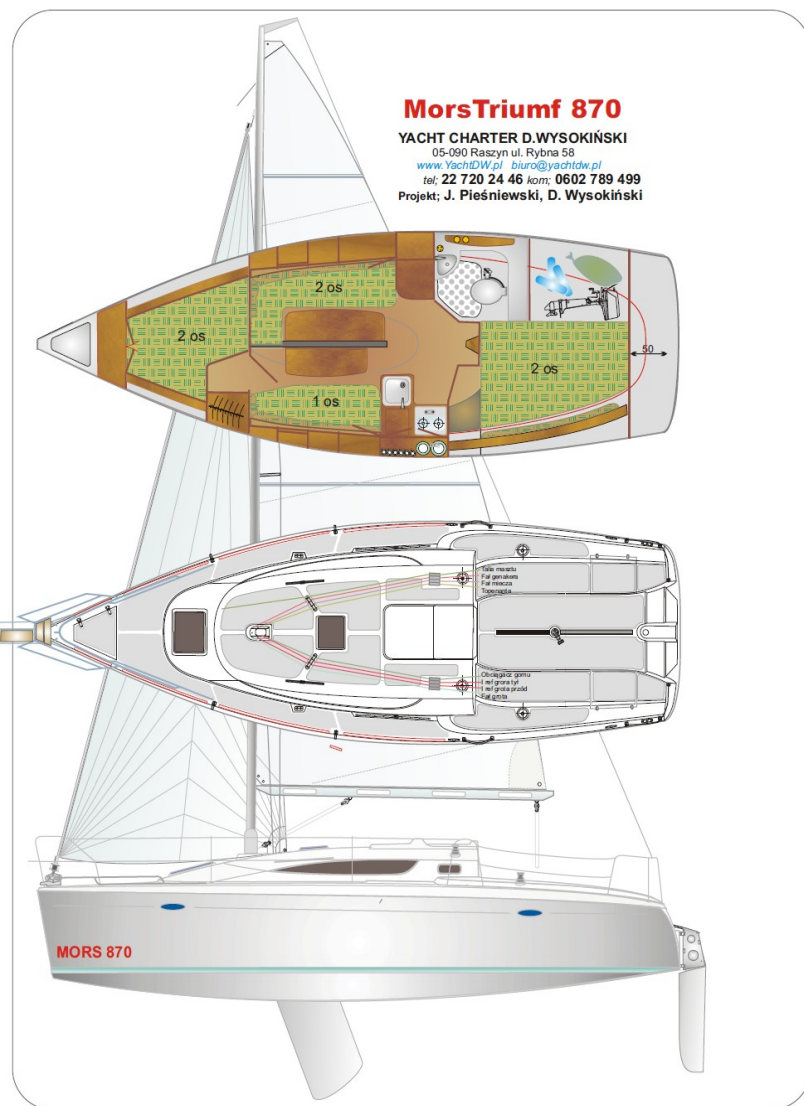
telefon; 22 7202446 kom; 602789499

Jacht MORS TRIUMF 870 jest zaprojektowany przez:

Jerzego Pieśniewskiego i Dariusza Wysokińskiego

SPIS TREŚCI;

1. Przeznaczenie Jachtu
2. Dane konstrukcyjne
 - 2.1. Wymiary podstawowe;
 - 2.2. Masa jednostki
 - 2.3. Stateczność
 - 2.4. Powierzchnia ożaglowania maszt 11m
 - 2.5. Napęd mechaniczny.
 - 2.6. Pojemności zbiorników.
3. Konstrukcja jachtu
 - 3.1. Kadłub
 - 3.2. Miec
 - 3.3. Pokład
 - 3.3.1. Skrajnik dziobowy.
 - 3.3.2. Luki pokładowe
 - 3.3.3. Okna na bokach nadbudówki.
 - 3.3.4. Suwkapa i sztorcoka
 - 3.3.5. Bakisty kokpitowe
 - 3.3.6. Knagi cumownicze
 - 3.3.7. Sztormreling
 - 3.4. Maszt i takielunek
 - 3.4.1. Maszt, wanty i bom
 - 3.4.2. Roller żagli przednich
 - 3.4.3. Kładzenie i stawianie maszt
 - 3.4.3.1. Kładzenie.
 - 3.4.3.2. Stawianie
 - 3.4.4. Oświetlenie nawigacyjne
 - 3.4.5. Olinowanie miękkie masztu (fały)
 - 3.5. Osprzęt pokładowy
 - 3.6. Ster
4. Obsługa silnika przyczepnego
5. Obsługa silnika stacjonarnego
6. Manewry na silniku
7. Wnętrze
 - 7.1. Zabudowa
 - 7.2. Kambuz
 - 7.2.1. Kuchenka gazowa
 - 7.2.2. Zlew.
 - 7.2.3. Lodówka
 - 7.3. Toaleta WC
 - 7.3.1. Toaleta chemiczna
 - 7.3.2. Toaleta morska
 - 7.4. instalacja elektryczna
 - 7.4.1. Akumulator



- 7.4.2. Oświetlenie
- 7.4.3. Ładowarka akumulatorów
- 7.5. Gaśnica
- 7.6. Pompa zęzowa
- 8. Uszkodzenie jachtu
- 9. Dbalność o środowisko, toaleta i zlew.
- 10. Uwagi klar jachtu po rejsie
- 11. Transport
- 12. Przegląd codzienny
- 13. Konserwacja jachtu



Wprowadzenie

Mors 870 zaprojektowany według najnowszych standardów ma sprostać nowym wysokim wymaganiom. Jacht jest pojemny i wygodny dla 7-8- osobowej załogi. Zapewniają to 3 oddzielne kabiny pozwalające na minimum intymności w przypadku żeglugi . Oczywiście we wnętrzu można się poruszać z podniesioną głową aż do samej grodzi separującej kabinę dziobową od mesy. W tej ostatniej duży stół zamocowany na skrzyni mieczowej pozwala na wspólny posiłek lub biesiadę całej załodze. Wygodna i obszerna łazienka z pełną wysokością stania. Kambuz z dwupalnikową kuchenką, zlewozmywakiem z czystą wodą oraz lodówka. Kokpit mieści całą załogę, stąd jego spore rozmiary, jest otwarty do pawęży. Ze względu na wysoką wolną burtę niezbędny jest, bowiem dostęp do wody od strony rufy. Nadbudówka z zaokrąglonymi krawędziami ma stosunkowo płaski dach, tak by można po niej się poruszać czy „leżakować”. Skuteczne powierzchnie przeciwpoślizgowe gwarantują dobrą przyczepność nawet na mokrym pokładzie. Ożaglowanie jachtu nie powinno sprawiać kłopotu niedoświadczonym żeglarzom natomiast bardziej wprawionym dać ogromną satysfakcję z pływania. *Lazy jacki* pozwalają na szybkie klarowanie żagla. Stateczność zapewnia balast wewnętrzny właminowany w dno o masie 900kg. Urządzenie ze sterem w jarzmie na pawęży- to rozwiązanie niemające konkurencji przy żegludze na płytkich wodach z częstym dobijaniem do brzegu.

Podstawowe dane konstrukcyjne;

1. Przeznaczenie Jachtu

- Jacht MORS 870 zaprojektowany jest w kategorii **C – Przybrzeżna** ; przeznaczony jest do uprawiania żeglarstwa na wodach przybrzeżnych, dużych zatokach, zalewach, jeziorach, rzekach i kanałach. Ograniczone jest jednak pływanie do siły wiatru 6 Beauforta włącznie i wysokości fali do 2 metrów.
- Dozwolona jest żegluga wyłącznie w porze dziennej.
- Jacht może prowadzić osoba posiadająca minimum **Patent Żeglarza Jachtowego** która została przeszkolona z jego obsługi.
- Sternik nie może prowadzić jachtu pod wpływem alkoholu ani innych środków odurzających.
- Jacht jest przeznaczony do pływania i mieszkania w maksimum 8 osób, maksimum 870 kG
- Za wszystkie manewry jak i utrzymanie jachtu w stanie dobrym odpowiada sternik.
- Przed każdym wypłynięciem jak i w czasie postoju w porcie sternik ma obowiązek sprawdzić stan techniczny jachtu, oraz stan środków wyposażenia ratunkowego.
- Na jachcie zostały wykonane próby stateczności (wykres w dokumentacji) jednak to właściciel odpowiada za właściwe załadowanie jednostki (właściwe rozmieszczenie obciążenia).

2. Dane konstrukcyjne

2.1. Wymiary podstawowe;

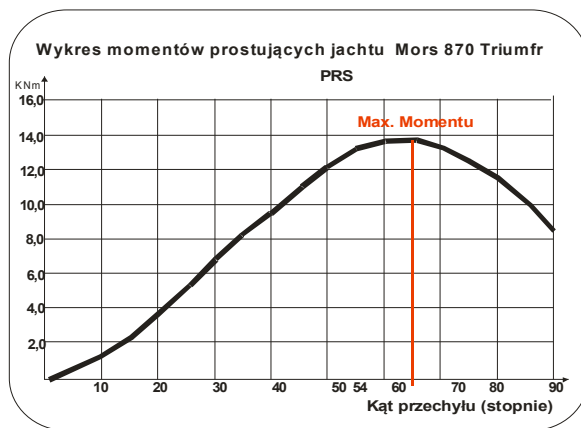
• Długość kadłuba - L_H	8,70 M
• Długość linii wodnej - L_{WL}	7,98 M
• Szerokość całkowita - B_{MAX}	3.00 M
• Szerokość linii wodnej - B_{WL}	2,39 M
• Wysokość burty na dziobie - F_F	1,11 M
• Wysokość kadłuba - D_{MAX}	2,20 M
• Wysokość nad wodnicą - H_A	12.84 M
• Zanurzenie bez miecza - T_c	0,36 M
• Zanurzenie z mieczem - T_{max}	1,68 M

2.2. Masa jednostki

• Masa jednostki pustej – M_N	2900kg
• Maksymalna nośność	870kg
• Masa jednostki załadowanej	3770kg

2.3. Stateczność

Jacht posiada 1050 kG balastu razem z mieczem podnoszony, gwarantuje mu to wstanie z pozycji położonej masztem na wodę, ale uzależnione to jest również od załadowania jachtu oraz rozmieszczenia załogi. Dołączony wykres stateczności wykonany w czasie prób podczas certyfikacji jachtu.

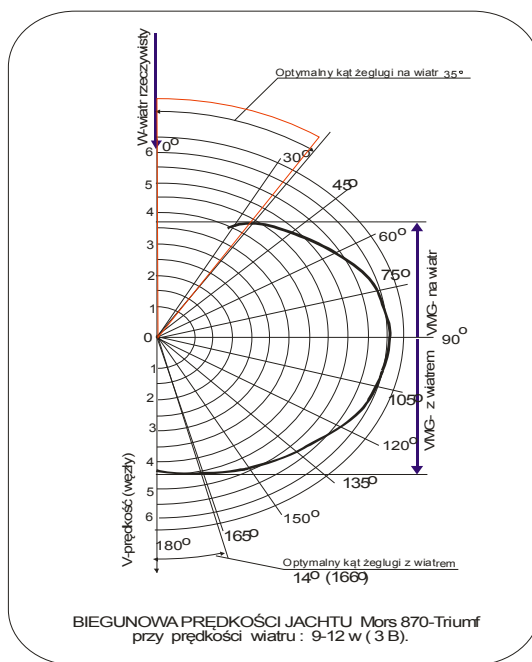
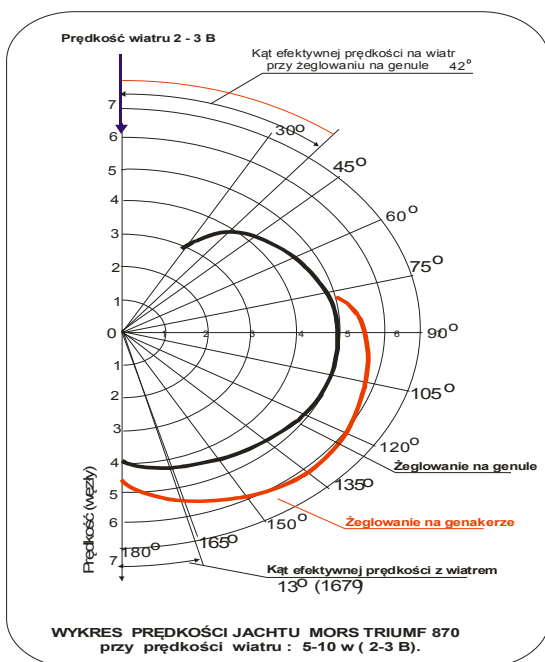


2.4. Powierzchnia ożaglowania maszt 11m

Jacht jest ożaglowany jako słup posiada pojedynczą parę salingów wysokości 11 m z bomem długości 4 metrów z sztakiem zaczepionym w 7/8 masztu, posiada pojedynczy aftersztak oraz jest wyposażony w roller do zwijania żagli przednich.

• Powierzchnia projektowa – As	39,20 m ²
• Grot	24,30 m ²
• Fok I	14,90 m ²
• Fok II	12,20 m ²
• Genoa	19,30 m ²
• Fok sztormowy	5,70 m ²
• Genaker	39,00 m ²

Wykresy biegunowych prędkości.



2.5. Napęd mechaniczny.

Jacht może być napędzany silnikiem spalinowy przyczepny jak i stacjonarnym jednak moc silnika jest ograniczona do 12,5kW. **Jeżeli zamontowany jest silnik przyczepny należy się stosować do zaleceń i uwag producenta silnika.** Prawidłowe mocowanie powinno się znajdować na prawej stronie rufy, na desce przykręconej do stopnia albo na specjalnym pantografie.

Zbiornik paliwa do silnika ze zbiornikiem odłączanym może być umieszczony w bakiście prawej ale po wykonaniu dla niego mocowania. Należy pamiętać że otwory wentylacyjne muszą być zawsze drożne nie mogą być niczym zasłonięte, żeby odbywała się prawidłowa wentylacja komory bakisty. Komora bakisty jest samo odpływowa, posiada otwór spustowy, nie powinien on być zasłonięty

2.6. Pojemności zbiorników.

-zbiornik na wodę słodką 80l znajduje się w części dziobowej pod spaniem cała objętość jest możliwa do wykorzystania, obsługuje instalacje przepływową do zlewu kuchni oraz umywalki w łazience, stalowe zawory kulowe zamykające odpływy spustowe wody usytuowane są bezpośrednio pod zlewnia.

-zbiornik przy toalecie chemicznej jest w komplecie i należy stosować się do zaleceń producenta toalety, toaleta posiada odpowiednia zagłębienie w celu stabilnego mocowania na podłozie w łazience.

Ważne! Należy stosować się do zaleceń odnośnie opróżniania zbiornika z toalety.

-zbiornik na paliwo wielkość jego zależy od wielkości standardowej przewidzianej do danego typu silnika w przypadku silnika zaburtowego ze zbiornikiem odłączanym powinien być zamontowany w bakiście lewej wyższej odpływowej ewentualnie w prawej po wykonaniu odpowiedniego mocowania.

-zbiornik dla silnika stacjonarnego wysokoprężnego przewidziany jest w komorze pod spaniem w kabince rufowej w tym przypadku pojemność zbiornika wynosi 55 litrów, napełnianie usytuowane jest w części rufowej jachtu.

Zbiorniki jeżeli nie zostały zamontowane w firmie YC powinny zostać zamontowane w specjalistycznym serwisie, w tym przypadku właściciel jachtu odpowiada za prawidłowe działanie instalacji.

3. Konstrukcja jachtu

3.1. Kadłub

Kadłub wykonano z monolitycznego laminatu poliestrowo-szklanego w formach negatywowych, wzmocniona strefa denna, dziobnica oraz strefa podwieszki wantowych. Pod podłogą w mesie między dennikami został wklejony i zalaminowany balast 1050 kg. W centralnej części kadłuba umieszczono skrzynkę mieczową, w której pracuje miecz obrotowy 130 kg, wykonany z grubej 15mm blachy stalowej.

3.2. Miecz

Miecz jest podnoszony za pośrednictwem bloczka przekładniowego i wybierany na pokładzie, przez bloczki zwrotne i knagowany na zbiorczej knadze, **opuszczany aż do odboju gumowego** na którym pracuje w pozycji opuszczonej.

Ważne! Miecz opuszczamy zawsze powoli nie puszczając go za szybko.

Opuszczać i podnosić miecz należy płynnie, by nie dopuścić do swobodnego, niekontrolowanego opadania. Podnoszony jest przez linkę stalową albo linkę z dynemy do której dostęp jest przez okienko rewizyjne na górnej części skrzyni mieczowej, do obowiązków serwisowych sternika należy **zawsze sprawdzić stan fału** i linki podnoszącej miecz. W przypadku podejścia jachtem do piaszczystej plaży należy być bezwzględnie przekonany, że miecz został całkowicie podniesiony do góry. Poza tym należy pamiętać, że niedopuszczalne jest cumowanie jachtu po osadzeniu go na plaży bezpośrednio na piasku jaki z kamienistym dnem jeziora.

3.3. Pokład

Pokład został wykonany jako laminat poliestrowo-szklany z zastosowaniem przekładki w postaci pianki Herex, posiada wygodne szerokie pół pokłady, integralne powierzchnie przeciwślizgowe oraz stop reling. Pokład posiada duży wygodny kokpit który pomieści całą załogę, wyposażony jest od strony rufy w pół kosze i pasy balastowe. Pamiętaj zawsze **sprawdź** czy pasy balastowe są odpowiednio napięte i czy **szkle zapinające są mocno zaciśnięte**. Wygodną pracę przy maszcie zapewnia pokład dziobowy. Kokpit jachtu jest samo-odpływowy, należy pamiętać, że pozostawione rzeczy na kokpicie mogą zostać wypłukane za rufę. Usytuowanie schodków na rufie umożliwia swobodne wychodzenie i wchodzenie na jacht zarówno z brzegu jak i z wody. Pokład został tak zaprojektowany, że sternik ma widoczność we wszystkich kierunkach, przy pływaniu na silniku, w czasie pływania na żaglach i w czasie przechyłu musi pamiętać o tym, żeby kontrolować przestrzeń przed jachtem po zawietrznej która jest zasłonięta żaglem, pożyteczne jest okienko przezroczyste w żaglu przednim. Tratwa ratunkowa może być zamontowana za masztem, albo można przechowywać ją w bakiście lewej.

Ważne! Obowiązek bezpiecznego pływania spoczywa na prowadzącym jacht.

3.3.1 Skrajnik dziobowy.

Wykonany jest jako samo odpływowy, niemniej jednak należy zwrócić uwagę czy otwór nie jest czymś zablokowany.

Na dziobnicy tak zwanym Kaczym Dziobie zamontowana jest kotwica a linkę kotwiczną ewentualnie łańcuch należy tak ułożyć w skrajniku żeby były zawsze gotowe do wydawania z kotwicą, nie należy zapomnieć o tym że zawsze koniec liny albo łańcucha musi być zamontowany na stałe (przyśrubowany) do kadłuba. Należy pamiętać że dobrym zwyczajem jest blokować kotwice żeby nie mogła samodzielnie opaść. Nie używane kotwice chowamy wyłącznie do forpiku (bakista dziobowa) lub umieszczamy w uchwytach zamontowanych na koszach. Nie wolno kotwic umieszczać w innych bakistach, ponieważ mogą one trwale uszkodzić znajdujące się w nich wyposażenie (np. zbiorniki na wodę lub paliwo, akumulator) lub też zniszczyć samą bakistę. Do bakist należy chować cumy po ich wysuszeniu, o ile warunki pogodowe na to pozwalają.

W skrajniku dziobowym znajduje się **ważny punkt serwisowy** mianowicie podwiesz szałagowa.

Ważne! Zawsze w czasie przeglądu codziennego należy sprawdzić stan mocowania szałagu, czy bolce, zawlecзки są na swoim miejscu i odpowiednio zabezpieczone przed wypadnięciem.

3.3.2. Luki pokładowe

Na pokładzie zamontowane jest 5 luków otwieranych; 1 kabine dziobowej na pokładzie dziobowym, produkcji firmy TRIMET. Należy pamiętać że przy otwartym, uchylonym luku jest możliwość zaczepienia się szotów w czasie zwrotów. Na dachu nadbudówki znajduje się luk firmy TRIMET, nad stołem ale ten luk nie przeszkadza w żadnych manewrach. Dla lepszej wentylacji w kabince rufowej znajdują się dwa luki firmy MOONLIGHT jeden na bocznej ścianie od strony zewnętrznej i jeden od strony kokpitu. W czasie testów stateczności przy całkowitym położeniu masztem do poziomu wody luki w bocznych ściankach znajdowały się tuż nad wodą ale ze względów bezpieczeństwa przy trudniejszych warunkach i zafalowaniu zaleca się zamykanie bocznych luków. Ostatni z otwieranych luków firmy MOONLIGHT znajduje się w kabince WC. Wszystkie luki posiadają dwie pozycje; szczelną i z niewielką szczeliną wentylacyjną. Należy pamiętać, że należy okresowo smarować uszczelki silikonem w płynie jak podaje producent luków. Należy się stosować do zaleceń i uwag producenta danego luku. Certyfikaty dostarczone są wraz z dokumentacją jachtu.

3.3.3. Okna na bokach nadbudówki.

Na bokach nadbudówki są wklejone na stałe duże okna z poliwęglanu barwionego, pamiętać należy że poliwęglan się rysuje i w związku z tym postępujemy ostrożnie przy myciu i użytkowaniu. Okna są wklejone specjalnym klejem ale nie zwalnia to nas z kontroli okresowej czy nie widać jakiś miejsc gdzie ten klej zaczyna się odklejać, należy wtedy zwrócić się do serwisu o ponowne wklejenie całych okien.

3.3.4. Suwkapa i sztorckapa

Elementy suwkapy i sztorc kłapy wykonane są z poliwęglanu. W sztorckapie zamontowany jest zamek zamykający wnętrze jachtu. Poliwęglan jest materiałem miękkim należy więc uważać żeby nie rysować ich.

3.3.5. Bakisty kokpitowe

Obydwie bakisty kokpitowe są samo odpływowe zamykane kłapami, posiadają sprawną wentylację z zamkiem zatraskowym. Bakisty posiadają zabezpieczenie przed opadnięciem w postaci linki i zapinki którą zapinamy za kosze rufowe, należy przy tym zwrócić uwagę żeby ciężka kłapa nie opadła. Nie należy dopuszczać do tego, aby w zewnętrznych bakistach jachtu znajdowała się woda. Szczególną uwagę należy zwrócić przy myciu jachtu, gdy jest on polewany zbyt dużą ilością wody, która przelewa się przez odpływy i zalewa bakisty, a i wszystko co się tam znajduje.

W bakiście lewej znajduje się miejsce na butle.

Pamiętaj! - Butle zawsze muszą być umocowane, służą do tego specjalne pasy, zawór butli w czasie gdy nie jest używana powinien być zamknięty. W żaden sposób nie wolno utrudniać dostępu do elementów instalacji gazowej. Należy trzymać pokrywy ochronne, kołpaki i zaślepki. Zapasowe butle przechowywać specjalnym mocowaniu i przypięte pasami. Nie używać pomieszczenia na butle do przechowywania jakiegokolwiek innego sprzętu i wyposażenia

Ostrzeżenie! - Nigdy nie zostawiaj jednostki bez nadzoru w czasie, kiedy urządzenia spalające gaz są w użyciu.

Ostrzeżenie! - Nie palić ani nie używać otwartego ognia podczas wymiany butli LPG. Przed odłączeniem pustych butli w celu ich wymiany zamknąć zawory na tych butlach.

Ważne! Po każdej wymianie butli sprawdź szczelność za pomocą środka pianotwórczego, wody mydlanej lub detergentu (przy zamkniętych zaworach palników i otwartym zaworze butli i zaworze w instalacji) środek pianotwórczy do wykrycia nieszczelności spełnia wymagania EN 14291. W przypadku wykrycia nieszczelności, zamknąć zawór na butli, naprawy instalacji może wykonać osoba kompetentna.

3.3.6. Knagi cumownicze

Jacht wyposażono w 4 knagi cumownicze wykonane ze stali nierdzewnej 2 na dziobie i 2 na rufie posiadają specjalne wzmocnienia konstrukcyjne nie zwalnia to z obowiązku umiejętnego cumowania z zachowaniem odpowiedniej długości cum i szpringów aby uniknąć sytuacji że mogłaby się jakaś knaga poluzować (naruszyć jej wzmocnienia). Należy pamiętać że jest to jeden z wielu elementów zapewniający bezpieczeństwo, dla tego należy kontrolnie sprawdzać sposób mocowania knag do pokładu, ponieważ siły na knagach potrafią być bardzo duże. W czasie postoju jachtu zawsze dbamy o jego właściwie zacumowanie i zabezpieczenie przed uszkodzeniami. W tym celu bezwzględnie należy stosować odbijacze znajdujące się na wyposażeniu jachtu.

3.3.7. Sztormreling i sztorm liny

Słupki sztormrelingu są mocowane do pokładu w miejscach specjalnie wzmocnionych, posiadają wklejoną w laminat jako przekładka duralową grubą blachę, w której są gwintowane śruby mocujące, napięta jest na nich linka sztormrelingu. Jednak jak całą siłą złapiemy się za stójkę relingu możemy wyłamać mocowanie z pokładu. Musimy zwrócić uwagę na sytuacje zawieszania odbijaczy bezpośrednio na linkach relingu ponieważ przy większym naporze na fali mogą one uszkodzić mocowanie stójek albo wręcz zerwać cały sztormreling. Na pokładzie od knag dziobowych przez podwieszanie wantowe do knag rufowych można zaczepić sztorm liny, umożliwiają one bezpieczną komunikację w trudnych warunkach.

3.4. Maszt i takielunek

3.4.1. Maszt, wanty i bom

Maszt wykonany jest przez firmę MAST Z Nieborowa wiodącą na Polskim rynku jest mocny i solidny, jednak maszty łamią się z reguły wskutek nieumiejętnej obsługi lub braku przeglądów serwisowych codziennych. **Pamiętaj w ramach codziennego przeglądu jachtu sprawdź wszystkie punkty mocowania masztu z pokładem**, sprawdź czy nie pojawiają się jakieś widoczne zmiany w konstrukcji podwiesi wantowych i podwiesi aftersztagu, sprawdź stan salingów czy są we właściwym kącie do masztu, sprawdź stan zawleczek na ściągaczach, sprawdź kontry na ściągaczach czy czasami nie jest jakaś poluzowana a zwłaszcza wtedy gdy jacht stoi jakiś czas przy silnym wietrze.

3.4.2. Roller żagli przednich.

Roller jest tego samego producenta co maszt czyli firmy MAST z Nieborowa. Roller wymaga sporo naszej uwagi w związku z tym, że jest to od razu nasz sztag, a jak wiadomo cały maszt stoi na sztagu. Przez środek rollera przechodzi sztag właściwy który jest umocowany do sztagownika znajdującego się na dziobie i podwiewi sztagowej na maszcie. Roller jest skręcany z 2 metrowych odcinków należy pamiętać, żeby kontrolować czy nie poluzowały się śruby mocujące odcinki ze sobą oraz stan krętlika górnego i dolnego bębna. Pamiętać należy o sprawdzeniu mocowania żagla do fału.

Ważne; przy każdej możliwości gdy maszt jest położony sprawdzamy mocowanie do masztu sztagu (rollera), sprawdzamy stan przetyczek oraz ich zabezpieczenia, kółka lub zawlecзки zawsze muszą być świeże i sprawne, kółka nie mogą być rozgięte za luźne i takie które mogą stwarzać możliwość że wypadną, zawlecзки muszą być odpowiedniej średnicy i dokładnie rozgięte.

3.4.3. Kładzenie i stawianie masztu

3.4.3.1. Kładzenie.

- Jacht przy kładzeniu lub stawianiu masztu powinien być unieruchomiony (zacumowany lub zakotwiczony).
- Przed opuszczeniem masztu należy sprawdzić, czy z położonym masztem będziemy w stanie manewrować jachtem – nie zaleca się opuszczania masztu w portach i miejscach cumowania innych jachtów. Należy zwracać szczególną uwagę, aby podczas manewrowania z położonym masztem nie doszło do kolizji z inną jednostką lub przeszkodą, -Zamknąć wszystkie luki pokładowe na jachcie,
- Zrolować foka oraz zrzucić grota i zapiąć do w pokrowcu „lazy jack”,
- Wyluzować talię achtersztagu,
- Poluzować linkę rollera do foka z prawej burty,
- Wyluzować albo odpiąć talię grota,
- Wypiąć obciążacz bomu wyjmując zawleczkę i bolec (należy uważać, aby nie zgubić tych elementów ponieważ będą niezbędne przy wykonywaniu czynności powrotnych),
- Rozmieścić załogę w taki sposób, aby jacht był stabilny (nie kołysał się na boki) oraz tak, aby nikt z załogi nie przebywał pod masztem, tzn. w obszarze od stopy masztu do rufy. Należy pamiętać, iż talia podnoszenia jest urządzeniem i może ulec uszkodzeniu, a liny niezależnie od tego jak są wytrzymałe mogą zostać przecięte lub zerwane,
- Żagiel należy wyjąć z masztu bom odkręcić i przy pomocy załogi położyć sklarowany równolegle na kabinie ale tak żeby nie przeszkadzał przy kładzeniu masztu
- Przełożyć linę talii stawiania i kładzenia masztu przez stoper i obłożyć na kabestanie delikatnie napiąć talie do momentu zluźnienia się zawlecзки na sztagowniku.
- Wyjąć przetyczkę od sztagownika,
- Przy pomocy kabestanu delikatnie ale płynnym ruchem luzować linę pilnując aby w tym momencie załoga była na swoich miejscach a jacht był stabilny. Maszt należy kłaść i podnosić tak, aby jego ruch był płynny. W żadnym przypadku nie wolno dopuścić do tego, aby maszt uderzył w tylną podporę,
- Maszt kładziemy do momentu zauważenia luzowania się sztagu z trolerem, wtedy delikatnie dobieramy linę żeby roller był cały czas napięty Po położeniu masztu należy naciągnąć bramę tak, aby sztywny sztag nie zwisał swobodnie. Nie wolno chwytać się sztywnego sztagu, a szczególnie, gdy maszt jest położony. Sztywny sztag jest wykonany z profilu aluminiowego i może zostać skrzywiony, a śruby mogą się poluzować.
- Należy sprawdzić czy całe olinowanie znajduje się na jachcie i jest właściwie zabezpieczone. Bardzo często bywa, że achtersztag i inne olinowanie ląduje w wodzie, a następnie w śrubie silnika, na kadzie innego jachtu lub na kei.

3.4.3.2. Stawianie

- Przed postawieniem masztu należy sprawdzić stan olinowania stałego w tym przede wszystkim przetyczki, zawlecзки i ściągacze (czy są skontrolowane),
- Należy sprawdzić czy żadne elementy olinowania (szoty lub fały) nie znajdują się pod piętą masztu, ponieważ mogą ulec przecięciu w czasie stawiania masztu,
- Stawiamy maszt poprzez wybieranie na kabestanie liny przy pomocy korby, należy pamiętać aby zacisk stopera był w pozycji pół zamkniętej. Maszt powinien podnosić się płynnie bez stawiania większego oporu. W momencie napotkania oporu należy natychmiast przerwać podnoszenie masztu i sprawdzić czy

olinowanie masztu nie zaczęło się o osprzęt pokładowy (okucia, knagi, rumpel, pantograf, itp.),

- **Nie wolno stać pod stawianym masztem**, pomagać ręcznie, należy skoncentrować się na całym manewrze i sprawdzać czy nie podwinęły się ściągacze.
- Po postawieniu masztu zabezpieczyć go przez włożenie przetyczki w sztagownik,
- Wybrać achtersztag
- Zamontować ponownie bom łożyc żagiel i założyć obciążacz bomu oraz talie grota
- Sprawdzić całe olinowanie wszystkie jego punkty, należy pamiętać że jest to trudny manewr i należy wykonać go dokładnie, ponieważ może to skutkować późniejszymi ajwarami w trakcie pływania.

3.4.4. Oświetlenie nawigacyjne

Na jachcie zamocowane jest oświetlenie nawigacyjne na topie i na dziobie lampa sektorowa czerwono/zielona, na rufie biała. Oraz lampa kotwiczna. Plan umieszczenia włączników znajduje się na rysunku tablicy elektrycznej Rys nr; 0-20

3.4.5. Olinowanie miękkie masztu (fały)

Maszt posiada fały grota i foka poprowadzone wewnątrz masztu i wyprowadzone przez bloczki zwrotne i kierunkowe do kokpitu na ścianę kabiny, blokowane są przez spid loki a wybierane przez kabestany szotowo fałowe.

Topenanta poprowadzona od bomu przez top masztu, wewnątrz wychodzi na pokład tak jak fały przez bloczki zwrotne i knagowana jest na spid lokach.

Leazy jack od pokrowców przez bloczki knagowany jest bezpośrednio na maszcie.

Jacht może być wyposażony w liny szybkiego refowania grota, sprowadzone również do stoperów na pokład.

Podstawowym wyposażeniem olinowania jest także obciążacz bomu wybierany przez kabestan na pokładzie i knagowany na stoperach.

3.4.6. Olinowanie miękkie pozostałe

Szoty żagli przednich foka ewentualnie genuły poprowadzone są w dwojaki sposób; foka do szyny umieszczonej na nadbudówce kabiny o do kabestanu szotowo/fałowego przy którym jest knaga umożliwiająca szybkie blokowanie i zwalnianie żagla, oraz do szyny na pokładach dla żagli typu genuła i dalej do kabestanu na kabinę.

Linka rollera, poprowadzona jest w oczkach przyspawanych do słupków sztormrelingu i dochodzi do knagi umieszczonej po prawej stronie kokpitu, linkę rollera obsługujemy przez luzowanie przy rozciąganiu żagla oraz przez wybieranie przy jego rolowaniu (refowaniu)

Cumy, na jachcie powinny być zawsze sklarowane, suche gotowe do założenia.

Dobra praktyka mówi że powinny być przynajmniej 4; dziobowa, rufowa, szpring dziobowy i szpring rufowy. Przynajmniej jedna powinna być długa 40-50 metry.

3.4.7. Bom

Na jachcie został zamontowany kompletny fabryczny bom dostarczony w komplecie z masztem. Jest ciężki i niewygodny zwłaszcza podczas zdejmowania oraz innych manewrów, jest to jedyny duży a ma ponad 4 metry element ruchomy na jachcie. Bom jest wykonany z aluminium anodowanego, należy uważać i w czasie zdejmowania opuszczania, układać go na jakiejś miękkiej podkładce (ale nie kapoku) ponieważ jak nie zabezpieczymy go to się nieodwracalnie porysuje. Należy uważać również ponieważ jak stuknie się bomem w laminat zwłaszcza w jego naroże kant, to można odłupać żelkot w tym miejscu, i będzie to bardzo nieestetyczne oraz będzie wymagało naprawy. O tym że w czasie pływania należy zwracać szczególną uwagę na bom zwłaszcza przy zwrotach nie trzeba przypominać, uczą tego na wszystkich kursach żeglarskich.

3.5. Osprzęt pokładowy

Na pokładzie zamontowane są;

- 4 knagi cumownicze 2 na dziobie 2 na rufie po jej obydwu stronach.
- 2 stopery potrójne
- 2 kabestany szotowo/fałowe 16 st samoknagujące
- 2 szyny foka z wózkami zamocowane na nadbudówce
- talia grota zamocowana w kokpicie, do okucia (słupka)na środku kokpitu, Jacht jest wyposażony w talię wielokrotną pozwalającą swobodnie operować grottem.
- talia achtersztagu zamocowana na koszach rufowych posiada własną knagę.

- sztormreling, mocowany jest do pokładu w miejscach specjalnie do tego przystosowanych, specjalnie wzmocnionych, jednak przy wysokości 60 centymetrów łatwo go uszkodzić. Należy pamiętać zawsze, że można go naruszyć albo nawet wyłamać jeżeli będziemy ciągnęli za słupki. Ważne! Zawsze sprawdzaj przy przeglądzie codziennym czy mocowania linek sztormrelingu są właściwie zabezpieczone, a całość należy napięta, ponieważ to jest element służący bezpieczeństwu bezpośredniemu załogi
- kosze dziobowy i rufowy są wykonane ze stali nierdzewnej polerowanej, przykręcone są w miejscu specjalnych wzmocnień, i zaczepione do nich są linki sztormrelingu przewleczone przez słupki.

Ważne! Knagi dziobowe i rufowe są przewidziane jako punkt mocowania lin holowniczych dla jachtu, o wytrzymałości; 1000kG dziobowe i 600 kG rufowe.

Ostrzeżenie! Zawsze holuj lub bądź holowany z małą prędkością, a już na pewno nie przekraczaj prędkości 7 węzłów. Używaj odpowiednich lin do holowania. Obowiązkiem właściciela jest aby wytrzymałość lin holowniczych, łańcuchów kotwicznych oraz kotwic była zawsze mniejsza o 20% od wytrzymałości okuć do jakich są mocowane, w przeciwnym razie może nastąpić trwałe uszkodzenie poszycia jachtu. Liny w czasie holowania muszą być tak zamocowane, żeby umożliwiły ich zwolnienie pod obciążeniem. Właściciel decyduje jaki sposób holowania będzie najodpowiedniejszy.

Ważne! Właściciel zobowiązany jest od okresowej kontroli wszystkich punktów mocowania .

3.6. Ster

- Ster zewnętrzny podnoszony z płetwą profilowaną i rumplem z kłagami. Płetwa wykonana jest ze zbrojonego laminatu poliestrowo szklanego, pracuje w policzkach ze stali nierdzewnej. Nigdy nie należy pływać z płetwą podniesioną (leżącą na wodzie). Może to doprowadzić do złamania płetwy sterowej albo do uszkodzenia jarzma steru.

Ważne! Zawsze pływamy z płetwą ustawioną pionowo to znaczy z wybranym i zaknagowanym falem.

- Na rumplu zamontowane są specjalne knagi tak zwane zrywaki w te knagi mocujemy kontrafał płetwy sterowej. Po wpłynięciu na przeszkodę podwodną knagi się automatycznie otwierają co powoduje że kontrafał płetwy sterowej zostaje odblokowany, a płetwa sterowa wypływa do góry, co minimalizuje możliwość jej uszkodzenia przez przeszkodę podwodną. W celu przygotowania do knagi do dalszej eksploatacji należy ją ponownie zamknąć (zatrzasnąć). Plan urządzenia sterowego Rys; 0-05

4. Obsługa silnika przyczepnego



Silnik przyczepny obsługiwać według instrukcji dostarczonej wraz z silnikiem

5. Obsługa silnika stacjonarnego

- - Przed uruchomieniem silnika sprawdzić czy manetka gazu oraz biegu znajduje się w pozycji neutralnej,
- - Silnik uruchamia się poprzez przekręcenie kluczyka w stacyjce,
- - Przekręcić kluczyk do momentu wyczucia delikatnego oporu i odczekać kilka sekund aż nagrzej się świece żarowe.
- - Przekręcić kluczyk i uruchomić rozrusznik. Jak tylko silnik zacznie pracować – puścić kluczyk
- - W trakcie pracy silnika sprawdzać wylot spalin z wodą. Brak wylotu wody ze spalinami oznacza brak chłodzenia. W takim przypadku należy natychmiast wyłączyć silnik, i zawiadomić serwis.
- - Zaświecenie się czerwonej lampki i pojawienie się sygnału dźwiękowego przy stacyjce oznacza awarię silnika. W takich przypadkach występuje bezwzględny zakaz ponownego uruchamiania silnika i konieczność natychmiastowego powiadomienia armatora.

6. Manewry na silniku

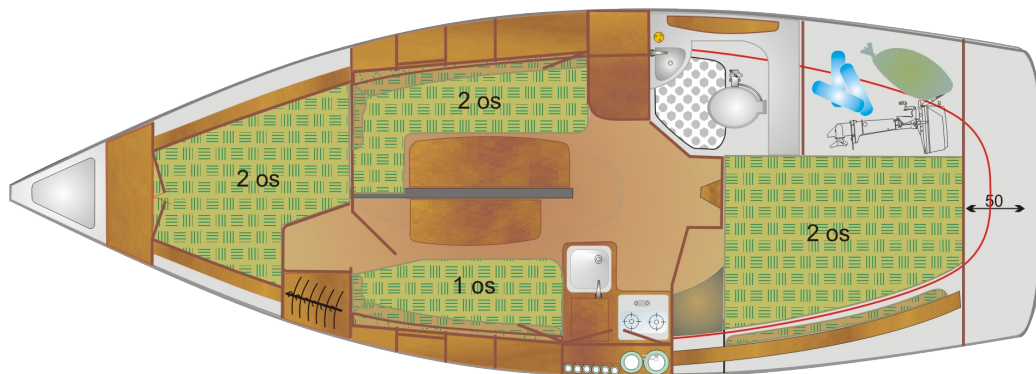
Bieg do przodu i do tyłu wrzucamy poprzez przesunięcie manetki do przodu lub do tyłu. Nigdy nie należy bezpośrednio przełączać dźwigni biegów z pozycji np. "płynięcie do przodu" na "płynięcie do tyłu". Zawsze przed takim manewrem należy zmniejszyć obroty silnika do minimum, wrzucić bieg jałowy "na luz", a następnie po chwili przerwy wrzucić kolejny bieg do przodu lub do tyłu,

Podczas manewrowania, szczególnie w portach staramy się nie używać dużej „ilości gazu”. Ze względu na dużą bezwładność, właściwą prędkość jachty osiągają dopiero po chwili. Użycie nadmiernej „ilości gazu” przez niecierpliwych żeglarzy często jest zgubne, ponieważ rozpedzonego jachtu o dużej masie nie da się zatrzymać w miejscu,

Silniki są chłodzone cieczą(wodą) należy zwracać uwagę czy następuje właściwy obieg czynnika chłodzącego (wody) przez silnik. W przypadku jego braku należy wyłączyć silnik oraz skontaktować się z czarterującym.

Ważne! Wszelkie problemy i sposób instalacji opisany jest w instrukcji dostarczonej wraz z silnikiem

7. Wnętrze



7.1. Zabudowa

- Kadłub z pokładem są sklejone i z laminowane na całej długości
- Bogato wyposażone wnętrze wykonane ze sklejki szklanej kolor sapelli, bakisty malowane topkodem na biało, obróbki z mahoniu, tapicerka w kolorze beżowym.
- Kabina dziobowa oddzielona od mesy drzwiami; długość spania 2,2 m, na burtach zamontowane półki, w dziobie otwierana szafka. W kabinie w przedniej części pod spaniem jest komora wypornościowa a w następnej przegrodzie zamontowany jest zbiornik wody.
- W salonie zabudowane są spania/siedzenia z oparciami a nad nimi po prawej i lewej stronie zamontowane są otwierane szafki. Na zabudowanej skrzyni miecza obrotowego zamontowany jest duży rozkładany stół. Kuchnia usytuowana na lewej burcie zawiera kuchenkę 2 palnikowa oraz zlew z wodą ze zbiornika wewnętrznego i lodówkę wstawianą ładowaną od góry albo laminatową bez agregatu. Nad kuchnią zamontowana jest wisząca szafka na zastawę stołową, naczynia i przybory kuchenne a pod kuchnią i zlewem jest miejsce na garnki i zapasy jedzenia. Na prawej burcie wykonany jest stolik z szafką elektryczną.
- Kabina rufowa oddzielona jest drzwiami od salonu posiada spania o długość 2,2m, oświetlona jest bulajem z kokpitu i z boku kabiny. Na burcie zamontowana jest długa półka.
- Kabina toalety wyposażona jest w WC. Typu chemicznego, oraz umywalkę z laminatu podłączoną do systemu wody wewnętrznej. Ważne; Bezpośrednio pod zlewem w szafce znajduje się stalowy zamykany zawór spustowy wody. Kabina WC. posiada wiele szafek i półek na drobny osprzęt.
- Oświetlenie elektryczne zawiera 8 punktów w kabinie i jeden w bakiście prawej, podłączone do akumulatora 12V, 70Ah, oświetlenie nawigacyjne oraz oświetlenie pokładu, ładowanie akumulatora prostownikiem, gniazdo podłączeniowe w forpiku oraz gniazdo 220V na tablicy rozdzielczej.



7.2. Kambuz

Kambuz znajduje się na lewej burcie, wyposażony jest w kuchenkę dwupalnikową oraz zlew ze stali nierdzewnej. Wyposażenie kambuza (szczególnie garnki, talerze, kubki i inne) po umyciu należy osuszyć na zewnątrz jachtu lub wytrzeć i wówczas umieścić w szafkach wewnątrz jachtu. Plastikowe papierowe (łatwo palne) wyposażenie kambuza należy trzymać z dala od włączonej kuchenki gazowej. Do zbiornika na wodę czystą nie wolno wlewać wody z jeziora, rzeki – zanieczyszczenia mogą uszkodzić pompę wody i trwale zanieczyścić zbiornik. W czasie rejsu wewnątrz jachtu należy regularnie wietrzyć, a przy deszczowej, wilgotnej pogodzie wskazane jest, aby od czasu do czasu stawiać materace na sztorc, by wilgoć znajdująca się pod materacami miała możliwość odparowania. Nie wolno kroić na żadnych drewnianych elementach jachtu – do tego służy deska do krojenia, która znajduje się na wyposażeniu każdego jachtu. Lakierowane drewno to nie to samo, co blaty kuchenne. Krojenie chleba na drewnianym lub innym elemencie jachtu doprowadzi do jego zniszczenia. Nie wolno wyjmować materacy z wnętrza jachtu w celu położenia ich np. na trawie, przy ognisku, na mokrym pokładzie itp., i stosowania jako miejsce do siedzenia, materace zawilgotnieją a potem położone w jachcie będą od spodugniły. Nie wolno umieszczać kapoków w zewnętrznych bakistach jachtu oraz nie wolno stosować ich do zabawy, wygody, np. kąpieli w rzece, jako siedzenie przy ognisku.



7.2.1. Kuchenka gazowa i butle

Ważne! Należy sprawdzać mocowanie butki w czasie klaru przed wyjściem z portu.

Aby zapalić kuchenkę gazową należy :

- odkręcić zawór butli gazowej w lewo, butla znajduje się w bakiście lewej i jest umocowana paskiem do uchwytu.
- odkręcić kurek kuchenki, wcisnąć go i podpalić gaz,
- po zapaleniu się gazu kurek należy trzymać wciśnięty przez kilka sekund, w przeciwny razie płomień zgaśnie,
- gaszenie płomienia następuje po wyłączeniu kurka w kuchence,
- W przypadku konieczności wymiany butli z gazem proszę pamiętać, że gwint na reduktorze gazowym jest "lewoskrętny",
- **Zawór główny powinien być otwierany tylko na czas pracy kuchenki**, poza tym ze względów bezpieczeństwa powinien być zakręcony.
- Zdarza się, że podczas gotowania coś rozlejemy i kuchenka zostaje zalana łącznie z wnętrzem palnika. Nie wolno wówczas na własną rękę rozkręcać palników. Należy odczekać, aż palniki wyschną naturalnie i wtedy wyczyścić palniki ale tylko elementy do tego celu przeznaczone, należy sprawdzić w instrukcji kuchenki jak postępować w takiej sytuacji.

Ważne! pod żadnym pozorem nie można rozkręcać kuchenki, palników lub reduktora gazowego.

Ważne! - Nigdy nie zostawiamy zapalanej kuchenki bez nadzoru.

Ostrzeżenie! - Nigdy nie używać płomienia do wykrywania nieszczelności.

Ostrzeżenie! - Urządzenia spalające gaz otwartym płomieniem zużywają tlen w kabine i uwalniają produkty spalania do wnętrza jednostki. W czasie używania urządzeń wymagana jest wentylacja. Na czas używania urządzeń otworzyć przeznaczone do wentylacji otwory. Nie używać kuchenki lub piecyka kuchennego do ogrzewania pomieszczeń. Nigdy nie zasłaniać otworów wentylacyjnych.

Nad kuchenką znajduje się otwór wentylacyjny na stałe otwarty ale posiada siateczkę na owady, pamiętaj raz w sezonie powinno się tą siateczkę wyjąć i umyć. W celu sprawniejszej wentylacji uchył któryś z luków pokładowych.

Ważne! Węze w instalacji LPG powinny być poddawane oględzinom co najmniej raz w roku. Należy wymienić w razie stwierdzenia pogorszenia się ich stanu lub znalezieniu miejsc stwarzających podejrzenie nieszczelności.

Ważne! Nie używać kuchenki, jeżeli mogą wystąpić duże kąty kołysań lub długotrwałe kąty przechyłu (jeżeli jednostka nie jest wyposażona w kuchenkę z zawieszeniem kardanowym).

7.2.2. Zlew

Przed użyciem wody włączyć pompę przyciskiem umieszczonym na tablicy. Po zakończeniu korzystania z wody pompę należy natychmiast wyłączyć. Nie wolno włączać elektrycznej pompy wody przy pustych zbiornikach na wodę. Praca pompy "na sucho" może spowodować trwałe uszkodzenie pompy. Bezpośrednio pod zlewem znajduje się metalowy zamykany zawór spustowy.

Ważne ! Zawsze na czas pływania przy zleju pogodzie zamykaj zawór spustowy.

7.2.3. Lodówka

W jachcie zamontowana jest lodówka elektryczna ładowana od góry BF 35, instrukcja użytkowania lodówki dostarczana jest z jachtem. Należy pamiętać, że nie powinno się zostawiać resztek jedzenia, należy dbać o czystość w lodówce ponieważ zapach zgnilizny łatwo jest złapać a trudno jest się go pozbyć. Musimy kontrolować stan naładowania akumulatorów żeby nie rozładować ich poniżej 11,5 V

7.3. Toaleta WC

Na jachcie mogą występować dwa typy toalety: chemiczna lub morska.

Ważne! Do toalety nie wolno wrzucać żadnych papierów (nawet rozpuszczalnych) oraz innych środków higieny osobistej,

7.3.1. Toaleta chemiczna.

Kompletna instrukcja użytkowania dostarczana jest wraz z toaletą i powinna zawsze być na jachcie, i należy się do niej stosować. Toaleta zamocowana jest w specjalnym przetłoczeniu i nie można jej używać w innym miejscu.



7.3.2. Toaleta morska

Toaleta typu morskiego jak jest zainstalowana posiada silnik elektryczny z maceratorem, zawór oraz specjalny zbiornik, z wyjściem na pokład przez który należy ją opróżniać.

7.4. Instalacja elektryczna prądu stałego (12V)

Schemat instalacji prądu stałego załącznik nr;00

Rysunek rozmieszczenia urządzeń rys nr; 00

Ostrzeżenie! - Zawsze odłączaj instalację kiedy nie jest wykorzystywana.

Ostrzeżenie! - Nigdy nie wykonuj prac w instalacji elektrycznej kiedy system jest pod prądem. W razie jakiegokolwiek nieprawidłowości z instalacją albo odbiornikami prądu należy natychmiast odłączyć akumulatory od instalacji wyłącznik przekręcając w lewo albo w pozycję zero.

Ostrzeżenie!- Nie wolno wprowadzać zmian w systemie elektrycznym jednostki ani w rysunkach, zaleca się aby ewentualne zmiany i konserwacje wykonywała osoba z kompetencjami elektryka morskiego. Wykonać przegląd instalacji i urządzeń elektrycznych nie rzadziej niż raz na dwa lata.

Ostrzeżenie! - Nie zmieniaj ani nie koryguj znamionowych wartości prądowych urządzeń zabezpieczonych wyłącznikiem nad-miarowo prądowym.

Ostrzeżenie! - Nie wolno instalować ani wymieniać przyrządów lub urządzeń elektrycznych z elementami prądu przekraczającymi znamionowa wartość prądu w danym obwodzie.

Ostrzeżenie! - Nie pozostawiać jednostki bez dozoru z systemem elektrycznym pod napięciem, z wyjątkiem obwodu automatycznej pompy żęzowej, zabezpieczenia ochrony przeciwpożarowej oraz alarmów.

7.4.1. Akumulator.

Na jachcie znajduje się jeden lub kilka akumulatorów, tak zwanych bytowych do obsługi urządzeń elektrycznych, oświetlenia, pomp. Nieopodal zamontowano rozłącznik główny, i bezpiecznik topikowy.

7.4.2. Oświetlenie

Zastosowano nowoczesne oświetlenie w technologii LED. Jacht posiada 8 punktów świetlnych: cztery na wewnętrznej stronie półpokładów przy szafkach, oraz po jednym na środku sufitu mesy, w kabinie dziobowej, w kabinie rufowej, oraz w kabinie WC. Lamy sufitowe w kabinach są obsługiwane włącznikami znajdującymi się w tych kabinach. 4 lamy boczne w mesie mają swoje włączniki bezpośrednio na tablicy elektrycznej. Schemat instalacji dostarczany jest wraz z dokumentacją jachtu.

7.4.3. Ładowarka akumulatorów, instalacja prądu przemiennego 230V

W jachcie zainstalowano jest ładowarkę firmy WAECO PERFECTCHARGE. Instrukcja obsługi dostarczona jest wraz z dokumentacją jachtu.

Ostrzeżenie! W celu zminimalizowania niebezpieczeństwa porażenia prądem i pożaru;

- **przed podłączeniem i odłączeniem kabla zewnętrznego zasilania (z łądu), należy zawsze ustawiać włącznik zasilania w pozycji zero.**
- **przed podłączeniem do źródła energii na łądzie, najpierw podłączyć kabel do gniazda zasilającego jachtu.**
- **jeżeli zostanie uruchomiony wskaźnik odwrotnej biegunowości należy natychmiast wyłączyć kabel zasilający.**
- **kabel zasilający odłączyć najpierw od źródła zasilania na łądzie.**
- **należy zawsze odłączać zasilanie z łądu kiedy nie jest wykorzystywane.**
- **metalowe obudowy urządzeń powinny być podłączone do przewodu ochronnego.**
- **należy stosować urządzenia w podwójnej izolacji bądź uziemione.**
- **szczelnie zamykać pokrywę wtyku wejściowego.**
- **używać sprawdzonego stałego zestawu podłączeniowego, wyeliminuje to błędy nieprawidłowego podłączenia przewodów we wtyku.**
- **nie można dopuszczać do tego, żeby koniec kabla zasilającego zwisał w wodzie. Może zostać wytworzone pole elektryczne mogące spowodować obrażenia osób znajdujących się poblizu w wodzie.**

Zasilanie prądu przemiennego doprowadzone jest z gniazda zasilającego prądem, znajdującego się na rufie, do zabezpieczenia nad-miarowo prądowego przez które zasilana jest jednostka; ładowarka akumulatorów oraz standardowe gniazdo odbiorników elektrycznych 230V zamocowane są przy tablicy elektrycznej.

Podczas ładowania akumulatorów za pomocą prądnicy silnika, nie można włączać żadnych urządzeń elektrycznych zasilanych z instalacji jachtu (pompa wody, ładowarki tel. komórkowych i inne). Grozi to uszkodzeniem instalacji lub zniszczeniem urządzeń, ponieważ natężenie prądu ładowania jest bardzo wysokie,

7.5. Gaśnica i bezpieczeństwo P -Ppoż

Na jachcie znajdują się dwie gaśnice: jedna zamocowana w kabinie w specjalnym uchwycie na ścianie pod schodkami prowadzącymi do kabiny, druga (większa) zamocowana w bakiście prawej w kokpicie.

Ważne!

- **To właściciel odpowiada za dostępność wyposażenia gaśniczego, oraz jest odpowiedzialny za poinformowanie członków załogi o rozmieszczeniu i działaniu wyposażenia gaśniczego a także dróg i wyjść.**
- **Należy utrzymywać żęzy w czystości i często sprawdzać czy nie ma w nich oparów paliwa i gazu lub przecieków paliwa.**
- **Należy systematycznie kontrolować przydatność i termin ważności gaśnic.**

- **W pobliżu kuchenek lub nad kuchenkami bądź innymi urządzeniami z otwartym płomieniem nie wolno zawieszać swobodnie zwisających firan ani innych łatwopalnych materiałów.**

Ostrzeżenie! Nigdy:

- **nie zastawiać przejść prowadzących do wyjść i luków.**
- **nie utrudniać dostępu do elementów sterujących mających wpływ na bezpieczeństwo np.; zaworów paliwowych, gazowych, włączników instalacji elektrycznej.**
- **nie utrudniać dostępu do gaśnic przenośnych umieszczonych w schowkach.**
- **nie pozostawiać jednostki bez nadzoru, jeżeli włączone są urządzenia kuchenne i/lub grzewcze.**
- **nie dokonywać modyfikacji żadnej instalacji jednostki (szczególnie elektrycznych, paliwowych i gazowych) ani nie pozwalać niewykwalifikowanemu personelowi dokonywać jakichkolwiek modyfikacji w żadnej z instalacji jednostki.**
- **nie napełniać żadnych zbiorników paliwowych ani nie wymieniać butli gazowych, jeśli pracują urządzenia maszynowe lub jeśli używane są urządzenia kuchenne bądź grzewcze.**
- **nie palić tytoniu podczas operacji z paliwem lub gazem.**

7.6. Pompa zębowa

W jachcie zainstalowana jest elektryczna, automatyczna pompa zębowa umiejscowiona w zezie w schowku szafki przy prawym spaniu, w okolicy mocowania pilersu. Wylew z pompy z zamkniętym zaworem stalowym wyprowadzony jest na prawa burtę. Pompa podłączona jest bezpośrednio do akumulatora a alarm i układ sterujący umieszczone są na tablicy elektrycznej, gdzie znajduje się wymuszona pozycja uruchamiania pompy. Instrukcja obsługi i konserwacji dołączona jest do dokumentacji jachtu.

Ważne! Należy okresowo sprawdzać stan pompy oraz drożność przewodów i ssaka.

Dodatkowo w bakiście na wyposażeniu ruchomym znajduje się pompa ręczna, czerpak i wiadro.

Ważne! Za urzycanie w stanie sprawności wszystkich pomp, jak i posiadanie przynajmniej jednego czerpaka i wiadra odpowiada właściciel jachtu, urządzenia te muszą być zabezpieczone i dostępne w każdej sytuacji.

8. Uszkodzenie jachtu

Ostrzeżenie! Łączna wydajność wszystkich pomp i instalacji nie jest wystarczająca do osuszenia jachtu w przypadku uszkodzenia (przebiccia poszycia).

9. Dbalność o środowisko, toaleta i zlew

- Niezależnie od rodzaju toalety, jaka została zainstalowana na jachcie właściciel zobowiązuje się do korzystania z WC zgodnie z obowiązującymi przepisami, a w szczególności zgodnie z przepisami dotyczącymi ochrony środowiska i bierze na siebie pełną odpowiedzialność z tego tytułu.
- W żadnym wypadku nie wolno opróżniać zbiorników na fekalia z toalet chemicznych do rzeki, jeziora. W każdym porcie znajduje się przystosowane do tego celu miejsce.
- Myjąc jacht zaleca się oszczędne stosowanie detergentów. Najlepszym rozwiązaniem jest stosowanie specjalnych środków przeznaczonych do takich zastosowań, które posiadają minimalny wpływ na środowisko naturalne.
- Na jachcie powinien znajdować się kosz na śmieci. Nie wolno zanieczyszczać rzek i jezior przez wrzucanie do nich puszek, butelek, niedopałków papierosów i wielu innych rzeczy. Dla przykładu jeden niedopałek papierosa wrzucony do rzeki/jeziora powoduje zanieczyszczenie około jednego metra sześciennego wody. Przed wypłynięciem w rejs nie zapomnijmy zaopatrzyć się w worki na śmieci.
- Należy zwracać szczególną uwagę przy dolewaniu paliwa, aby nie rozlać go do wody.
- Odpływy z umywalk i zlewów znajdujących się na jachcie posiadają swoje ujście za burtą jachtu. Z uwagi na ochronę środowiska naturalnego nie zaleca się zmywania naczyń przy wykorzystaniu zlewu montowanego na jachcie. Preferowaną opcją jest korzystanie ze specjalnie wyznaczonych do tego celu miejsc w portach.

10. Uwagi klar jachtu po rejsie

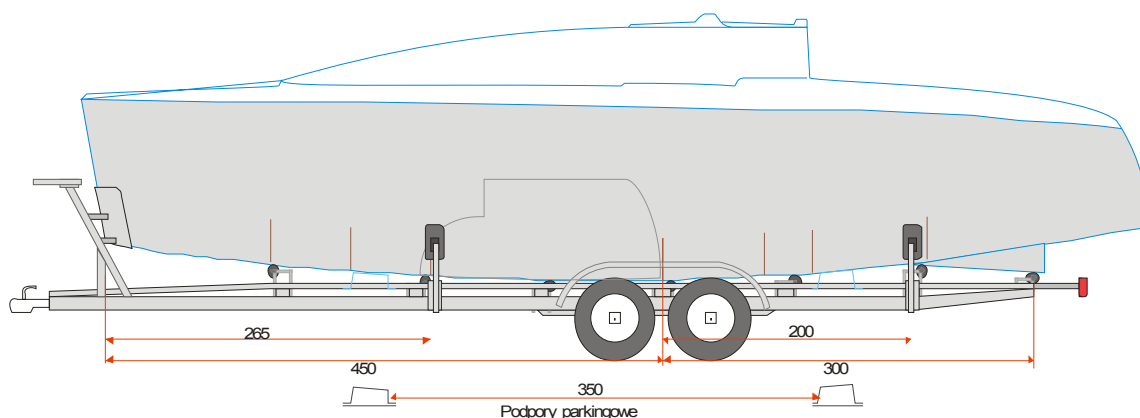
Sprzątanie, prace zabezpieczające i konserwacyjne należy wykonać w czasie i miejscu bezpiecznym i wygodnym, z reguły jest to port, przystań. Jacht należy przygotować w odpowiedni sposób:

- żagle składamy do specjalnych worków,
- liny klarujemy i zawieszamy je na uchwytych
- sprawdzamy cumy i szpringi, czy są odpowiednio zaknagowane i czy nie obcierają o jacht,
- materace po deszczowym rejsie należy postawić na sztorc oraz otworzyć luki jachtu (o ile pogoda na to pozwala).
- sprzątamy jacht ze szczególnym uwzględnieniem jaskółek, bakist, koi.
- myjemy bakisty zewnętrzne oraz myjemy pokład.
- opróżniamy zbiornik na wodę, jeżeli jacht ma być dłużej nieużywany.
- opróżniamy dolny zbiornik na fekalia oraz umyć całą toaletę chemiczną.
- myjemy wyposażenie kambuza (garnki, talerze, szklanki, sztućce itp.).
- mokre cumy rozwiesić na zewnątrz do wyschnięcia (o ile pogoda na to pozwala).
- dobrym zwyczajem po rejsie jest zapisać w dzienniku pokładowym wszystkie uwagi.

Ważne! Liny trące o powierzchnie i ranty laminatu zawsze ścierają się ale i trwale wycierają żelkot na laminacie.

11. Transport

Sposób ustawienia na przyczepie zaprezentowany jest na dołączonym rysunku nr;00



12. Przegląd codzienny:

- mocowania (zabezpieczenia) want, sztagu, achtersztagu,
- ustawienie salingów,
- urządzenie sterowe, linki, płetwę, jarzmo, rumpel,
- miecz, stan fały i linki podnoszenia.
- wstępny rozruch silnika; kontrola wskaźników: ładowania, oleju; instalacja paliwa i jego stan,
- środki ratunkowe, i ich dostępność w nagłych wypadkach,
- knagi, kotwice, cumy oraz ich ewentualny zapas,
- stan i ilość odbijaczy,
- w miarę możliwości fały, sprawność systemów stawiania żagli oraz stan ożaglowania,
- stan wszystkich zaworów oraz zamknięcie zaworów dennych, poza zaworem instalacji chłodzenia silnika,
- butla z gazem oraz jej mocowanie.

13. Konserwacja jachtu

- sklejki użyte do zabudowy należy co jakiś czas a na pewno w czasie kłaru po sezonie przetrzeć szmatką miękką nasączoną delikatnie środkiem do drewna naturalnego Pronto
- podłoga wykonana jest ze sklejki laminowanej, należy ją tylko myć delikatnym płynem ogólnodostępnym jak do domowych podłóg.
- materace obszyte są tkaniną tapicerską o nazwie handlowej PLUSZ BELGIJSKI trzepiemy i odkurzamy w razie potrzeby można je uprać w temp 40 0 C
- wykładziny dywanowe na ścianach odkurzamy i w razie konieczności myjemy metodą jak domowe wykładziny podłogowe ale ich nie szorujemy
- pokład, na pokładzie należy myć powierzchnie gładkie miękką szczotką, powierzchnie przeciwślizgowe można szorować szczotką specjalną jak do powierzchni chropowatych, używamy zawsze środków ekologicznych specjalnie przeznaczonych do mycia laminatów poliestrowych, dopuszczalne jest mycie karszerem z ciśnieniem nie większym jak 150 atmosfer i z odległości przynajmniej 15 centymetrów,
- burty myjemy tak jak gładkie powierzchnie na pokładzie bez szorowania przy użyciu miękkiej szczotki i płynu ekologicznego do powierzchni laminatowych
- dno powinno być zakonserwowane specjalnymi farbami systemu anty osmowego a wtedy sposób czyszczenia zależy od instrukcji danego producenta farb
- żagle myjemy w razie potrzeby woda z mydłem i zawsze dobrze suszymy,
- liny można uprać w zwykłej pralce ale w temperaturze 40 0 Celsjusza chyba że instrukcja dołączona do określonej liny stanowi inaczej,
- elementy metalowe myjemy bez szorowania,



Pomimo dołożenia wszelkich starań Instrukcja powyższa nie wyczerpuje wszystkich aspektów technicznych związanych z użytkowaniem jachtu MORS TRIUMF 870. Zawsze należy kierować się zdrowym rozsądkiem oraz wiedzą zdobytą w czasie szkoleń i kursów żeglarskich. Zawsze na pierwszym miejscu stawiamy bezpieczeństwo i to zawsze za wszystkie manewry na jachcie odpowiada sternik jachtu. Każdy kierujący jachtem musi najpierw poznać jego budowę, obsługę i zapoznać się ze wszystkimi ważnymi elementami jego wyposażenia. Jeżeli jednak zdarzy się, że nie uzyska wystarczającej wiedzy po przeanalizowaniu niniejszej instrukcji zawsze może uzyskać potrzebne informacje bezpośrednio w firmie.

YACHT CHARTER DARIUSZ WYSOKIŃSKI

Adres; 05-090 Rybie ul; Rybna 58

telefon; 22 7202446 kom; 602789499

www.yachtdw.pl biuro@yachtdw.pl