



ZASADY UŻYTKOWANIA JACHTU

Jeśli zaprezentowane poniżej zasady wydadzą się Państwu oczywiste, to mamy wspólne powody do zadowolenia – mamy podobne podejście do żeglarstwa. Zasady te powstały w trosce o Wasze zdrowie i dobre samopoczucie oraz z dbałości o nasze jachty w oparciu o faktyczne zdarzenia, czasami teoretycznie niemożliwe do wykonania, jednakże mające miejsce podczas rejsów.

Zawarte tu zostały informacje ważne jak i mniej ważne, wszystkie one jednak stanowią kompendium wiedzy niezbędne do odbycia udanego rejsu. Niektórym z Państwa przekazywanie tych zasad i porad będzie zupełnie niepotrzebne, gdyż są one zapewne doskonale znane (być może dodacie do tego Swoje cenne uwagi – zapraszamy), inni być może wykorzystają te informacje dla przypomnienia sobie paru wykładów z kursu na żeglarza, jeszcze inni będą czytali je po raz pierwszy. Ale wierzymy że w takim przypadku lektura poniższego tekstu i jego poważne potraktowanie przed rejsiem pozwoli po zakończeniu udanego rejsu pożegnać się z nami wesołym żeglarskim pozdrowieniem A-hoj!... i spotkać się za rok.

Życzymy miłej lektury MIX CZARTER ...

1. Jacht

- Jacht przeznaczony jest do uprawiania turystyki żeglarskiej na akwenu WJM przy wietrze do 6 stopni w skali Beauforta

2. Przyjęcie jachtu

- Sprawdź stan techniczny jachtu i jego osprzętu oraz wyposażenie zgodnie z protokołem przekazania jachtu. W przypadku uwag należy uwzględnić je w protokole.
- Zapoznaj się z zasadami użytkowania jachtu, jeśli powstały jakiegokolwiek wątpliwości należy wyjaśnić je z przedstawicielem armatora – bosmanem.

3. Na jachcie obowiązuje, należy, wypada, nie wolno

- Bezwzględny zakaz palenia papierosów i innego ognia otwartego (świece, lampy naftowe, grille itp.) za wyjątkiem użytkowania zamontowanej instalacji gazowej zgodnie z jej przeznaczeniem.
- Zakaz prowadzenia jachtu pod wpływem alkoholu.
- Zakaz chodzenia w obuwiu z twardą lub powodującą zabrudzenia podeszwą.
- Wywieszenie odbijaczy w portach jest obowiązkiem, zaś płynięcie z nimi po szlaku jest kompromitacją sternika i załogi. Jednak jeszcze większą kompromitacją i przejawem ignorancji dla zasad etykiety żeglarskiej przyprawiającym o zgrozę ortodoksów tej sztuki jest pływanie na postawionych żaglach z jednoczesnym używaniem wiosł lub silnika (nie dotyczy sytuacji awaryjnych prowadzonych w celu ratowania mienia i życia załogi).
- Nie wolno umieszczać w zewnętrznej bakiście kapoków, ani innych elementów wyposażenia jachtu nie będących tam w momencie odbioru jachtu.
- Należy dbać o to, aby bakisty oraz zęzy były suche i czyste, i to nie tylko w dniu zdawania jachtu, ale przez cały czas trwania rejsu. Unikniecie przykrego zapachu na jachcie i wątpliwej przyjemności czyszczenia zęzy na koniec rejsu.
- Materace służą do użytku wewnątrz jachtu (wyjątek – wietrzenie i suszenie). Nie wolno używać materacy na zewnątrz (na pokładzie, przy ognisku, na lądzie).
- Nie chwytać się za kosze rufowe, podporę masztu, półkosze, słupki relingu.

4. Maszt i jego obsługa

- Periodycznie należy sprawdzać stan ściągaczy (kontrolowanie śruby rzymskiej), olinowania stałego (sztag, wanty, achtersztag), przetyczek i zawleczek.
- Obowiązkowo, każdorazowo przed położeniem masztu należy wypiąć bom.
- Podczas manewrów kładzenia i stawiania masztu unikać przebywania osób z załogi pod masztem (w osi jachtu), rozmieszczenie załogi powinno być takie, aby wyeliminować przechył jachtu na którąkolwiek ze stron.



- Maszt należy kłaść płynnie, nie dopuszczając do uderzenia masztu o podporę.
- Stawiając maszt należy zamknąć luk dziobowy, uważać, aby nie przyciąć stopą masztu szotów foka lub innych lin.
- Po położeniu masztu sztywny sztag nie może swobodnie zwisać. Luz sztywnego sztagu należy wybrać za pomocą fału służącego do stawiania i kładzenia masztu.
- Nie należy chwycić się sztywnego sztagu, zwłaszcza w pozycji leżącej masztu.
- Należy unikać sytuacji gdzie konieczne jest wypinanie sztywnego sztagu z ramy. Jeśli taka konieczność wystąpi (niskie przeprawy), manewr ten trzeba wykonać z największą starannością, dbając o to, aby sztywny sztag nie uległ wygięciu (asekuracja na całej jego długości), a rama z talią nie uderzyła o pokład.
- Po położeniu masztu należy zwrócić uwagę, czy olinowanie (szczególnie achtersztag) nie zwisa swobodnie lub nie znajduje się w wodzie (istnieje niebezpieczeństwo zaczepienia o podwodne przeszkody lub wkręcenie się w śrubę pracującego silnika). Wszelkie luźne liny należy wybrać i podwiązać, ewentualnie przytrzymać.
- Zabrania się kładzenia i stawiania masztu w portach, przy kei – manewry te należy wykonywać po odejściu od kei i upewnieniu się, iż nie zagrażają one innym jednostkom i własnej. Dopuszcza się wykonanie tych czynności w porcie, jeśli są wymuszone koniecznością usunięcia awarii lub gdy posiadamy całkowitą pewność, że nie dojdzie do kolizji masztu z żadną przeszkodą.
- Podczas stawiania masztu należy zwrócić uwagę czy olinowanie nie zaczepiło się (zawinęło) o elementy innego jachtu lub o własne okucia i osprzęt pokładowy (najczęściej knagi, półknagi, stolik biesiadny, rumpel, kosze, słupki). W przypadku odczuwania nadmiernego oporu podczas stawiania masztu bezwzględnie należy zaprzestać manewru i sprawdzić przyczynę takiego stanu rzeczy – częstą przyczyną powstania silnego oporu w końcowej fazie stawiania masztu jest przebrany achtersztag – w takim przypadku należy go poluzować przed stawianiem i po zakończeniu manewru wyregulować.

5. Silnik i jego obsługa

- **Czynności jakie należy wykonać przy odpalaniu silnika:**
 - a. odkręcić - odpowietrzenie
 - b. odkręcić dopływ paliwa
 - c. włączyć ssanie (przy zimnym silniku). Poziom ssania do odpalenia silnika ustalić doświadczalnie – wyczuć silnik
 - d. ustawić manetkę gazu w pozycji do odpalenia silnika (zgrać znaki na gumowej manetce i rumplu silnika)
 - e. opuścić silnik na pantografie. **UWAGA!!! Silnik należy odpalać po zanurzeniu kolumny w wodzie, odpalenie silnika „w powietrzu” grozi jego zatarciem.**
 - f. ustawić bieg jałowy (dźwignia zmiany biegów w położeniu środkowym).
 - g. uruchomić silnik wykonując energiczne płynne szarpnięcia linki rozrusznika tzw. „szarpaka”. Energiczne szarpnięcia należy rozpoczynać po uprzednim wybraniu luzu na „szarpaku” - ok. 5-10 cm, czyli po osiągnięciu pierwszego oporu będącego efektem ząbienia rozrusznika.
 - h. po uruchomieniu silnika należy zmniejszyć ssanie (czasami całkowicie wyłączyć) oraz ustawić manetkę gazu na mniejsze obroty podtrzymujące pracę silnika.
 - i. sprawdzić czy silnik ma chłodzenie (strużka wody wypływająca z górnej części kolumny silnika).
 - j. pozwolić popracować silnikowi na biegu jałowym przez kilkadziesiąt sekund, następnie całkowicie zredukować ssanie i obroty silnika (obrót manetki maksymalnie w lewo) i dopiero potem wrzucać zdecydowanym ruchem bieg. **UWAGA!!! Wszelkie zmiany biegów (w tym przejście na LUZ) należy dokonywać przy minimalnych obrotach silnika.**

Niezastosowanie się do tej zasady doprowadzi do uszkodzenia skrzyni biegów.

 - k. gaszenie silnika następuje poprzez odcięcie dopływu prądu czyli wyrwanie „zrywki” lub naciśnięcie czerwonego, gumowego przycisku.
 - l. po zgaszeniu silnika należy zamknąć dopływ paliwa oraz zakręcić odpowietrzenie, dźwignie zmiany biegów ustawić w położenie „LUZ”. W celu ponownego uruchomienia silnika postępować zgodnie z powyższą procedurą (od punkt a. do l.)



- Manewry na silniku należy planować z kilku, kilkunastominutowym wyprzedzeniem i odpowiednio wcześniej odpalać silnik. Wcześniejsze uruchomienie i rozgrzanie silnika pozwoli uniknąć sytuacji w których jacht traci napęd i sterowność (kłopoty z odpaleniem w ostatniej chwili spowodowane pominięciem któregoś z punktów procedury odpalenia, zgaśnięcie silnika, itp.) Odpalanie silnika należy „wyczuć”, gdyż każdy ma swoje indywidualne potrzeby (poziom ssania, ilość gazu).
- Do obowiązków sternika należy kontrolowanie, czy podczas pracy silnika prawidłowo funkcjonuje chłodzenie (czy nie nastąpiło przytkanie się systemu chłodzącego).
- W przypadku jakichkolwiek problemów z silnikiem nie należy dokonywać samodzielnie napraw ani regulacji. Należy bezzwłocznie zawiadomić przedstawiciela ARMATORA. Konsultacja pozwoli podjąć decyzję co do dalszego postępowania (naprawa silnika w najbliższym punkcie usługowym, usunięcie awarii przez serwis firmowy, wymiana silnika lub inne).

Manewry silnikiem:

- silnik posiada 2 biegi – PRZÓD i TYŁ.
- podczas manewrowania na silniku (zwłaszcza w portach) należy pamiętać o choćby minimalnym wypuszczeniu miecza – pozwoli to na uzyskanie przez jacht sterowności.
- manewrowanie na silniku (sterowanie silnikiem) można wykorzystać po odkręceniu („poluzowaniu”) śruby stabilizującej położenie kolumny silnika (patrzac w kierunku rufy).
- sterując silnikiem nie wolno dopuścić do uderzeń pracującej śruby o płetwę sterową. W tym celu zaleca się sterowanie tylko silnikiem (przy całkowicie wybranej płetwie sterowej).
- silnik można podnosić oraz obracać wokół osi poziomej. Ustalone w ten sposób położenie (samoczynna, czasami kilkustopniowa blokada) umożliwia żeglugę z silnikiem (kolumną) uniesionym ponad lustro wody. W celu uniesienia silnika należy ustawić w osi podłużnej jachtu, chwycić za tył osłony („kaptura”) i ciągnąć „na siebie” do momentu zażębienia blokady na jednym z poziomów. Unoszenie silnika jest niewykonalne jeśli jest wrzucony bieg wsteczny (silnik zgaszono na wstecznym i nie ustawiono dźwigni zmiany biegów w położeniu LUZ). Zwolnienie blokady silnika – powrót do położenia wyjściowego (kolumna silnika pionowo w wodzie) następuje po pociągnięciu do siebie dźwigni umiejscowionej po lewej stronie, poniżej osłony silnika z jednoczesnym, lekkim pociągnięciem silnika „na siebie” i powrocie do pozycji wyjściowej (opuszczeniu w tył do pionu). **UWAGA!!! przed uniesieniem silnika należy bezwzględnie zamknąć dopływ paliwa i zakręcić odpowietrzenie na zbiorniku opadowym, nie dopuścimy tym samym do wycieku mieszanki paliwowej do wody.**

6. Obsługa miecza

- Każdorazowo po wybraniu miecza należy pamiętać o zaknagowaniu go na tradycyjnej knadze (stosowane dodatkowo knagi szczękowe lub stopery nie stanowią wystarczającego zabezpieczenia przed niekontrolowanym, gwałtownym, powodującym uszkodzenie jachtu opadnięciem miecza).
- Miecz należy opuszczać płynnie, cały czas trzymając fał miecza nie dopuszczając do swobodnego, niehamowanego opuszczania.
- Po osiągnięciu przez płetwę mieczową skrajnego, dolnego położenia należy wybrać ok. 2 metry fału miecza w celu ustawienia go w pozycji „do żeglugi” (uzyskujemy dzięki temu odchylenie do tyłu mające wpływ na położenie środka boczno oporu i umożliwiające podbicie miecza w przypadku uderzenia w podwodną przeszkodę). W takim położeniu należy fał miecza zaknagować tradycyjnie – pozwoli to uniknąć wspomnianych wcześniej kłopotów związanych z gwałtownym opadnięciem miecza (zerwanie lub „wciągnięcie” fału miecza w komin lub pilers, zerwanie stalowej liny – elementu windy miecza, uszkodzenie skrzynki mieczowej lub konstrukcji jachtu i innych nieprzewidzianych problemów).
- W przypadku wpłynięcia na podwodną przeszkodę należy jak najszybciej wybrać płetwę mieczową i płetwę sterową oraz unieść silnik w celu uniknięcia uszkodzeń jachtu.

7. Obsługa płetwy sterowej

- Nie wolno sterować jachtem z uniesioną, odchodzącą do tyłu płetwą sterową – grozi to złamaniem płetwy sterowej lub uszkodzeniem rumpla steru. Kontrafał płetwy sterowej musi być wybrany, płetwa sterowa powinna być ustawiona w pionie. Sygnałem poluzowania się kontrafału i odchylenia płetwy do tyłu jest wyczuwalny, duży



- opór na rumplu podczas manewrowania jachtem.
- Sterując silnikiem należy uważać, aby pracująca śruba silnika nie uderzała w zanurzoną płetwę.

8. Cumy i kotwica

- Przy cumowaniu i kotwiczeniu z dziobu należy pamiętać o prowadzeniu lin najpierw przez półkluzy, następnie dopiero na knagę. Powstające na knagach siły rozkładają się wówczas wzdłuż nich uniemożliwiając wyrwanie knag, co mogłoby nastąpić po przyłożeniu siły prostopadle do knagi – cumy z rufy należy tak prowadzić, aby nie napierały na kosze rufowe, powodując ich uszkodzenia.

9. Obsługa żagli

- Refowanie – czynność ta nie jest świadectwem tchórzostwa czy braku umiejętności żeglarskich. Wręcz odwrotnie, świadczy o rozsądku żeglarza oraz jego trosce o sprzęt i załogę. Często jednak się zdarza, iż czynność ta nieumiejętnie wykonana doprowadza do uszkodzeń żagla. Refowanie żagla wykonuje się poprzez jego częściowe opuszczenie, jak najsilniejsze wybranie rogów halsowego i szotowego na wysokości refbandy (wzmocnienie na żaglu z wszytymi remizkami przez które przechodzą reflinki) i przytwierdzenie ich do bomu. Następnie za pomocą reflinek przytwierdza się (podwiązuje) do bomu luźno zwisającą część opuszczonego żagla, unikając naciągania pracującej części żagla reflinkami (reflinki służą do podtrzymania luźnego żagla pod bomem). Napięcie środkowej części żagla reflinkami jest przyczyną jego rozrywania podczas podmuchu wiatru, gdyż wzmocnienia (dodatkowa warstwa dakronu) wokół remizek nie są w stanie wytrzymać sił działających w środkowej części żagla.
- Każde zauważone nawet najmniejsze rozdarcie lub uszkodzenie żagli należy bezzwłocznie naprawić nie dopuszczając do powstania większych uszkodzeń osłabionej rozdarcie tkaniny.

10. Kambuz i inne czynności na jachcie

- czynności wykonywane podczas obsługi kuchenki gazowej zainstalowanej na jachcie:
 - a. odkręcić zawór butli gazowej (w lewo).
 - b. kurek przy kuchence wcisnąć, przekręcić, podpalić gaz i przytrzymać wciśnięty kurek kilka sekund.
 - c. gasząc kuchenkę należy najpierw zakręcić zawór przy butli (obrót w prawo), a po zgaśnięciu płomienia należy przekręcić kurek przy kuchence.
- W przypadku zaistnienia konieczności wymiany butli gazowej należy pamiętać, że reduktor połączony jest z butlą lewym gwintem (obrót w lewo powoduje zakręcanie). Przed odkręceniem reduktora należy zamknąć zawór przy butli (obrót w prawo).
- Kuchenka gazowa zainstalowana na jachcie posiada zabezpieczenie odcinające gaz w przypadku zgaśnięcia płomienia (zalenie, zdmuchnięcie itp.)
- Zastosowana na jachcie elektryczna pompka do wody nie może pracować na sucho (poza pojemnikiem na wodę lub w pustym zbiorniku). Doprowadzi to do uszkodzenia pompki i wylewki z elektrowłącznikiem.
- Należy pamiętać, że plastikowe miski i pojemniki, deska do krojenia, durszlak itd. w zetknięciu z gorącymi elementami kuchenki nie mają większych szans.
- Do krojenia należy używać deski będącej na wyposażeniu jachtu. Nie wolno kroić bezpośrednio na stole czy stoliku biesiadnym, ani na elementach laminatowych.
- Wyposażenie kambuza, czyli gary, talerze, sztućce itd. po umyciu (najlepiej w miejscu do tego przeznaczonym – poza jachtem) należy osuszyć lub wytrzeć przed ułożeniem ich w szafkach.
- Sztutowania naczyń (zwłaszcza szklanych) i produktów spożywczych należy dokonać tak, aby nie dopuścić do ich obijania się, rozsypania i rozlewania.
- Rozkładając koje na jachcie należy dopasować „dokładki” tak, aby nie trzeba ich było wciskać na siłę, opór świadczy o tym, że element jest niewłaściwy lub jest położony w niewłaściwą stronę.
- Układanie gretingów – zasady identyczne jak w punkcie poprzednim



11. Zdawanie jachtu – nie popsuj wypoczynku innym

- Przygotowując jacht do przekazania armatorowi udowodnij, że jesteś żeglarzem i zostaw jacht w takim stanie w jakim chciałbyś go dostać rozpoczynając rejs.
- Należy opróżnić zbiorniki na wodę
- Bezwzględnie należy opróżnić dolny zbiornik (na fekalia) chemicznego WC (najlepiej w ogóle nie brać WC chemicznego na jacht – jest to luksus pozorny).
- Dokładnie sprawdź czy zabrałeś wszystkie swoje rzeczy z jachtu.
- Ewentualne braki i usterki powstałe w czasie rejsu najlepiej uzupełnić lub usunąć we własnym zakresie, tak aby nie wpływało to na rozkompletowanie wyposażenia lub obniżenie standardu jachtu, a zwłaszcza aby nie powodowało zagrożeń na jachcie (prowizoryczne naprawy mające na celu zatuszowanie usterek, a nie jej faktyczne usunięcie mogą doprowadzić do poważnych wypadków zagrażających ludziom i mieniu).
- Jeśli nie zdążyliście lub nie chcieliście podejmować samodzielnego usuwania ewentualnych braków i usterek – powiadomcie o nich przedstawiciela armatora, najlepiej dzień wcześniej – pozwoli to nam przygotować się do usunięcia usterek w jak najkrótszym czasie (już za parę godzin zaokrętuje się na tym jachcie nowa załoga), przyspieszy to procedurę przyjęcia jachtu i na pewno zaoszczędzi mnóstwa nerwów (a przecież chcecie sprawnie zdać jacht, bo do domu daleko).

Zapoznałem się z zasadami korzystania z jachtu

.....
Imię i Nazwisko – czytelnie

.....
Data