



YKP Białystok – załącznik do umowy czarteru

ZASADY UŻYTKOWANIA JACHTU

Jeśli poniższe zasady wydadzą się Państwu oczywiste to mamy wspólne powody do zadowolenia - jesteście dobrymi żeglarzami. Zasady te powstały z troski 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 na Mazurach. Zawarte tu zostały informacje ważne 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 dobrym żeglarzom są one 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 (oby nieliczni) będą czytali je po raz pierwszy, ale wierzymy że w takim przypadku lektura powyższego tekstu i jego poważne potraktowanie przed rejssem pozwoli po zakończeniu udanego rejsu pożegnać się z nami wesołym żeglarskim pozdrowieniem Ahoj!!! ... i spotkać za rok.

1. Jacht

- Jacht przeznaczony jest do uprawiania turystyki żeglarskiej **przy wietrze do 6 ° w skali Beauforta**.
- Jacht może być prowadzony przez uprawnioną do tego osobę (posiadającą min. stopień żeglarza jachtowego).
- Osoba odpowiedzialna za jacht jest CZARTERUJĄCY (osoba, z którą została podpisana [Umowa Czarterowa](#)) i jej obowiązkiem jest zapewnienie dbałości o jacht, oraz jego użytkowanie zgodnie z dobrą praktyką żeglarską przez cały czas trwania czarteru (od momentu przyjęcia jachtu w użytkowanie do czasu odbioru jachtu przez ARMATORA).

2. Przyjęcie jachtu

- Sprawdź stan techniczny jachtu i jego osprzętu oraz wyposażenie jachtu 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.

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

- Bezwzględny zakaz palenia papierosów i innego ognia otwartego (świece, lampy naftowe, grile, itp.), za wyjątkiem użytkowania zamontowanej instalacji gazowej zgodnie z jej przeznaczeniem.
- Zakaz prowadzenia jachtu pod wpływem alkoholu (tak, tak - na wodzie Policja też was za to może ukarać).
- Zakaz chodzenia w obuwiu z twarda lub powodująca zabrudzenia podeszwa.
- Wywieszanie odbijaczy w portach jest niemalże obowiązkiem, zaś płyniecie z nimi po szlaku jest kompromitacja sternika i załogi. Jednak jeszcze większa kompromitacja i przejawem ignorancji dla zasad etykiety żeglarskiej przyprawiająca 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, stolika biesiadnego, ani innych elementów wyposażenia jachtu niebędących tam w momencie odbioru jachtu.
- Należy dbać o to, aby balisty oraz zeza 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 zezy na koniec rejsu.
- Materace śluzą do użytku wewnątrz jachtu (wyjątek - wietrzenie i suszenie). Nie wolno używać materacy na zewnątrz (na pokładzie, przy ognisku, na ladzie).
- Nie chwytaj się za kosze rufowe, podporze masztu, półkosze, słupki relingu.

4. Maszt i jego obsługa

- Periodycznie należy sprawdzać stan ściągaczy (kontrowanie śruby rzymskiej), olinowania stałego (sztang, wanty, achtersztąg), przetyczek i zawleczek.
 - Obowiązkowo, każdorazowo przed położeniem masztu należy wypiąć bom.
 - Podczas manewrów kładzenia i stawiania masztu unikaj 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 dopuszczać do uderzenia masztu o podporę.
 - Stawiając maszt należy zamknąć luk dziobowy, uważać żeby nie przyciąć stopa masztu szotów foka lub innych lin.
 - Po położeniu masztu sztywny sztang nie może swobodnie zwisać. Luz sztywnego sztagu należy wybrać za pomocą falu służącego do stawiania i kładzenia masztu.
 - Nie należy chwytach się sztywnego sztagu, zwłaszcza w pozycji leżącej masztu.
 - Należy unikaj sytuacji gdzie konieczne jest wypinanie sztywnego sztagu z ramy. Jeśli taka konieczność wystąpi (niskie przepawy), manewr ten trzeba wykonać z największą starannością, dbając o to, aby sztywny sztang nie uległy wygięciu (asekuracja na całej jego długości), a rama z talia nie uderzyła o pokład jachtu.
 - Po położeniu masztu należy zwrócić uwagę czy olinowanie (szczególnie achtersztąg) nie zwisa swobodnie lub nie znajduje się w wodzie (istnieje niebezpieczeństwo zaczepienia o podwodne przeszkody lub wkręcenia się w śrubę pracującego silnika).
- Wszelki luźne liny należy wybrać i podwiązać, ewentualnie przytrzymywać.
- 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 zadana przeszkoda.

- Podczas stawiania masztu należy zwrócić uwagę czy olinowanie nie zaczepiło się (zawinęło) o elementy innego jachtu ([patrz pkt.9](#)) lub o własne okucia i osprzęt pokładowy (najczęściej knagi, półknagi, stółk biesiadny, rumpel, kosze, słupki). W przypadku odczuwania nadmiernego oporu podczas stawiania masztu bezwzględnie należy zaprzestać manewru i sprawdzić przyczynę takiego stanu rzeczy – maszt musi unosić się stosunkowo płynnie i bez większego oporu – wynika to z zastosowanego patentu.

- Często przyczyną powstawania 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- Dwusuwowe silniki Mercury i Yamaha zasilane są mieszanką benzyny z olejem silnikowym (100 gram oleju na 10 litrów paliwa).

- Zapas paliwa otrzymany od armatora jest mieszanka gotowa do użycia

- Po ewentualnym zużyciu zapasu paliwa przygotowanego przez armatora należy samodzielnie przygotować mieszankę - wg zaleceń podanych w podpunkcie 1 –, stosując do jej przygotowania olej otrzymany od armatora.

- Uzupełniając mieszankę w zbiorniku nie wolno dopuszczać do zanieczyszczenia środowiska (rozlanie paliwa). W przypadku rozlania lub wycieku paliwa do wody powstałą tłustą plamę można zneutralizować przez skropienie płynem do mycia naczyń lub innym detergentem, co na pewno nie wpłynie korzystnie na stan środowiska naturalnego i naszych kochanych Mazur, ale chyba jest lepsze niż śmierdząca benzyna tłustą plamą.

- **Czynności, jakie należy wykonać przy odpalaniu silnika:**

- a.) zainstalować „zrywkę” (dotyczy silników „Mercury”),

- b.) odkręcić odpowietrzenie (na korku wlewu paliwa),

- c.) odkręcić dopływ paliwa,

- d.) włączyć ssanie (przy zimnym silniku). Poziom ssania do odpalenia silnika ustalić doświadczalnie - „wyczuć silnik”,

- e.) ustawić manetkę gazu w pozycji do odpalenia silnika (zgrać znaki na gumowej manetce i rumplu silnika),

- f.) opuścić silnik na pantografie. **UWAGA!!! Silnik należy odpalać po zanurzeniu kolumny w wodzie, odpalanie silnika „w powietrzu” grozi jego zatarciem.**

- g.) ustawić bieg jałowy (dzwignia zmiany biegów w położeniu środkowym),

- h.) 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 zazębienia rozrusznika,

- i.) po uruchomieniu silnika należy zmniejszyć ssanie (czasami całkowicie wyłączyć) oraz ustawić manetkę gazu na najmniejsze obroty podtrzymujące prace silnika,

- j.) sprawdzić czy silnik ma chłodzenie (stróżką wody wypływającą z górnej części kolumny silnika),

- k.) 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,**

- l.) gaszenie silnika następuje poprzez odcięcie dopływu prądu czyli wyrwanie „zrywki” lub wciśnięcie czerwonego, gumowego przycisku,

- m.) po zgaszeniu silnika należy zamknąć dopływ paliwa oraz zakręcić odpowietrzenie, dzwignie zmiany biegów ustawić w położenie „LUZ”. W celu ponownego uruchomienia silnika postępować zgodnie z powyższą procedurą (od punktu a. do m.).

- 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 spowodowane zalaniem w wyniku dostarczenia nadmiernej ilości mieszanki do zimnego silnika, itp.). Odpalanie silnika należy „wyczuć” gdyż każdy ma swoje indywidualne potrzeby (poziom ssania, ilość gazu, ewentualna potrzeba szarpnięć „na sucho” - bez zrywki, itp.), silnik inaczej pali, gdy jest zimny, inaczej po rozgrzaniu.

- Do obowiązków sternika należy kontrolowanie czy podczas pracy silnika prawidłowo funkcjonuje chłodzenie (czy nie nastąpiło przytkanie asie systemu chłodzącego),

- W przypadku jakichkolwiek problemów z silnikiem nie należy dokonywać samodzielnie napraw ani regulacji. Należy bezzwłocznie zawiadomić przedstawiciela ARMATORA, konsultacja pozwoli podjąć decyzje, 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 wykonywać po odkręceniu („poluzowaniu”) śruby stabilizującej położenie kolumny silnika (jest to kontra w kształcie „motyłka”) umieszczonej po prawej stronie kolumny silnika (patrząc w kierunku rufy),

- sterując silnikiem nie wolno dopuścić do uderzeń pracującej śruby o płetwę sterowa, w tym celu zaleca asie sterowanie tylko silnikiem (przy całkowicie wybranej płetwie sterowej),

· silnik można podnosić oraz obracać wokół osi poziomej. Ustalono w ten sposób położenie (samoczynna, czasami kilkustopniowa blokada) umożliwiają żeglugę z silnikiem (kolumna) uniesionym ponad lustro wody. W celu uniesienia silnika należy ustawić go w osi podłużnej jachtu, chwycić za tył osolony („kaptura”) i ciągnąć „na siebie” do momentu zazębienia blokady na jednym z poziomów. Unoszenie silnika jest niewykonalne jeśli wrzucono jest bieg wsteczny (silnik zgaszono na wstecznym i nie ustawiono dzwigni zmiany biegów w położeniu LUZ). Zwolnienie blokady silnika - powrót do położenia wyjściowego (kolumna silnika pionowo w wodzie) następuje po pociągnięciu do siebie dzwigni 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 zakręcić odpowietrzenie na zbiorniku opadowym, nie dopuścimy tym samym do wycieku mieszanki paliwowej do wody.**

- Zasady ładowania akumulatora „z silnika” :

· podczas ładowania wszystkie urządzenia pobierające prąd muszą być wyłączone, ładowanie akumulatora i jednoczesny pobór prądu np. z gniazda zapalniczki (ładowanie baterii tel. komórkowego) lub włączenie wylewki wody z elektrowłącznikiem może spowodować uszkodzenie włączonych urządzeń, uszkodzenie instalacji elektrycznej, a nawet pożar – prąd ładowania posiada wyższe natężenie, poza tym ładowanie z jednoczesnym poborem prądu jest nieefektywne,

· dokładnie sprawdzić czy miejsca połączeń przewodów do ładowania są suche i czyste,

· urządzenie ładujące nie posiada sprawności prostownika i służy tylko do doładowania. Doładowywanie „z silnika” należy wykonywać możliwie jak najczęściej. W przypadku nadmiernego rozładowania akumulatora zalecane jest ładowanie przy pomocy prostownika. **UWAGA!!! Ładowanie baterii telefonów komórkowych powoduje bardzo szybkie rozładowanie akumulatora.**

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 uszkodzenia jachtu opadnięciem miecza).

- Miecz należy opuszczać płynnie, cały czas trzymając fal miecza nie dopuszczając do swobodnego, niehamowanego opuszczania.

- Po osiągnięciu przez płetwę mieczowa skrajnego, dolnego położenia należy wybrać ok. 2 metry falu miecza w celu ustawienia go w pozycji „do żeglugi” (uzyskujemy dzięki temu odchylenie do tyłu mające wpływ na położenie środka bocznego oporu i umożliwiają podbicie miecza w przypadku uderzenia w podwodną przeszkodę). W takim położeniu należy fal miecza zaknagować tradycyjnie – pozwoli to uniknąć wspomnianych wcześniej kłopotów związanych z gwałtownym opadnięciem miecza (zerwanie lub „wciągnięcie” falu miecza w komin lub w pilers, zerwanie stalowej liny - elementu windy miecza, uszkodzenie skrzynki mieczowej lub konstrukcji jachtu i innych nieprzewidzianych problemów).

- W przypadku wplynięcia 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. Kontrafal płetwy sterowej musi być wybrany, płetwa sterowa powinna być ustawiona w pionie. Sygnałem poluzowania się kontrafalu 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 sterową.

8. Cumy i kotwica - Przy cumowaniu i kotwiczeniu z dziobu należy pamiętać o prowadzeniu lin najpierw przez półkluzę, 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 półkosze 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 uszkodzenia żagla. Refowanie żagla wykonuje się poprzez jego częściowe opuszczenie, jak najsilniejsze wybranie rogów **halsowego i szotowego** na wysokości refbantu (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 refowanego żagla.

- Każde zauważone nawet najmniejsze rozdarcie lub uszkodzenie żagli należy bezzwłocznie naprawić nie dopuszczając do powstania większych uszkodzeń osłabieniej rozdarcie lub przetarciem 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

(zalanie, zdmuchnięcie itp.).

- Zastosowana na jachcie elektryczna pompka do wody nie może pracować na sucho (poza pojemnikiem na wodę lub w pustym pojemniku). Doprowadzi to do uszkodzenia pompki i wylewki z elektrowłącznikiem.
- Należy pamiętać, że plastikowe miski i pojemniki, deska do krojenia, durszlak itd. w zetknięciu z gorącym elementem 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.
- Sztalowania naczyń (zwłaszcza szklanych) i produktów spożywczych należy dokonywać tak, aby nie dopuścić do ich obijania się, rozsypywania 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 niewłaściwą stroną.
- Układanie gretingów - zasady identyczne jak w podpunkcie 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 i opłukać dolny zbiornik (na fekalia) chemicznego WC - 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 jej usunięcie mogą doprowadzić do poważnych wypadków zagrażających ludziom i mieniu).
- Jeśli nie zdążyliście lub nie chcieliście podejmować się 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 i przyjąłem do wiadomości i stosowania

.....
data i podpis czarterującego