

INSTRUKCJA OBSŁUGI BARKI CALIPSO 750

O barce	2
1. Napęd	4
1.1 Silnik SUZUKI	4
1.2 Paliwo	5
1.3 Ster strumieniowy	6
1.4 Miejsce sternika	7
2. Instalacja Elektryczna	8
2.1 Elementy instalacji	8
2.2 Ładowanie akumulatorów	9
2.3 Komputer pokładowy	9
2.4 Lodówka	10
2.5 Instalacja 230V – portowa	11
3. Instalacja gazowa	12
3.1 Elementy instalacji	12
3.2 Wymiana butli	12
3.3 Kuchenka	13
4. Instalacja wodna	14
4.1 Elementy instalacji	14
4.2 Zbiornik wody pitnej	14
4.3 Kabina WC,	14
4.4 Pompa wody pitnej	15
4.5 Pompa zęzowa	16
5. Ogrzewanie	17
6. Manewrowanie	18

O barce



Jacht motorowy Calipso 750 to jednostka przeznaczona do żeglugi po wodach śródlądowych, kadłub zaprojektowany i wykonany przez firmę VIVA JACHT, zabudowa wykonana przez firmę YACHTHORNET z Ławy. Posiada dwie zamykane kabiny, pomieszczenie WC, mesę z kambuzem i kokpit z daszkiem, szybą i rozkładanym bimini. Jacht przeznaczony jest dla 7 osobowej załogi, w kabinach i mesie jacht posiada 7 miejsc noclegowych (trzy w kabinie dziobowej, dwa w kabinie rufowej i dwa w mesie po rozłożeniu kanap). Pokład kąpielowy ułatwia korzystanie z kąpeli.

Dane techniczne:

- Długość – 7,5m;
- Długość całkowita (z bukszprytem i pokładem kąpielowym) – 8,2m;
- Szerokość – 2,8m;
- Zanurzenie – 0,5m;
- Wysokość nad KLW – 2,7m;
- Waga jachtu pustego – 1800kg;
- Zbiornik na wodę 80l;
- Zbiornik na paliwo 50l;
- Prędkość max 12km/h przy obrotach 5000
- Prędkość przelotowa 10km/h przy obrotach 4000

Jacht wyposażony jest w środki bezpieczeństwa:

- Kamizelki ratunkowe -7 sztuk (w kabinach i mesie)
- Koła ratunkowe – 2 sztuki (na dziobie jachtu)
- Gaśnice – 1 sztuka (mesa, lewa burta, tuż pod zejściówką)
- Koc gaśniczy – 1 sztuka (mesa, lewa burta)

Na jachcie obowiązuje bezwzględny zakaz:

- Używania otwartego ognia, innego niż przy kuchence gazowej, w tym palenia papierosów,
- Poruszaniu się po jachcie w obuwiu mogących uszkodzić pokład (szpilki, obuwie z twardą podeszwą),
- Suszenia ubrań, cum lub innych rzeczy przy silniku i kuchence gazowej,
- Wynoszenia materacy wewnętrznych na zewnątrz, w szczególności poza jacht (np. do siedzenia przy ognisku),

Na jachcie obowiązuje kilka zasad, których bezwzględnie należy przestrzegać:

- Prowadzenie jachtu po spożyciu alkoholu lub innych środków odurzających jest zabronione,
- Urządzenia nie używane powinny być wyłączone na tablicy 12V, zawory gazowe powinny być zamknięte na liniach nie używanych.
- Urządzenia gazowe nie mogą być używane nocą, gdy załoga śpi, butla gazowa powinna zostać zamknięta.
- Osoby nie umiejące pływać, powinny nosić kamizelki ratunkowe cały czas, cała załoga powinna nosić kamizelki ratunkowe przy wietrze silniejszym niż 3 w skali Beaufort'a.

1. NAPĘD

Jacht napędzany jest silnikiem zaburtowym doczepnym marki SUZUKI DF25ATL z zapłonem elektrycznym i sterowaniem zdalnym. Silnik chłodzony jest wodą zaburtową, należy być pewnym, że chłodzenie jest ciągłe, stróżka wody cały czas leci z silnika. Na wodach płytkich i mocno zarośniętych, sprawdzamy śrubę dość często, tylko przy wyłączonym silniku.

1.1 Silnik SUZUKI

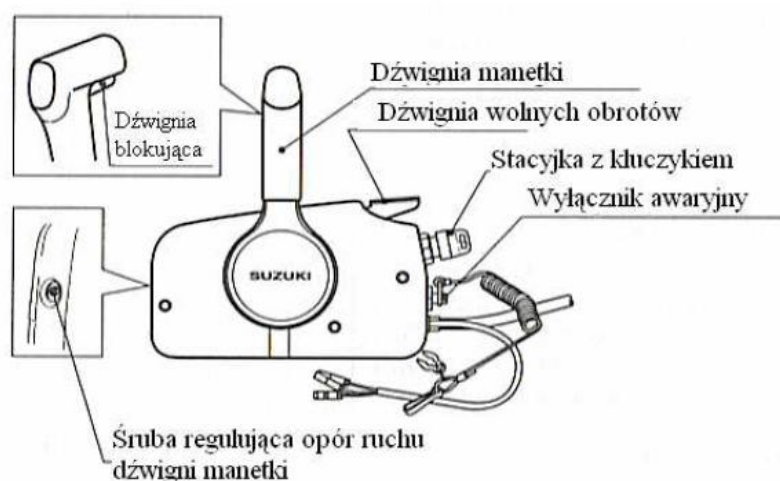


Zalety nowego rzędowego trzycylindrowego silnika Suzuki DF25ATL dzięki zastosowaniu najnowocześniejszych rozwiązań stawiają go na czołowym miejscu w swojej klasie. Budowa lekkich silników zaburtowych jest od dawna domeną marki SUZUKI, dlatego DF25ATL jest obecnie najlżejszym silnikiem zaburtowym w klasie 25 i 30 KM (18,4 i 22,1kW). W modelu po raz pierwszy w swojej kategorii zastosowano zmniejszające tarcie rolkowe dźwigniki zaworowe a także odsunięty wał korbowy, co zapewnia płynną pracę i większą sprawność mechaniczną. W układzie zasilania zastosowano układ Suzuki Lean Burn Control oraz układ wtrysku pracujący bez akumulatora (Battery - Less Fuel Injection), co z kolei spowodowało znaczące obniżenie zużycia paliwa przy zachowaniu wysokiej mocy i osiągnięć. Diodowy układ monitorowania na obrotomierzu pozwala jednym rzutem oka sprawdzić stan silnika. Elektryczne trymowanie silnika odbywa się poprzez przycisk na manetce lub na lewej stronie korpusu silnika.

- Przed uruchomieniem silnika sprawdzić czy manetka gazu oraz biegu znajduje się w pozycji neutralnej
- Przed uruchomieniem silnika należy sprawdzić poziom paliwa w zbiorniku, w przypadku małej ilości należy dolać paliwa (zalecamy utrzymywanie 20% objętości silnika, zakaz wyjścia z portu z objętością poniżej 10%). Szczególnie podczas pływania na Wiśle powinniśmy zadbać o to, aby

paliwa nie zabrakło. Średnie zużycie paliwa wynosi ok. 2l/1h, w ciągu godziny pokonamy odległość ok. 6km. Płynąc pod prąd na Wiśle zużycie paliwa wzrasta a prędkość spada.

- Należy zamontować bezpiecznik tzw. „zrywkę” na manetce silnika, druga jej końcówka powinna zawsze być przypięta do ręki sternika,
- Przed uruchomieniem silnika należy sprawdzić czy włączone jest zasilanie z akumulatora rozruchowego,
- Sprawdzić czy silnik jest w pozycji pionowej.
- Silnik uruchamia się poprzez przekręcenie kluczyka w stacyjce,
- Przekręcić kluczyk do momentu wyczucia delikatnego oporu i odczekać kilka sekund aż sygnał dźwiękowy ucichnie.
- Przekręcić kluczyk lekko w prawo. Jak tylko silnik zacznie pracować – puścić kluczyk,
- W trakcie pracy silnika sprawdzać wylot wody z korpusu silnika. Brak wylotu wody oznacza brak chłodzenia. W takim przypadku należy natychmiast wyłączyć silnik.
- System diagnostyczny silnika to diody na obrotomierzu. W przypadku zapalenia się diody lub wystąpienia sygnału dźwiękowego należy skontaktować się z armatorem celem identyfikacji usterki.
- Silnik wyłączamy przekręcając kluczyk w stacyjce lub awaryjnie wyciągając zrywkę.
- 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,
- Najczęstsze problemy z uruchamianiem silnika: brak zrywki, brak paliwa, manetka nie ustawiona w pozycji neutralnej, brak paliwa w przewodzie paliwowym (należy podpompować paliwa gruszką znajdującą się na przewodzie paliwowym pod podłogą kokpitu).



MANETKA ZDALNEGO STEROWANIA

1.2 Paliwo

Silnik pracuje tylko i wyłącznie na benzynie bezołowiowej (PB 95). Zbiornik na paliwo ma pojemność 50l i znajduje się pod pokładem rufowym. Wlew znajduje się na prawej burcie w rufowej jej części i jest czytelnie opisany. Poziom paliwa sprawdzamy na komputerze pokładowym.

Na jachcie znajduje się dwa kanistry 20l i lejek, które służą do uzupełniania paliwa w zbiorniku. Podczas tej czynności należy uważać aby paliwo nie rozlało się na jacht lub do wody i eliminujemy wszystkie źródła ognia, włączając kuchenkę gazową. Kanister trzymamy tylko w bakiście zewnętrznej.

1.3 Ster strumieniowy



Ster strumieniowy (2KW) znajduje się na dziobie jachtu i służy tylko do manewrów w porcie lub obracania jachtu, nie należy próbować sterować urządzeniem podczas normalnego pływania. Włącznik główny znajduje się w kabinie dziobowej, powinien być w pozycji włączonej przed użyciem steru. Ster strumieniowy, zasilany jest z akumulatora 100Ah znajdującego się pod koją w kabinie dziobowej.

Przygotowanie steru strumieniowego do pracy:

- Włączamy włącznik główny z pozycji „0” na pozycję „1”
- Włączanie steru strumieniowego następuje poprzez wciśnięcie „czarnego” przycisku znajdującego się pod joystickiem.
- Przygotowany do pracy ster strumieniowy sygnalizuje zapalona kontrolka.
- Załączanie steru strumieniowego następuje poprzez skierowanie joysticka w wymagana stronę i przytrzymanie go przez chwilę, ze względu na duże prądy lepiej pracować tzw „strzałami” niż długo trzymać ster pracujący (szczególną uwagę należy zwrócić na ster na zarośniętych i płytkich wodach).
- Po określonym czasie bezczynności, ster strumieniowy automatycznie przechodzi w stan uśpienia, sygnalizując przejście krótkim sygnałem dźwiękowym. Ponownie jego uruchomienie wymaga powtórzenia procedury.

1.4 Miejsce sternika



Miejsce sternika znajduje się w kokpicie po prawej stronie. Sternik w tym miejscu ma dostęp do wszystkich urządzeń pozwalających na bezpieczne manewrowanie jednostką.

W miejscu sternika znajdują się:

- Fotel sternika
- Koło sterowe, dzięki któremu określamy położenie silnika
- Manetka do silnika (włączanie/wyłączanie, biegi na przód/wstecz, obroty)
- Sterowanie sterem strumieniowym
- Echosonda wraz ploterem map elektronicznych regionu
- Obrotomierz silnika
- Wskaźnik poziomu paliwa
- Wskaźnik wychylenia silnika
- Gniazdko 12V

2. INSTALACJA ELEKTRYCZNA

Jacht posiada instalację elektryczną 12V, zasilaną z trzech oddzielnych banków baterii: 75Ah rozruch silnika, 200Ah hotel, 100Ah ster strumieniowy. Instalacja portowa 230V działa tylko podczas podłączenie do sieci portowej. Obowiązuje bezwzględny zakaz samowolnego naprawiania lub zmieniania jachtowej instalacji elektrycznej, w/w czynności mogą spowodować zagrożenie pożarowe. Urządzenia elektryczne zainstalowane na jachcie powinny być używane tylko zgodnie z ich przeznaczeniem, w razie awarii jakiegokolwiek urządzenia elektrycznego jego obwód elektryczny powinien być wyłączony a armator poinformowany. Urządzenia prywatne załogi mogą być podłączone do instalacji 12V i 230V tylko w miejscach do tego przeznaczonych (gniazdka) i tylko za pomocą sprawnych wtyczek lub przejściówek. Nie stosowanie się do powyższych instrukcji może spowodować zagrożenie pożarowe lub grozić utratą zdrowia.

2.1 Elementy instalacji elektrycznej

Wszystkie elementy instalacji elektrycznej są czytelnie oznaczone i opisane, osoby nie uprawnione nie mogą robić żadnych zmian w instalacji lub używać elementów składowych w sposób inny niż z przeznaczeniem.

- Akumulatory – trzy oddzielna banki: rozruch silnika 75Ah, hotel 200Ah, i ster strumieniowy 100Ah (akumulatory, hotelowy znajduje w szafce po prawej burcie w kabinie rufowej, rozruchowy pod pokładem kokpity, a akumulator steru strumieniowego znajduje się pod koją w kabinie dziobowej). Włączniki główne (heble), główny nad tablicą rozdzielczą, (steru strumieniowego w kabinie dziobowej). Włączniki główne włączamy poprzez przełączenia z pozycji „off” na pozycję „on”.
- Ładowarka automatyczna – znajduje się w szafce w kabinie rufowej i ładuje dwa banki w tym samym czasie (hotel i ster strumieniowy), akumulator rozruchowy jest ładowany tylko z silnika. Stan naładowania i jego szybkość jest wyświetlany na komputerze pokładowym.
- Przyłącze portowe – znajduje się na pawęży po prawej burcie i jest czytelnie oznaczone, do sieci portowej podłączamy się tylko za pomocą przejściówki i przedłużacza, znajdujących się na wyposażeniu jachtu.
- Panel fotowoltaiczny – znajduje się na dachu sterówki i automatycznie ładuje akumulator hotelowy. Elektronika sterująca ładowaniem znajduje w szafce w kabinie rufowej.
- Tablica rozdzielcza 12V – znajduje się obok wejścia do kabiny WC, wszystkie dostępne obwody są czytelnie opisane. Obwody powinny być włączane tylko podczas użycia opisanego obwodu.
- Odbiorniki energii elektrycznej: oświetlenie (każda z lamp posiada swój własny włącznik znajdujący się w obudowie); echosonda, radio, telewizor, pompy wodne elektryczne, lodówka (mogąca pracować na gazie lub energii elektrycznej 12V lub 230V).

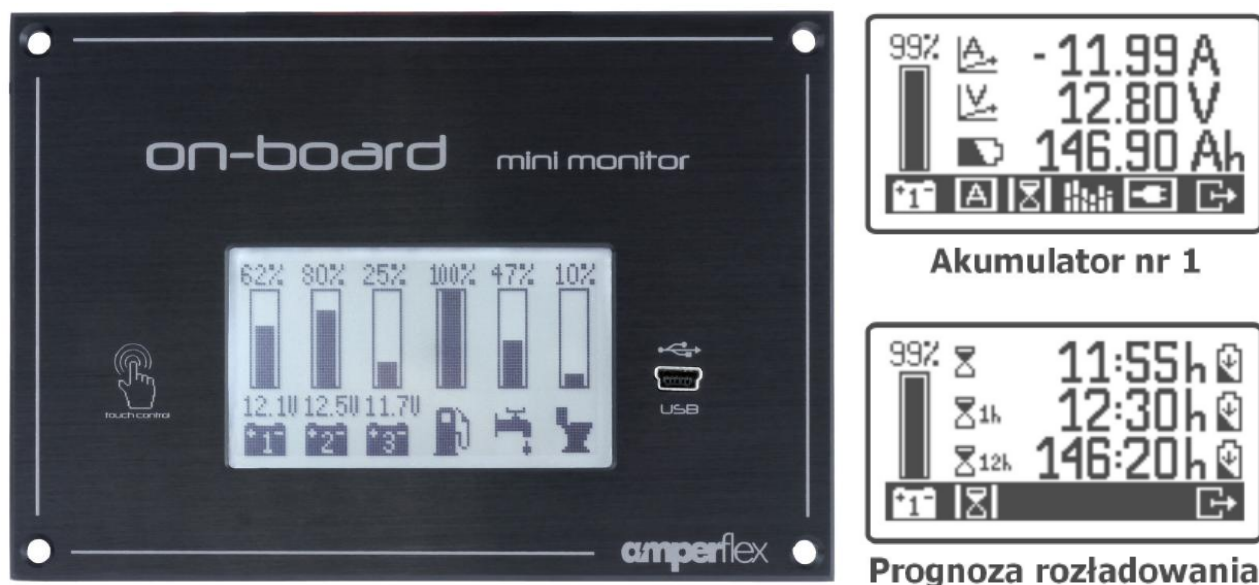
2.2 Ładowanie akumulatorów

Ładowanie wszystkich banków baterii to proces automatyczny, który można śledzić na ekranie komputera pokładowego. Podstawowym źródłem ładowania jest sieć ładowa, do której podłączamy się z pomocą specjalnej przejściówki i przedłużacza, ładowanie rozpoczyna się automatycznie zaraz po podłączeniu i kończy w momencie odłączenia lub całkowitego naładowania akumulatorów. Automatyczna ładowarka ładuje dwa banki baterii w tym samym czasie (hotel i ster strumieniowy), akumulator rozruchowy ładowany jest tylko z silnika wtedy gdy silnik pracuje.

Dodatkowym źródłem ładowania jest panel fotowoltaiczny, ładowanie jest automatyczne, bezobsługowe i zaopatruje akumulator hotelowy.

Trzecim źródłem ładowania, jest silnik podczas pracy. Alternator umieszczony w silniku ładuje automatycznie akumulator rozruchowy. Po naładowaniu akumulatora rozruchowego, ładowanie jest przekazywane automatycznie na akumulator steru strumieniowego.

2.3 Komputer pokładowy



Komputer pokładowy jest zespólny z tablicą rozdzielczą 12V i zaczyna pracę po włączeniu włącznika głównego (hotelowego) z pozycji „off” na pozycję „on”, włącznik główny znajduje się pod schodami w zejściówce. Komputer pokładowy (on board monitor) to nowoczesny i funkcjonalny panel pomiarowy, przeznaczony do monitorowania wybranych parametrów na łodzi motorowej. Monitor mierzy i wyświetla parametry pracy trzech banków baterii i dwóch zbiorników (na wodę i na fekalia). Wygodny odczyt zapewnia wyraźny wyświetlacz ciekłokrystaliczny, a intuicyjna obsługa urządzenia odbywa się za pomocą ekranu dotykowego. Menu zrealizowane jest na ikonach co umożliwia obsługę przez załogę międzynarodową. Dla poszczególnych akumulatorów urządzenie mierzy napięcie i prąd, na podstawie czego oblicza ilość zużytej energii w czasie, pojemność baterii, średni prąd z ostatniej godziny i 12 godzin. Prognozuje pozostały czas do rozładowania akumulatora dla aktualnego i średniego obciążenia. Bardzo dokładny odczyt zapewniają specjalistyczne 16 bitowe przetworniki analogowo cyfrowe, np. dla boczniaka 100A najmniejsza wartość pomiarowa to 3,33mA. Co 5 lub 15 minut urządzenie zapisuje do

pamięci średnie wartości napięcia, prądu i pojemności akumulatora. Wartości te można odczytywać na ekranie w postaci wykresu w osi czasu. Pamięć jest nieulotna a jej pojemność pozwala na przechowywanie danych ponad 2 lata. On-board Monitor zapewnia pełną obsługę ładowarki znajdującej się na jachcie. Na ekranie widoczny jest tryb pracy oraz parametry ładowarki w postaci napięcia i prądu ładowania. Dostępne są również takie funkcje jak: zmiana trybu pracy, włączenie/wyłączenie ładowania, tryb cichy nocny (wyłączenie wentylatora). Na przednim panelu dostępne jest złącze USB za pomocą którego można zaktualizować oprogramowanie lub odczytać historię zapisanych danych w pamięci flash.

Tablica rozdzielcza 12V zamyka obwody elektryczne na jachcie, wszystkie są czytelnie opisane. Obwody na tablicy powinny być w pozycji włączonej tylko wtedy gdy używamy danego obwodu.

2.4 Lodówka

Lodówka zainstalowana na jachcie może pracować biorąc energię z trzech różnych źródeł: gaz Propan-Butan (ze względów bezpieczeństwa, to źródło zostało wyeliminowane), 12V (zalecane w nocy), 230V (zalecane podczas postoju w porcie gdy jacht podłączony jest do sieci lądowej). 12V i 230V są podłączone do lodówki na stałe z jej tyłu. Użytkownik ma możliwość wyboru źródła energii pokrętką wyboru znajdującym się na froncie urządzenia.



Rysunek 1.

- | | |
|--|-------------------------|
| A. Przełącznik systemu energii
(Gazowa/elektryczna) | D. Termostat |
| B. Sygnalizator płomienia (galwanometr) | E. Zabezpieczenie drzwi |
| C. Pokrętło zapalniczki piezo | |

Praca na akumulatorze:

- Włączyć obwód lodówki na tablicy rozdzielczej
- Na lodówce „pokrętką wyboru źródła zasilania” wybrać baterię, lodówka jest włączona.

Praca na zasilaniu 230V

- Podłączyć kabel zasilający 230V do przyłącza portowego i jachtowego.
- Na lodówce „pokrętką wyboru źródła zasilania” wybrać wtyczkę, lodówka jest włączona.

2.5 Instalacja 230V – portowa



Na jachcie znajduje się jedno gniazdo 230V w kambuzie. Gniazdko jest czynne tylko w momencie podłączenia do sieci lądowej. Przyłącze lądowe znajduje się na pawęży z prawej burty i jest czytelnie opisane, do sieci lądowej podłączmy się tylko za pomocą specjalnej przejściówki dostępnej na jachcie. Bezpieczniki 230V znajdują się w bakiście w kabinie rufowej.

Lodówka zainstalowana na jachcie może być zasilana, między innymi, napięciem 230V, podłączenie jest stałe, po podłączeniu do sieci lądowej wystarczy przełączyć przełącznik wyboru źródła zasilania na lodówce w pozycję „230” (wtyczkę). Lodówka zacznie pracę na pięciu 230V.

Po podłączeniu zasilania lądowego, automatyczna ładowarka rozpoczyna ładowanie wszystkich akumulatorów.

3. INSTALACJA GAZOWA

Instalacja gazowa zainstalowana na jachcie dostarcza gaz do kuchenki gazowej. Butla gazowa 11kg znajduje w bakiście na lewej pawęży, powinna być otwierana tylko podczas używania kuchenki.

Obowiązuje bezwzględny zakaz używania urządzeń gazowych inaczej niż z ich przeznaczeniem, samodzielne naprawianie lub zmienianie instalacji gazowej. Niestosowanie się do powyższych instrukcji może spowodować zagrożenie pożarowe lub rozszczelnienie instalacji. W przypadku awarii jednego z urządzeń gazowych linia zasilająca, to urządzenie powinna być zamknięta zaworem odcinającym a armator poinformowany.

Mimo że jacht wyposażony jest w czujnik gazu Propan-Butan, umieszczony w mesie, to bezwzględnie zakazujemy używania urządzeń gazowych nocą, gdy załoga śpi.

W przypadku nieszczelności instalacji gazowej lub pojawienia się zapachu gazu:

- zgasić wszystkie otwarte ognie
- otworzyć okna i drzwi
- zamknąć wszystkie zawory szybkozamykające i butle gazowe
- nie palić tytoniu
- nie uruchamiać żadnych przełączników elektrycznych
- zlecić sprawdzenie całej instalacji fachowcowi!

3.1 Elementy instalacji gazowej

Wszystkie elementy instalacji gazowej są czytelnie oznaczone i powinny być używane tylko zgodnie z przeznaczeniem. Osoby nieuprawnione mają całkowity zakaz przerabianie lub ingerencji w jakąkolwiek część instalacji. Wymiana butli jest dozwolona tylko dla osoby przeszkolonej.

- Butla gazowa – znajduje się w bakiście zewnętrznej na lewej pawęży, powinna być używana tylko podczas pracy urządzeń gazowych.
- Zawory gazowe – znajdują się w szafce w kabinie rufowej.
- Kuchenka gazowa – znajduje się w kubryku i powinna być używana tylko podczas postoju jachtu.
- Czujnik gazu Propan-Butan – znajduje się w mesie, czujnik alarmuje również o stężeniu czadu (tlenku węgla) i dymu. Należy bezwzględnie opuścić wnętrze jachtu gdy alarm się aktywuje.

3.2 Wymiana butli gazowej

Ewentualną wymianą butli gazowej może zajmować się osoba wcześniej przeszkolona podczas przejmowania jachtu.

Przed wymianą butli należy wyłączyć wszystkie urządzenia gazowe i zamknąć wszystkie zawory, odkręcić reduktor (pamiętajmy o lewym gwincie).

3.3 Kuchenka gazowa

Kuchenka znajduje się w kambuzie, zawory znajdujące się (na butli, w szafce kabiny rufowej) powinny być otwarte tylko w czasie gdy kuchenka jest używana. Zaleca się używanie kuchenki tylko podczas postoju jachtu i pracująca nie może być pozostawiana bez nadzoru.

Aby zapalić kuchenkę gazową należy :

- odkręcić zawór butli gazowej w lewo,
- 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.
- Uwaga: pod żadnym pozorem nie można rozkręcać kuchenki, palników lub reduktora gazowego.
- 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 lub zgłosić awarię armatorowi.

4. INSTALACJA WODNA

Jacht jest wyposażony w instalację wodną, która dostarcza wodę, ze zbiornika wody pitnej, zimną do kambuza i kabiny WC. Woda jest dostarczana za pomocą pompy wodnej elektrycznej, samozasysającej, ciśnieniowej, która po włączeniu na tablicy 12V (powinny być włączane bezpośrednio przed użyciem a nieużywane powinny być wyłączone na tablicy 12V) jest gotowa do pracy, a załącza się w momencie odkręcenia kurka przy baterii. Odpływy z zlewu z kambuza, umywalki w kabinie WC, używanie jakiegokolwiek chemii domowej jest zabronione.

4.1 Elementy instalacji wodnej

- Zbiornik wody pitnej 80l – znajduje na rufie z prawej burty, wlot znajduje się na prawej burcie i jest czytelnie oznaczony; jego poziom można odczytać na wyświetlaczu komputera pokładowego.
- Zlew wraz baterią w kambuzie.
- Umywalka wraz z baterią prysznicową w kabinie WC.
- Pompa wody pitnej.
- Pompy zęzowe – znajduje się na rufie w najniższym punkcie jachtu i załącza się automatycznie gdy zostanie zalana wodą, druga pod podłogą w mesie i także załącza się automatycznie.

4.2 Zbiornik na wodę

Zbiornik na wodę pitną znajduje się w prawej bakiście rufowej i ma pojemność 80l, wlew do zbiornika znajduje się na prawej burcie i jest czytelnie oznaczony. Zbiornik służy tylko do wody pitnej i powinien być napełniony tylko w marinach, wodą z sieci lądowej. Obowiązuje całkowity zakaz napełniania zbiornika wodą z rzek, jezior itp. Poziom napełnienie można sprawdzić na monitorze komputera pokładowego.

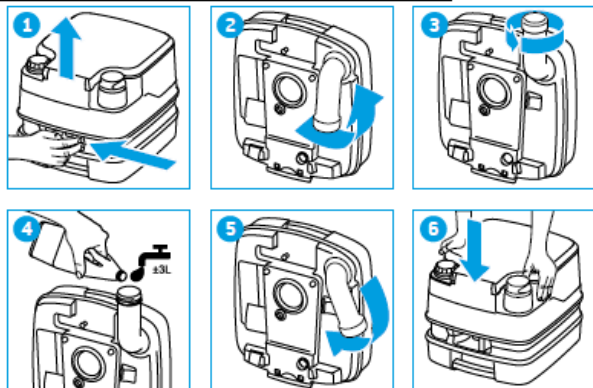
4.3 Kabina WC

Kabina WC znajdująca się na jachcie jest wyposażona w toaletę chemiczną i umywalkę.

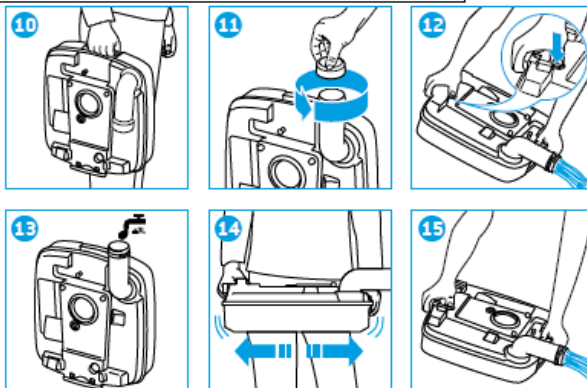
Instrukcja używania toalety chemicznej

Zanim rozpoczniemy korzystanie z toalety do zbiornika na nieczystości oraz do zbiornika na wodę do spłukiwania należy wlać specjalne płyny do toalet turystycznych. W dniu wydania jachtu toaleta jest przygotowana do użycia, środki te, jako zapas, dostaniecie Państwo na cały czas trwania rejsu. Rola tych dodatków jest bardzo istotna, używanie ich ułatwia usunięcie nieczystości ze zbiornika. Ich konsystencja staje się bardziej płynna, przez co toaleta szybciej zostanie opróżniona. Połączenie środków chemicznych z wodą do spłukiwania pozwala natomiast zachować toaletę w czystości i świeżości przez cały czas. Ilość środka, jaką powinniśmy użyć podana jest zazwyczaj na etykiecie.

przygotowanie zbiornika na fekalia



opróżnianie zbiornika na fekalia



przygotowanie zbiornika na wodę



opróżnianie zbiornika na wodę



- Toalety można używać z zamkniętą lub otwartą zasuwą. Aby otworzyć zasuwę należy pociągnąć rączkę, zawsze należy zamykać zasuwę po użyciu.
- Najskuteczniejsze spłukiwanie uzyskuje się naciskając pompę trzy lub cztery razy, za każdym razem uzyskując krótki strumień wody.
- Nie wolno używać zwykłego papieru toaletowego, może to spowodować zatkanie toalety.
- Gdy zbiornik na nieczystości się napęni, należy odłączyć zbiornik na wodę od zbiornika na nieczystości. Następnie zabrać zbiornik do autoryzowanego punktu odbioru nieczystości i opróżnić go za pomocą rynienki opróżniającej.
- Podczas opróżniania należy trzymać przycisk odpowietrzania wciśnięty w celu uniknięcia rozpryskiwania, gdy rynienka opróżniająca jest skierowana ku dołowi.
- Należy regularnie czyścić toaletę, jest to równie ważne jak czyszczenie toalety domowej. W ten sposób zapobiega się nalotowi z kamienia i zapewnia optymalną higienę.

4.5 Pompa wody pitnej

Gospodarka wodna na jachcie jest możliwa dzięki pompie wodnej samozasysającej, ciśnieniowej, umieszczonej w szafce kabiny rufowej.

Aby korzystać z wody na jachcie należy:

- Włączyć obwód pompy wody pitnej na tablicy głównej (pompa zacznie pracować do czasu nabicia odpowiedniego ciśnienia w systemie),
- Po otwarciu wody na bateriach pompa załącza się samoczynnie, nabijając ciśnienie w systemie.
- W sytuacji gdy woda w zbiorniku się skończy, natychmiast należy wyłączyć pompę na tablicy 12V, praca na sucho może ją uszkodzić.

4.6 Pompy zęzowe

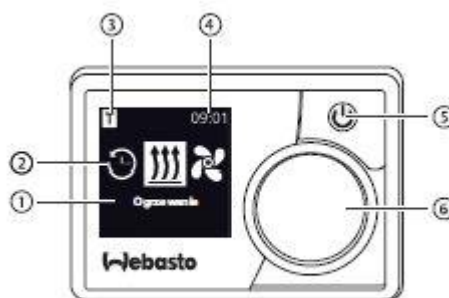
Pompy zęzowe znajdują się w ja niższych punktach barki, pod podłogą w mesie i części rufowej, załączają się automatycznie gdy pływak zostanie podniesiony przez, zbierającą się w zęzie wodę. Pompy są podłączona bezpośrednio do akumulatora i działają nawet wtedy gdy całe zasilanie barki jest wyłączone. Wylot wody zęzowej znajduje się z lewej burty w rufowej jej części.

5. OGRZEWANIE

Na jachcie jest zamontowane ogrzewanie jachtowe WEBASTO, zasilane olejem napędowym. Urządzenie wraz ze zbiornikiem na olej znajduje się w prawej bakiście. Panel sterujący znajduje się pod tablicą rozdzielczą, 12V do zasilania panelu jest dostarczane bezpośrednio z akumulatora i działa po włączeniu włącznika głównego. Każde pomieszczenie na jachcie ma swój oddzielny nadmuch ciepłego powietrza.

1 Element obsługi i struktura menu

- 1 Nazwa menu
- 2 Symbol menu
- 3 Aktywowane ustawienie czasu
- 4 Godzina
- 5 Przycisk szybkiego startu z wyświetlaniem statusu
- 6 Pokrętko regulacji



Element obsługi z wyświetlaczem menu głównego

4 Włączanie i wyłączenie przez przycisk szybkiego startu

Funkcja „Szybki start” umożliwia ogrzewanie lub wentylację poprzez proste wciśnięcie przycisku. Czas pracy, temperatura i tryb grzania mogą zostać wstępnie ustawione w ustawieniach w punkcie menu „Szybki start”.



- ▶ Wcisnąć przycisk szybkiego startu (5).


Ogrzewanie / wentylacja rozpoczyna się.

Przycisk szybkiego startu świeci na zielono (ogrzewanie) / niebiesko (wentylacja).

Przez naciśnięcie przycisku szybkiego startu (5) ogrzewanie lub wentylacja mogą zostać w dowolnym momencie zakończone przed czasem.

5 Włączanie i wyłączenie przez menu

Włączanie ogrzewania przez menu

- ✓ W menu głównym zostało wybrane menu „Ogrzewanie” 



- ▶ Wcisnąć pokrętko regulacji (6).

Stosownie do zabudowanego urządzenia grzewczego musi zostać ustawiony tryb pracy, żądana temperatura lub czas pracy. Postępuj zgodnie z instrukcjami wyświetlanymi w menu.



Przez przekręcenie pokrętki regulacji wybierane jest ustawienie. Przez wciśnięcie pokrętki regulacji zatwierdzany jest wybór.

Gdy zostały wybrane wszystkie ustawienia, ogrzewanie rozpoczyna się.



Przez wciśnięcie przycisku szybkiego startu (5) ogrzewanie może zostać w dowolnym momencie zakończone przed upływem czasem.

6. MANEWROWANIE

W większości marin, ze względu na duże obłożenie i projekty pomostów cumujemy dziobem lub rufą, drugi koniec jachtu stoi na bojce lub kotwicy. Ilu wodniaków tyle opinii, która z metod jest praktyczniejsza, obie mają swoje plusy i minusy. Gdy cumujemy rufą do kei, zalety to: łatwiejsze wchodzenie i wychodzenie z jachtu na ląd; czysty pokład oraz mniejsza możliwość zrobienia sobie krzywdy na śliskim pokładzie nocą przy wychodzeniu za potrzebą. Wadą jest mniejsza intymność (przechodzący pomostem zaglądamy nam do kabiny). Silniki doczepne powodują że mamy sterowność podczas pracy do przodu, jak i wstecz, więc wybór należy do skipera. Nie zapominajmy tylko o warunkach pogodowych, wiatr i prąd mogą utrudnić albo ułatwić każde manewry. Podczas podejścia do pomostu starajmy się wystawiać jak najmniejszą powierzchnię jachtu na działanie wiatru. W marinach rzecznych cumujemy burtą, którą, to już decyzja skipera, pamiętajmy tylko że pod wiatr i/lub prąd jest dużo łatwiej, a na Wiśle wręcz konieczne.

Wszystkie manewry portowe, śluzowania itp. muszą być wcześniej zaplanowane (zawsze przygotujmy plan B), przedyskutowane z załogą (każdy musi wiedzieć co ma robić). Wchodzimy do portu z minimalną prędkością sterowną, przygotowanymi cumami, odbijaczami i kotwicą (w razie jakby coś poszło nie tak, zresztą przyda się gdy nie będzie bojek cumowniczych), załoga powinna być już na wyznaczonych przez skipera miejscach a jego komendy powinny być krótkie, zwięzłe i zrozumiałe. W żadnym wypadku nie skaczemy z liną (lepiej krzyknąć, kogoś poprosić aby odebrał od nas cumę), nie hamujemy nogą, bosakiem lub inną częścią ciała (zawsze silnikiem). Przy wyjściu z portu postępujemy analogicznie, upewnijmy się czy mamy wystarczającą ilość zapasów na przelot, szczególnie paliwa i czy wszystko co ma być sprawne jest sprawne.

Dla przykładu, poszczególne fazy bezpiecznego cumowania rufą:

Przed wpływnięciem do portu należy przygotować sobie kotwicę na rufie (lub cumę jeżeli w porcie są boje) ale zamocowaną na dziobie. Odbijacze wywiesić za burtami także przed wejściem do portu. Wpływamy do portu na minimalnej sterownej prędkością, ster strumieniowy na dziobie nam w tym pomoże. Obracamy jacht, im mniejsza prędkość tym ciaśniejsza cyrkulacja, zbawienny jest w tym momencie ster strumieniowy. Do kei dochodzimy na wstecznym. Bardzo łatwo wówczas manewrować pomiędzy jachtami. Wkładamy (nie wyrzucamy) kotwicę do wody w odpowiednim miejscu lub przepływając rufą obok boi zaczepiamy do niej cumę na biegowo (przewlekamy wolny koniec cumy przez oko na bojce). Dzięki temu, że kotwica/cuma zamocowana jest na dziobie unikniemy późniejszego wypychania ciężkiego jachtu w celu wyrzucenia kotwicy lub zacumowania do boi. Hamujemy jacht silnikiem – NIGDY nogą, bosakiem czy rękoma. Ważącego ponad dwie tony jachtu nie jesteśmy w stanie zatrzymać własnym ciałem. Łapiemy cumę rufową, następnie idziemy na dziób z wcześniej zamocowaną do boi/kotwicy cumą dziobową w reku. Naprężamy i knagujemy cumę dziobową.

Na barce znajdują się instrukcje obsługi urządzeń na niej zainstalowanych, załoga ma obowiązek zapoznać się z nimi i obsługiwać urządzenia zgodnie z zaleceniami producentów. W razie problemów Czarterujący ma obowiązek skontaktować się z Armatorem.

TEL: 608 455 390; 604 325 127

Tel. Alarmowy WOPR 601 100 100

