

INSTRUKCJA OBSŁUGI BARKI VISTULA CRUISER 30SE

O barce	2
1. Napęd	4
1.1 Silnik SUZUKI	4
1.2 Paliwo	6
1.3 Ster strumieniowy	6
1.4 Miejsce sternika	7
2. Instalacja elektryczna	8
2.1 Elementy instalacji	9
2.2 Ładowanie akumulatorów	10
2.3 Lodówka	11
2.4 Instalacja 230V – portowa	11
3. Instalacja gazowa	12
3.1 Elementy instalacji	12
3.2 Wymiana butli	12
3.3 Kuchenka	12
4. Ogrzewanie	14
5. Instalacja wodna	16
5.1 Elementy instalacji	16
5.2 Zbiornik wody pitnej	16
5.3 Zbiornik na fekalia	16
5.4 Kabina WC, prysznic	17
5.5 Podgrzewanie wody	18
5.6 Pompa wody pitnej	18
5.7 Pompa zęzowa	19
6. Manewrowanie	20

O barce



Barka turystyczna VISTULA CRUISER 30SE to jednostka przeznaczona do żeglugi po wodach śródlądowych, zaprojektowana i wykonana przez firmę KRAJEWSKI TC. Jacht posiada kategorię projektową: C. Posiada dwie zamykane kabiny, pomieszczenie WC z prysznicem, mesę z kubrykiem i kokpit z daszkiem, przednią szybą i rozkładanym bimini. Barka przeznaczony jest dla 8 osobowej załogi, w kabinach i mesie jacht posiada 8 pełnowymiarowych miejsc noclegowych (trzy w kabinie dziobowej, dwa w kabinie rufowej i trzy w mesie po rozłożeniu kanap). Pod pokładem kąpielowym znajduje się komora wypornościowa. Barka posiada niewielkie pomosty kąpielowe (z drabinką).

Dane techniczne:

- Długość – 9,00m;
- Długość całkowita (z pokładem kąpielowym) – 9,50m;
- Szerokość – 2,92m;
- Zanurzenie – 0,5m;
- Wysokość nad KLW – 2,8m;
- Waga jachtu pustego – 3000kg;
- Zbiornik na wodę 300l;
- Zbiornik na fekalia 80l;
- Zbiornik na paliwo 100l;
- Max. Prędkość 11km/h przy obrotach 5000
- Prędkość przelotowa 10km/h przy obrotach 4000

Jacht wyposażony jest w środki bezpieczeństwa:

- Kamizelki ratunkowe -8 sztuk (w kabinach i mesie)
- Koła ratunkowe – 2 sztuki (na każdej z burt)
- Gaśnice – 2 sztuki (sterówka i mesa)
- Koc gaśniczy – 1 sztuka (mesa)

- Apteczka – (jaskółka z prawej burty, czytelnie oznaczona)

Na jachcie obowiązuje bezwzględny zakaz:

- Używania otwartego ognia, innego niż przy kuchence gazowej, w tym palenia papierosów, podczas gotowania, bulaj nad kuchenką powinien być otwarty.
- 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.
- Wszystkie usterki powinny być niezwłocznie przekazywane do armatora.

1. NAPĘD

Barka napędzana jest silnikiem zaburtowym doczepnym marki SUZUKI DF25ATL z zapłonem elektrycznym i sterowaniem zdalnym. Silnik chłodzony jest wodą zaburtową, co jakiś czas należy sprawdzić poprawne działanie czynnika chłodzącego. Podobnie postępujemy podczas sprawdzania śruby, należy to czynić jak najczęściej, szczególnie na wodach mocno zarośniętych. Śruba obudowana jest skegiem, trzymowanie elektryczne powinno być używane z szczególną ostrożnością, aby nie uszkodzić jachtu, przycisk do trzymowania znajduje się na kolumnie silnika.

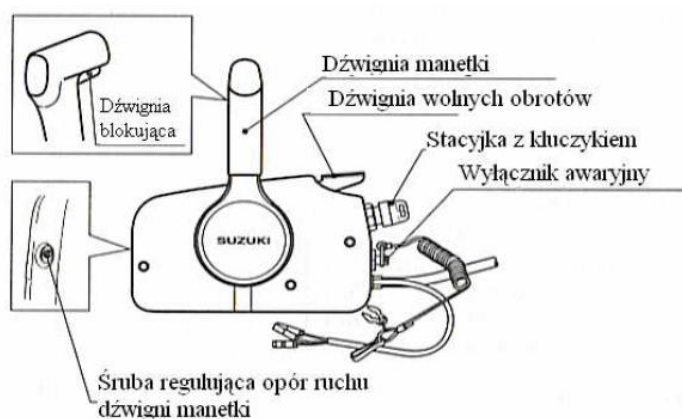
1.1 Silnik SUZUKI



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 najlżejszymi silnikami zaburtowymi w klasie 25 i 30 KM (18,4 i 22,1kW). W modelu po raz pierwszy w swojej kategorii zastosowano zmniejszające tarcie rolkowe dźwignienki 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 osiągow. Diodowy układ monitorowania pozwala jednym rzutem oka sprawdzić stan 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 zbiornika, 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. 3l/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 steru strumieniowego (pod schodami zejściówki)
- 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, kontrolki diagnostyczne zgasną.
- Przekręcić kluczyk delikatnie 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,
- Zaświecenie się czerwonej lampki i pojawienie się sygnału dźwiękowego przy stacyjce lub na pulpicie w zegarze obrotów, oznacza awarie silnika. W takich przypadkach występuje bezwzględny zakaz ponownego uruchamiania silnika i konieczność natychmiastowego powiadomienia armatora,
- Silnik wyłączamy przekręcając kluczyk w stacyjce, 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 jest dokładnie w pozycji neutralnej, brak wentylacji pod pokrywą, brak paliwa w przewodzie paliwowym (należy wtedy podpompować paliwo gruszką na przewodzie paliwowym, gruszka znajduje się w prawej bakiście zewnętrznej).



MANETKA ZDALNEGO STEROWANIA

1.2 Paliwo

Silnik pracuje tylko i wyłącznie na benzynie bezołowiowej (PB 95). Zbiornik na paliwo ma pojemność 100l i znajduje się pod pokładem rufowym. Wlew znajduje się w kokpicie przy bakiście z lewej burty i jest czytelnie opisany. Poziom paliwa sprawdzamy na zegarze na głównej tablicy.

Na jachcie znajduje się kanister 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, wyłączając kuchenkę gazową. Paliwo nalewamy w miejscu zacienionym (nigdy w słońcu, latem lepiej poczekać do wieczora), szmaty użyte do wytarcia ewentualnych resztek paliwa wyrzucamy na ląd w miejscach do tego przeznaczonych, nigdy nie trzymamy takich szmat w zamkniętych bakistach.

Kanister trzymamy tylko w bakiście zewnętrznej prawej (z butlą gazową).

1.3 Ster strumieniowy



Ster strumieniowy (2KW) znajduje się na dziobie jachtu i służy tylko do manewrów w porcie, obracania jachtu lub w wąskich przejściach, nie należy próbować sterować urządzeniem podczas normalnego pływania. Włącznik główny znajduje się pod schodami w zejściówce, powinien być w pozycji włączonej (pozycja „1”) przed użyciem steru. Ster strumieniowy, zasilany jest z banku baterii 100Ah znajdującego się również w schowku dziobowym w kabinie dziobowej.

Przygotowanie steru strumieniowego do pracy:

- Włączamy włącznik główny z pozycji „0” na pozycję „1” (włącznik główny znajduje się pod schodami w zejściówce).
- Naciskamy przycisk „ON” na joysticku, gdy usłyszymy sygnał dźwiękowy, ponownie naciskamy przycisk „ON”, ster strumieniowy gotowy jest do pracy. Kierujemy joystick w stronę w którą chcemy skierować dziób barki.
- Nie używany ster, wyłączy się automatycznie po kilku minutach, aby go użyć należy ponownie dwa razy nacisnąć przycisk „ON”

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
- Przycisk sygnału dźwiękowego
- Obrotomierz silnika wraz z systemem diagnostycznym silnika
- Włącznik szperacza
- Gniazdko 12V
- Gaśnica proszkowa 1kg

2. INSTALACJA ELEKTRYCZNA



Jacht posiada instalację elektryczną 12V, zasilaną z dwóch oddzielnych banków baterii: 100Ah rozruch silnika i ster strumieniowy, 200Ah hotel. 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 podłączane 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 porażenie prądem.

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 – dwa oddzielne banki: rozruch silnika i ster strumieniowy (100Ah pod koją dziobową), hotelowy (200Ah pod schodami zejściowymi). Włączniki główne (heble) znajdują pod schodami zejściówki. Włączniki główne włączamy poprzez przełączenia z pozycji „0” na pozycję „1”.



- Ładowarka automatyczna – po podłączeniu do sieci lądowej, ładuje dwa banki w tym samym czasie. Stan naładowania jest widoczny na woltomierzu.



- Przyłącze portowe – znajduje się pod manetką silnika, 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.
- Tablica rozdzielcza 12V – znajduje się w mesie po prawej i lewej burcie, wszystkie dostępne obwody są czytelnie opisane. Obwody powinny być włączane tylko podczas użycia opisanego obwodu. Obwód INSTRUMENTS załącza wszystkie wskaźniki: stan naładowania akumulatorów, wskaźniki poziomów cieczy.



- Odbiorniki energii elektrycznej: oświetlenie (każda z lamp posiada swój własny włącznik znajdujący się w obudowie); echosonda, radio, telewizor, pompy wodne elektryczne (włączniki znajdują się przy bateriach wodnych), lodówka.

2.2 Ładowanie akumulatorów

Ładowanie wszystkich banków baterii to proces automatyczny. Podstawowym źródłem ładowania jest sieć lądowa, 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. 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 oba banki akumulatorów. Po naładowaniu akumulatora rozruchowego, ładowanie jest przekazywane automatycznie na akumulator hotelowy. Powyższe rozwiązanie daje dużą autonomię energetyczną.

2.3 Lodówka



Lodówka zainstalowana na barce działa tylko na 12V, jej główny włącznik znajduje się po prawej stronie, działanie lodówki sygnalizuje czerwona dioda na włączniku. Wewnątrz lodówki znajduje się przycisk do ustawiania temperatury.

2.4 Instalacja 230V – portowa

Na jachcie znajdują się dwa gniazda 230V jedno w kambuzie, drugie w sterówce. Oba gniazda są czynne tylko w momencie podłączenia do sieci lądowej. Przyłącze lądowe znajduje się pod manetką silnika, do sieci lądowej podłączmy się tylko za pomocą specjalnej przejściówki dostępnej na jachcie. Dioda na tablicy rozdzielczej sygnalizuje podłączenie do sieci 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 się w prawej bakiście zewnętrznej, przy butli znajduje się reduktor i zawór główny. Butla z gazem powinna być otwarta tylko podczas pracy na kuchenie gazowej, nie zostawiać kuchenki bez nadzoru.

Obowiązuje bezwzględny zakaz używania urządzeń gazowych inaczej niż z ich przeznaczeniem, samodzielne naprawianie lub zmienianie instalacji gazowej. Nie stosowanie 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.

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 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).

3.2 Kuchenka gazowa



Kuchenka znajduje się w kambuzie, zawór dostarczający gaz bezpośrednio do kuchenki powinien być otwarty 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, zawór w bakiście,
- Wcisnąć i odkręcić kurek kuchenki, 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.

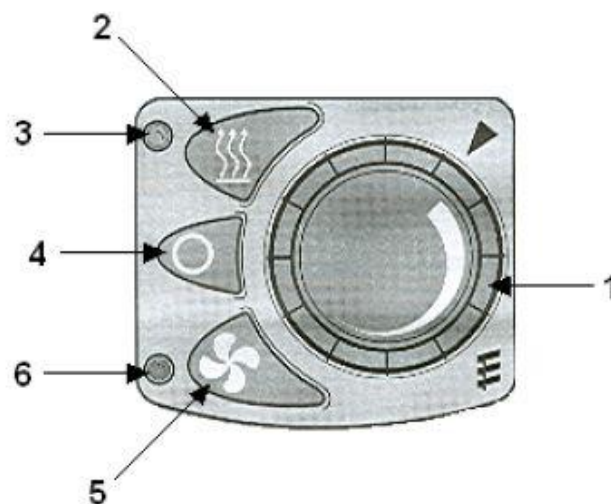
4. OGRZEWANIE

WEBASTO jachtowe zapewnia komfort ciepły na jachcie, urządzenie znajduje się na prawej burcie w przestrzeni serwisowej. Zbiornika na paliwo (DIESEL) znajduje się w prawej bakiście zewnętrznej. Każde z pomieszczeń na jachcie posiada wylot ciepłego powietrza. Element sterujący znajduje się na tablicy rozdzielczej.



Miniregulator AIRTRONIC

1. Pokrętło wyboru wstępnej temperatury
- lewy ogranicznik ok. $8^{\circ}C$ - mała ilość ciepła
- prawy ogranicznik ok. $34^{\circ}C$ - duża ilość ciepła
2. Grzanie
3. Czerwona LED - kontrola ogrzewania
4. Wylączenie (nie w połączeniu z minizegarem)
5. Wentylacja
6. Niebieska LED - kontrola wentylacji



Uruchomienie ogrzewania - rodzaj pracy „ogrzewanie”:

Przyciskiem '2' uruchamia się ogrzewanie w trybie pracy „ogrzewanie” (praca ciągła). Pożądaną temperaturę można nastawić pokrętkiem '1'. Jeśli ogrzewanie znajduje się w trybie pracy „ogrzewanie”, świeci się czerwona dioda kontrolna.

Uruchomienie ogrzewania - rodzaj pracy „wentylacja”:

Przyciskiem '5' uruchamia się ogrzewanie w trybie pracy „wentylacja” (praca ciągła). Pokrętło '1' nie spełnia żadnej funkcji w tym trybie pracy. Jeśli ogrzewanie znajduje się w trybie pracy „wentylacja”, świeci się niebieska dioda kontrolna.

Wyłączenie ogrzewania:

Ogrzewanie wyłącza się przyciskiem '4'. Po zakończeniu ogrzewania, względnie wentylacji gaśnie odpowiednia dioda.

5. INSTALACJA WODNA

Jacht jest wyposażony w instalację wodną, która dostarcza wodę, ze zbiornika wody pitnej, zimną do kambuza i kabiny WC oraz wodę ciepłą poprzez bojler elektryczny do tych samych pomieszczeń. Woda jest dostarczana za pomocą pompy wodnej elektrycznej, samozasysającej, ciśnieniowej, która po włączeniu na tablicy 12V (powinna być włączana bezpośrednio przed użyciem, a nieużywana powinna być wyłączona na tablicy 12V) jest gotowa do pracy, a załącza się w momencie odkręcenia kurka przy baterii. Odpływy ze zlewu z kambuza, umywalki w kabinie WC i prysznic są wyprowadzone bezpośrednio na zewnątrz jachtu, używanie jakakolwiek chemii domowej jest zabronione.

5.1 Elementy instalacji wodnej

- Zbiornik wody pitnej 350l – znajduje się pod koją w kabinie dziobowej, wlot znajduje się na pokładzie dziobowym i jest czytelnie oznaczony; jego poziom można odczytać na zegarze na tablicy rozdzielczej; ze względów konstrukcyjnych (możliwe przegłębienie na dziób i trudności w sterowaniu) nie należy napełniać zbiornika większą ilością wody niż 200l (około 60/70%)
- Zbiornik na fekalia 80l – znajduje się na rufie jachtu, wlot znajduje się na prawej burcie w rufowej części jachtu i jest czytelnie oznaczony, jego poziom można odczytać na zegarze w kabinie WC;
- Zlew wraz z baterią w kambuzie;
- Umywalka wraz z baterią prysznicową w kabinie WC;
- Muszla sedesowa z pompą elektryczną w kabinie WC;
- Pompa wody pitnej;
- Pompa zęzowa – znajduje się na rufie w najniższym punkcie jachtu i załącza się automatycznie gdy zostanie zalana wodą, na tablicy rozdzielczej można uruchomić ją manualnie;

5.2 Zbiornik na wodę

Zbiornik na wodę pitną znajduje się pod koją w kabinie dziobowej i ma pojemność 350l, wlew do zbiornika znajduje się na pokładzie dziobowym 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 zegarze na tablicy rozdzielczej. Nie należy napełniać zbiornika więcej niż 65/70%, barka może złapać przegłębienie na dziób co utrudnia sterowanie.

5.3 Zbiornik na fekalia

Zbiornik na fekalia 80l, znajduje się na rufie na prawej jej części, wlew do zbiornika znajduje się na z prawej burty i jest czytelnie oznaczony. Zbiornik jest bezpośrednio podłączony, poprzez zawór trójdrożny, do sedesu. Obowiązuje bezwzględny zakaz wrzucania do sedesu rzeczy innych (podpaski, normalny papier toaletowy) niż do tego przeznaczonych (specjalny papier toaletowy). Poziom napełnienia zbiornika można sprawdzić na zegarze w kabinie WC. Zbiornik powinien być opróżniany

najczęściej jak to możliwe w miejscach do tego przeznaczonych. W przypadku napełnienia zbiornika do 90% obowiązuje całkowity zakaz używania toalety jachtowej do czasu opróżnienia zbiornika.

5.4 Kabina WC



Kabina WC znajdująca się na jachcie jest wyposażona w toaletę, umywalkę wraz z baterią prysznicową, podłoga jest brodzikiem i znajduje się tam odpływ. Toaleta posiada pompkę elektryczną do spłukiwania nieczystości i zawór trójdrożny umożliwiający połączenie toalety ze zbiornikiem na fekalia lub odpływ bezpośrednio za burtę (Polskie prawo zabrania opróżniania toalet, w tym toalet chemicznych i zbiorników na fekalia prosto za burtę).

Instrukcja używania toalety:

- Przed skorzystaniem z toalety musimy mieć pewność że w zbiorniku na fekalia jest wystarczająca ilość miejsca na przyjęcie nieczystości (poziom napełnienia sprawdzamy na zegarze w kabinie WC, gdy zbiornik jest napełniony w 90% obowiązuje całkowity zakaz używania toalety jachtowej do czasu opróżnienia zbiornika).
- Ustawić zawór trójdrożny (otwór rewizyjny w kabinie WC) we właściwej pozycji, zawór trójdrożny pozwala wybrać drogę dla nieczystości: za burtę lub do zbiornika na fekalia.
- Użyć toalety.
- Spłukać toaletę za pomocą pompy elektrycznej, naciskając czarny przycisk z napisem WC.
- **WAŻNE!** – do toalety nie wolno wrzucać żadnych papierów, chusteczek itp., zużyty papier toaletowy należy umieścić w woreczku i wyrzucić do śmieci.



Pompa prysznicowa znajduje się pod niecką prysznicową i powinna być używana tylko podczas prysznica lub zaraz po nim. Woda nie wypompowana będzie zalegała w zębach powodując przechył jachtu lub nieprzyjemny zapach.

Instrukcja użycia prysznica:

- Podgrzać wodę bojlerem, tylko w porcie gdy podłączone jest 230V potrwa to około 20min.
- Włączyć na tablicy rozdzielczej obwody: pompa wody pitnej.
- Opuścić umywalkę w kabinie WC.
- Podczas brania prysznica, woda za burtę jest wypompowywana automatycznie.

4.5 Podgrzewanie wody

Woda podgrzewana jest bojlerem elektrycznym, zasilanym napięciem 230V. Urządzenie może być uruchamiane tylko po podłączeniu jachtu do sieci lądowej. Gdy na jachcie jest 230V, włączamy niebieski przycisk z napisem HOT WATER na tablicy rozdzielczej i po ok. 0,5h, mamy ciepłą wodę.



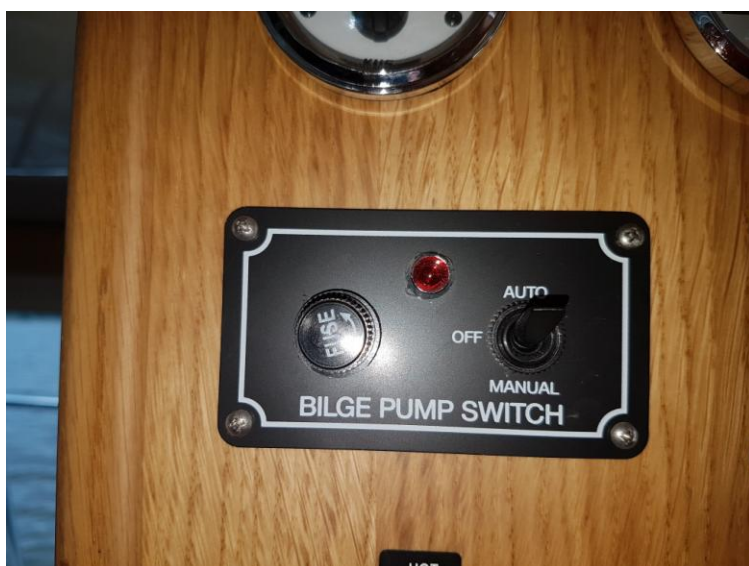
4.6 Pompa wody pitnej

Gospodarka wodna na jachcie jest możliwa dzięki pompie wodnej samozasysającej, ciśnieniowej, umieszczonej pod podłogą w kabinie dziobowej. Tam też znajduje się zawór główny zbiornika wody pitnej i filtr wody pitnej.

Aby korzystać z wody na jachcie należy:

- Włączyć obwód pompy wody pitnej na tablicy głównej, WATER.
- Zawory przy bateriach są zarazem włącznikami pompy.
- Odpływy z umywalk i prysznic są wyprowadzone bezpośrednio za burtę, używanie chemii domowej jest zabronione.

4.7 Pompa zęzowa



Pompa zęzowa znajduje się w najniższym punkcie barki i załącza się automatycznie gdy jej pływak zostanie podniesiony przez, zbierającą się w zęzie wodę. Pompa jest podłączona bezpośrednio do akumulatora i działa nawet wtedy gdy całe zasilanie barki jest wyłączone (pompa może być załączona ręcznie, poprzez ustawienie przełącznika na tablicy rozdzielczej w położenie MANUAL). Wylot wody zęzowej znajduje się z lewej burty w rufowej jej części.

5 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. ARMATOR: 608 455 390; 604 325 127

Tel. Alarmowy WOPR 601 100 100