

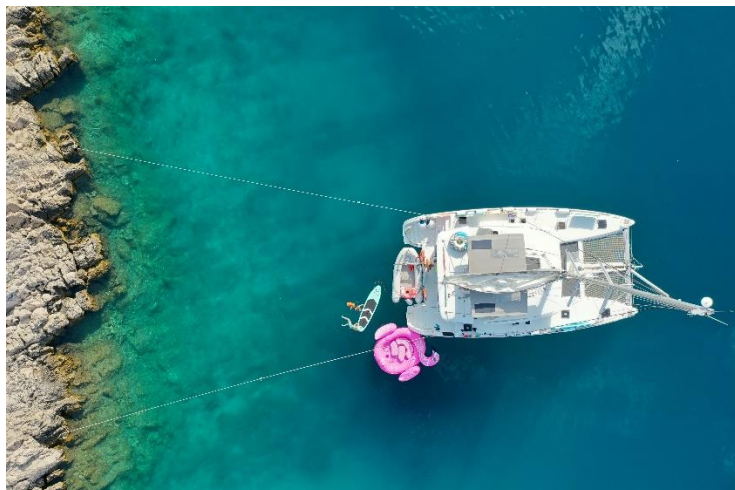
Skrócona instrukcja obsługi katamaranu żaglowego

Lagoon 450 (2015) „Malvasia Blanca”

wersja z dnia 13.10.2021

Szanowni Państwo,

w niniejszej praktycznej, skróconej instrukcji przedstawiamy kilka uwag, dotyczących obsługi katamaranu żaglowego Lagoon 450 o nazwie „Malvasia Blanca”, nr rej. POL 15203. Wynikają one zarówno podstawowej, ogólnej wiedzy żeglarskiej, jak i dobrej praktyki morskiej. Mamy nadzieję, że stosowanie tych uwag i podpowiedzi pomoże Państwu w udanej, bezstresowej realizacji wypoczynku pod żaglami.



Zdjęcie 1. Lagoon 450 „Malvasia Blanca”.

Pełny opis jachtu znajduje się [tutaj>>](#)

Pełna oferta czarteru jachtu znajduje się [tutaj>>](#)

Niniejsza instrukcja podlega ciągłym modyfikacjom i rozszerzeniom, również dzięki Państwa uprzejmym uwagom, za które z góry serdecznie dziękujemy.

Życzymy przydatnej lektury.

1. Miejsce postoju jachtu

Jacht zacumowany jest w:

Chorwacja, Marina Mandalina (Obala Jerka Šižgorića 1, 22000, Šibenik), pomost F, stanowiska F21-23

Lokalizacja na mapach Google [tutaj>>](#)

Więcej o marinie Mandalina [tutaj>>](#)



Zdjęcie 2. Miejsce postoju jachtu w Marina Mandalina” pomost F, stanowiska: F21-23.

Postój jachtu w marinie Mandalina jest opłacony przez armatora na cały sezon, stąd jego użytkownicy nie ponoszą dodatkowych opłat za cumowanie tutaj. W marinie znajdują się między innymi: płatny, strzeżony parking (mogą również skorzystać Państwo z naszej promocyjnej oferty za jego użytkowanie), toalety, prysznice (polecamy te w lewo po zejściu z pomostu F, bliżej dużych luksusowych jachtów, przy recepcji mariny), pralnia, mały sklep spożywczy „Konzum” (ceny podniesione i wybór ograniczony), restauracja oraz zespół hotelowo-restauracyjny (w tym odkryty basen kąpielowy).

Jeżeli podróżujecie Państwo samochodem, możecie go zaparkować na każdym ogólnodostępnym, wyznaczonym do tego miejscu w marinie, nawet przy samym wejściu na pomost F (w ramach dostępności miejsc), gdzie zacumowany jest katamaran „Malvasia Blanca”.

Na tyłach recepcji mariny lub na pomostach, znajdziecie Państwo wózki, z których można skorzystać przy transporcie rzeczy osobistych lub do zaprowiantowania jachtu. W razie problemów ze znalezieniem wózków, prosimy spytać o nie pracowników mariny. Zwykle można ich znaleźć pod zadaszeniem, korytarzu obok męskich pryszniców w tym samym kompleksie pomieszczeń co recepcja.

WiFi:

Nieodpłatne w roku 2021:

W marinie Mandalina: nazwa: D-Resort & D-Marin Mandalina. hasło: enexvww

W pakiecie czarterowym jachtu: nazwa: Malvsia Blanca POL15203, hasło: fajnewakacje2021

2. Sposób cumowania jachtu w marina Mandalina

Dla własnego komfortu i bezpieczeństwa, każdorazowo przed wejściem do mariny Mandalina (i innych) proszę wezwać obsługę na kanale **17 VHF** (powszechny dla marin w Chorwacji z małymi wyjątkami), która pomoże Państwu przy bezpiecznym cumowaniu.

Proszę zwrócić uwagę, że jacht cumowany jest przy wykorzystaniu Y-bom'ów (nie mooringów). Odbijacze pionowe należy zwiesić po obu burtach bezpośrednio nad lustrem wody, a na pawężach obu ruf, założyć dodatkowe poziome odbijacze. Podczas manewru podchodzenia należy dodatkowo chronić tylną część jachtu dużymi kulistymi odbijaczami, które po zacumowaniu powinny zostać zawieszone po obu burtach na koszach rufowych, jak najbliżej obu pawęży. Jacht należy zacumować centralnie pomiędzy Y-bomami, w taki sposób, aby odbijacze nie dotykały Y-bomów, a rufa jachtu pozostała w odległości około 0,7-1m od betonowej kei tak, aby można było wejść na niego również bez użycia trapu. Przy takim ustawieniu katamaranu, podwieszony na żurawikach ponton nasunie się nad pomost. W miejscu cumowania nie ma skrzynki elektrycznej, która by to ograniczała. Do cumowania jachtu należy użyć po dwie cumy na obu burtach zakończone pętlami ratowniczymi, o ile to możliwe przeciągniętymi pod knagą na kei/Y-bomie i wywiniętymi na nią od góry (nie cumujemy tu na biegowo) lub dwukrotnie owiniętymi wokół tych knag. Zabezpiecza to pętlę ratowniczą przed ześlizgnięciem się z knagi.



Zdjęcie 3. Sugerowany sposób cumowania katamaranu w marinie Mandalina.

Cumy na rufach obkładamy na knagi zlokalizowane na kei betonowej, pod kątem od jachtu w kierunku Y-bomów. Drugie końce tych cum wykorzystujemy jako szpringi rufowe obłożone do najbliższych pomostu knagach zamontowanych na Y-bomach. Zarówno cumy rufowe, jak i szpringi rufowe obkładamy na tych samych knagach rufowych katamaranu.

Podobnie wykorzystujemy oba końce cum dziobowych, obkładając pętle ratownicze na środkowych knagach Y-bomów i zakładamy je jako krótkie bresty do knag na śródkręciu jachtu. Drugimi końcami tych

cum stabilizujemy dzioby katamaranu (na zlokalizowanych tam knagach) do szczytowych knag Y-bomów.

Przed podłączeniem jachtu do zasilania energetycznego upewniamy się czy wszystkie heble/przełączniki (razem 4 szt.) srebrnych paneli w salonie: „STD Electrical Circuit” (zasilanie serwisowe) oraz „Aircon Electrical Circuit” (zasilanie klimatyzacji) są w pozycji „Off”. Zwracamy uwagę, że grubszy kabel elektryczny przeznaczony jest (i odpowiednio opisany) do zasilania klimatyzacji, a cieńszy do ogólnego zasilania jachtu. Ze względu na duży pobór mocy zalecamy, aby kable te podłączać do różnych skrzynek elektrycznych. Unikniemy w ten sposób potencjalnego zwarcia na bezpieczniku słupka energetycznego i utraty zasilania z kei. Najpierw podłączamy wtyczkę kabla do jachtu (gniazdka znajdują się nad prawym silnikiem na ścianie burty od wewnętrznej strony jachtu), a potem do skrzynki. Dopiero po podpięciu kabli zasilających obwody serwisowe jachtu i klimatyzacji i upewnieniu się, że napięcie zostało na jacht doprowadzone (świecąca się na czerwono dioda na panelu „STD Electrical Circuit” lub „Aircon Electrical Circuit”) przełączamy hebel „Shore” w pozycję „On” zasilania serwisowego lub/i klimatyzacji (o ile zasilamy jednocześnie oba te obwody). Na niebieskich wyświetlaczach woltomierzy powinno pojawić się napięcie rzędu 230 V.



Zdjęcie 4. Kable zasilania energetycznego podłączone do jachtu - na górze zasilanie serwisowe, na dole zasilanie klimatyzacji. Panele przełączania zasilania klimatyzacji (z prawej) oraz serwisowego (z lewej) - z generatora i z kabla z brzegu. Włączona tylko klimatyzacja zasilana z brzegu. Do zasilania serwisowego nie zostało doprowadzone napięcie ani z generatora (nie świeci się czerwona dioda oznaczona jako „Ship”) ani z brzegu po kablu (nie świeci się czerwona dioda oznaczona jako „Shore”).

3. Pokład

Materace na pokładzie jachtu

Na pokładzie znajdują się materace służące zarówno do wygodnego siedzenia w kokpicie, na flying bridge'u oraz w części dziobowej jachtu (przed siatką).



Zdjęcie 5. Na dziobowych materacach może jednocześnie wypoczywać wiele osób.

Przed rozpoczęciem żeglugi prosimy o upewnienie się czy są one przypięte zatrzaskami do pokładu. Przy ewentualnym silnym wietrze, zafalowaniu prosimy zdjąć dziobowe materace oraz przynajmniej zagłówki materacy górnego pokładu i schować je w kokpicie lub salonie. Zabezpiecz to je przed ich utratą lub zniszczeniem.

Koło sterowe

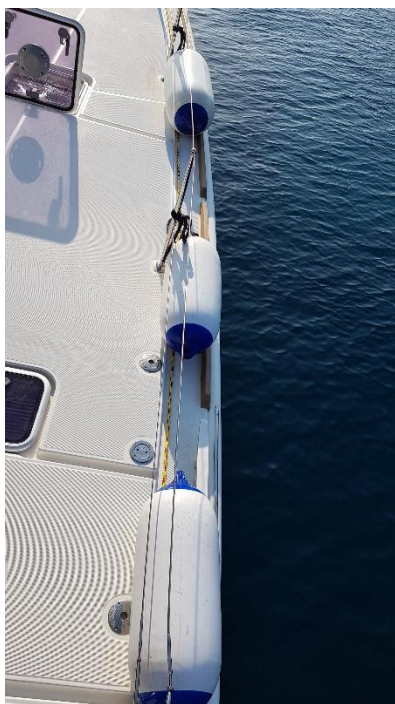
Podczas postoju jachtu prosimy o blokowanie koła sterowego poprzez zakręcenie nakrętki znajdującej się w jego centralnej części.



Zdjęcie 6. Stanowisko sternika.

Odbijacze

Prosimy o nie przemieszczanie się jachtem z dobijaczami wywieszonymi na burtach i na pawężach jachtu. Odbijacze burtowe można schować do przedniej bakisty zlokalizowanej pomiędzy salonem, a windą kotwiczną lub, przy umiarkowanym zafalowaniu pozostawić je na pokładzie jachtu pomiędzy słupkami relingowymi i drewnianą zrębnicą. Duże kule sugerujemy trzymać przywiązane do koszy rufowych nad silnikami katamaranu lub w pontonie (dodatkowo przywiązane do relingów rufowych), a odbijacze pawężowe podwiązywać wyżej na schodkach rufowych.



Zdjęcie 7. Odbijacze na pokładzie.

Ponton (ang. dinghy)

Na jachcie znajduje się ponton ze sztywnym dnem – RIB (ang. *Rigid Inflatable Boat*). Podczas jego opuszczania i podnoszenia na rufowych żurawikach proszę zachować szczególną ostrożność, aby uniknąć uderzenia stalowych/aluminiowych elementów pontonu oraz jego silnika o kadłub jachtu. Z tego samego powodu, w czasie trzymania pontonu na wodzie przy jachcie, prosimy używać dłuższej cumy. W razie konieczności manewrowania jachtem z przywiązanym do niego pontonem (np. przy wysokim/wystającym nabrzeżu z rufy), prosimy o przycumowanie pontonu do jachtu na krótkiej cumie (około 1m długości) do knagi zlokalizowanej na śródkręciu (proszę zwrócić uwagę czy woda z układu chłodzenia silnika nie wpada do pontonu) lub na dziobie jeżeli sytuacja manewrowa tego wymaga (np. przy podchodzeniu ciasno pomiędzy inne jachty). Ustrzeżemy się w ten sposób przez zaplątaniem cumy pontonu w śrubę napędową jachtu, prowadząc do jej zablokowania i wyłączenia silnika.



Zdjęcie 8. Mocowanie pontonu do przewożenia na jachcie.

Podczas przewożenia pontonu na żurawikach (dziób pontonu w kierunku lewej burty katamaranu), prosimy o dodatkowe unieruchomienie go cumami dziobową i rufową tak, aby nie bujał się i nie ocierał o elementy jachtu, prowadząc przez to do jego szybszej degradacji.

Przy silnych opadach deszczu, jak również podczas mycia pontonu wewnątrz, prosimy nie zapomnieć o wyjęciu korka spustowego z jego pawęży. Dociążanie żurawików wodą w pontonie grozi ich zarwaniem.

Zaburtowy silnik do pontonu

Oddajemy Państwu do dyspozycji zaburtowy silnik do pontonu z 2021 roku marki Honda o mocy 20KM. Taka moc wystarcza, aby pływać w ślizgu nawet przy 3-4 dorosłych osobach na pokładzie lub ciągnąć na sobą w ślizgu koło z dorosłą osobą.

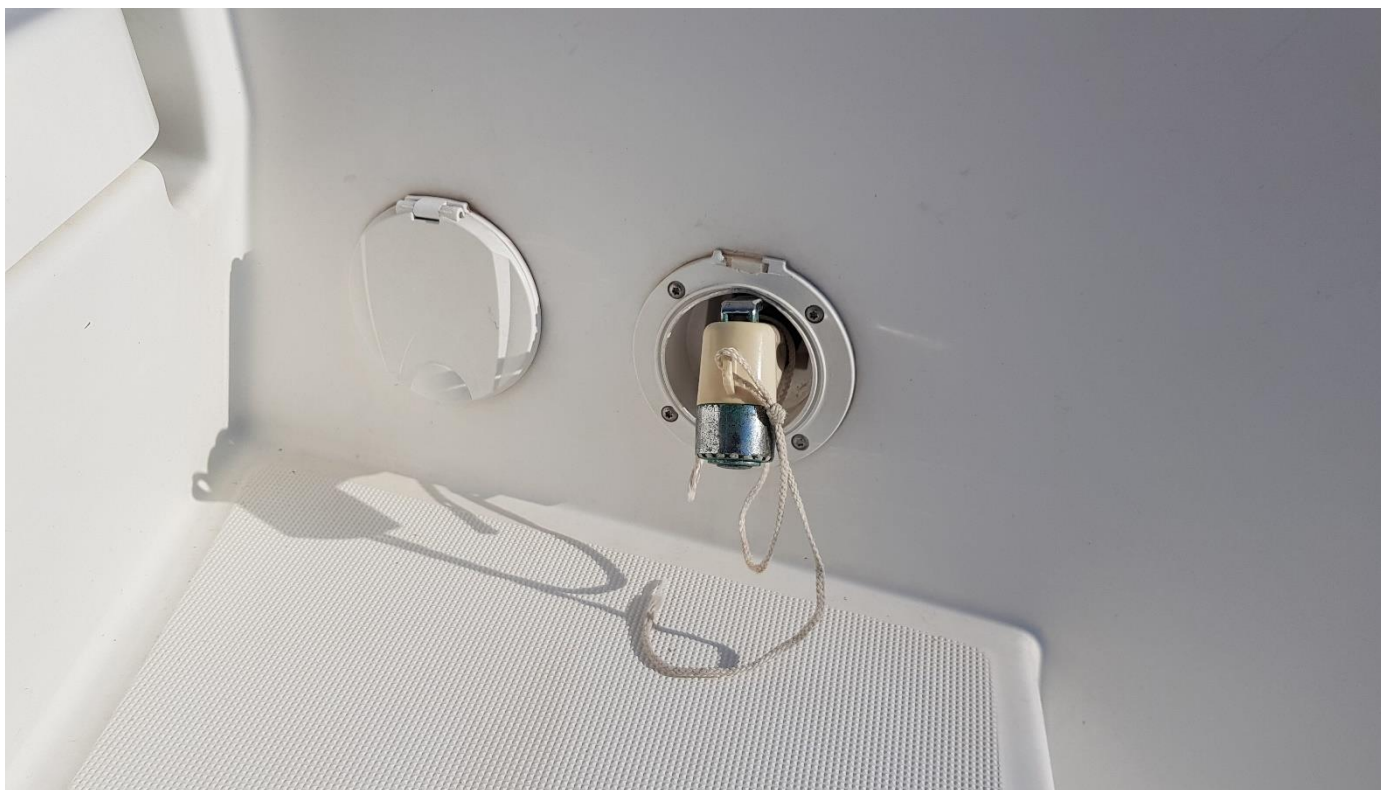
Przy małym obciążeniu pontonu, gdy wchodzi on w ślizg, proszę unikać szybkiego pływania na fali, podczas którego silnik wychodzi z wody powodując natychmiastowe zwiększenie jego obrotów i chwilowy brak kontaktu jego dolnej części kolumny z wodą, a w konsekwencji chwilowy brak chłodzenia silnika.



Zdjęcie 9. Silnik zaburtowy do dinghy o mocy 20 KM.

Prysznic na rufie

Uruchomienie prysznica rufowego (na prawej burcie) odbywa się poprzez otwarcie zaworu głównego (pod klapką) poprzez przesunięcie go w lewo lub w prawo i zwolnienie zaworu na słuchawce prysznicowej poprzez naciśnięcie go. W przypadku, gdy ciśnienie wody w prysznicu jest za małe, zamiast naciskać zawór na słuchawce prysznicowej, prosimy go odchylić do pozycji prostopadłej do słuchawki. Regulacja temperatury wody w prysznicu rufowym następuje poprzez obrót zaworem głównym wokół jego osi w lewo lub w prawo. Woda podgrzewana jest przy uruchomionym silniku (od układu chłodzenia silnika), generatorze lub przy podpięciu obwodu serwisowego jachtu kablem zasilającym z siecią energetyczną 220V (boiler elektryczny).



Zdjęcie 10. Prysznic rufowy po prawej i jego sterowanie po lewej (za klapką).

Po skorzystaniu z prysznica, prosimy o jego każdorazowe wyłączenie na znajdującym się na burcie zaworze, a potem zamykanie zaworu na słuchawce prysznicowej. Długotrwałe pozostawianie prysznica zamkniętego jedynie zaworem automatycznym na słuchawce prysznicowej prowadzi do:

- ciągłej, niekontrolowanej pracy pompy wody pitnej prowadzącej do jej uszkodzenia
- zagrożenia kumulowania się wody słodkiej w części rufowej jachtu
- napęczenia węża gumowego na połączeniu ze słuchawką prysznicową i jego rozerwanie pod wpływem ciśnienia wody.

Nawet poprawne korzystanie z prysznica rufowego może prowadzić do zbierania się wody słodkiej w części rufowej jachtu. Dzieje się to z powodu ściekania wody słodkiej po węży gumowym prysznica lub potencjalnych nieszczelności na połączeniu węża gumowego ze sztywniejszym, dalszym przewodem zbrojonym. Prosimy uprzejmie o wrywkowe sprawdzenie, czy w wyniku powyższych potencjalnych zdarzeń, woda nie zbiera się w części rufowej jachtu i ewentualne usunięcie tej wody lub zgłoszenie jej nagromadzenia się do nas. Zbyt duża objętość skumulowanej wody prowadzi do degradacji elementów jachtu (szczególnie drewnianych, sklejkowych itp.).

Żagle

W czerwcu 2021 na jacht zostały założone nowe żagle: grot z możliwością zmniejszenia powierzchni do drugiego refu oraz fok z dwoma przeźroczystymi wstawkami dla lepszej widoczności dla sternika.



Zdjęcie 11. Żagle grot i fok.

Do stawiania żagli używany jest elektryczny kabestan uruchamiany w trybie szybszym i wolniejszym (pod koniec wciągania żagla) za pomocą zabezpieczonych guzików umieszczonych przy podłodze przy tym kabestanie. Kabestan ten może być używany również do innych fałów na jachcie, nie tylko od grota.



Zdjęcie 12. Kabestan elektryczny uruchamiany jest przyciskami przy podłodze w trybach: szybszym (czerwony) i wolniejszym pod koniec stawiania żagla (szary).

Podczas używania kabestanu elektrycznego prosimy o zwrócenie uwagi czy:

- a. napięty fał nie spadł do jego podstawy. Taki przypadek jest często przyczyną wgniecenia dolnej maskownicy kabestanu
- b. nie pracuje on za ciężko w wyniku nadmiernego obciążenia fału przy stawianiu grota np. poprzez:
 - zaczepienie się liku tylnego żagla o linki lazy bag'a lub o topenantę
 - nie wychodzące refy grota, które należy ręcznie luzować (wyciągać) przy noku i pięcie bomu

Przeoczenie nadmiernego napięcia fału grota na kabestanie elektrycznym może doprowadzić do:

- wyłączenia kabestanu na bezpieczniku (rzadki przypadek)
- przzerwania fału grota (trudny do samodzielnej wymiany)
- rozerwania bloczka przy pięcie masztu, przez który przechodzi fał grota (niebezpieczny przypadek grożący bolesnym uderzeniem fałem grota znajdujących się w pobliżu osób)

Po wciągnięciu grota na maszt prosimy o jego zablokowanie na knadze zaciskowej i zwolnieniu fału z kabestanu.



Zdjęcie 13. Fok oraz roler foka przy zwiniętym foku (mało linki na bębnie oznacza, że żagiel jest rozwinięty - postawiony).

Stawianie, zrzucanie i refowanie foka odbywa się za pomocą rolera, którego koniec linki umieszczony został na prawo od siedziska sternika. Podczas nawijania linki na roler prosimy zwrócić uwagę czy nawija się ona równomiernie na bębnie. Nierównomierne nawijanie na bębnie prowadzi do zablokowania rolera. W takim przypadku należy ręcznie uwolnić zablokowaną linkę w rolerze i ręcznie równomiernie rozprowadzić ją po bębnie przy dalszym nawijaniu foka na roler.

Aby zwinąć foka można skorzystać z kabestanu elektrycznego. Wtedy linkę rolera należy uprzednio przeprowadzić (oprzeć o) kabestan bliższy rufy, na prawo od siedziska sternika. Prosimy przy tym uważać na to, aby:

- fał foka nie spadł z tego pośredniego kabestanu i wgniół jego dolną opaskę maskującą
- manetki gazu trzymać pochylone do przodu nie mniej niż w pozycji mała na przód



Zdjęcie 14. Prowadzenie fału foka przy jego zwijaniu (zrzucaniu).

Dla efektywniejszej żeglugi, m.in. wypłaszczenia żagli i nie łopotania ich wolnych lików, prosimy o aktywne korzystanie z wózków szotowych dla:

- obu szotów foka
- szota (talii) grota

W kursach pełnych prosimy o dodatkowe zwrócenie uwagi na to, aby grot nie opierał się nadmiernie o wanty.

Podczas grawitacyjnego zrzucania grota nie schodzi on wszystkimi pełzaczami do samego dołu. Z tego powodu, aby ściągnąć wszystkie pełzacze z grotem do lazy bag, należy pomóc sobie bosakiem, a po ich ściągnięciu, odciągnąć kontrafałem w dół pętlę z bloczka rogu fałowego grota tak, aby po ponownym naciągnięciu fału nie uderzał o maszt. Fału nie należy ściągać bezpośrednio wzdłuż masztu, gdyż powoduje to unoszenie się górnej listwy żagla ponad lazy bag. Aby odciągnąć ściągany do dołu fał od masztu, należy przeprowadzić kontrafał (kolor żółto-biały na Rys. 15) przed bloczek przy pięcie masztu (zamiast blokować fał np. na knadze na maszcie). Przy planowanym dłuższym postoju jak i po zakończeniu czarteru lub przy postoju jachtu podczas silnego wiatru, należy zamknąć grot od góry w lazy bag, pamiętając o takim zabezpieczeniu fału grota, aby nie przeszkadzał on zamknięciu żagla w lazy bag.

Uwaga:

Podczas zamykania lazy bag z grotem należy wejść na konstrukcję bimini (najlepiej boso, aby jej nie pobrudzić) i przemieszczać się (dla rozłożenia masy najlepiej na czworaka) po wzmocnionych ścieżkach/pasach bimini biegnących po obu stronach bomu ustawionego w osi jachtu.



Zdjęcie 15. Zabezpieczenie fału grota kontrafałem i zamknięcie grota w lazy bag.

Bimini

W czerwcu 2021 na jachcie zostało zainstalowane nowe, powiększone, mocne bimini wraz z jego dodatkowym oświetleniem (niebieskie, czerwone, białe). Bimini stanowi skuteczną ochronę przed nasłonecznieniem i deszczem dla górnej części pokładu. Po bimini można przemieszczać się tylko po wyznaczonych do tego, wzmocnionych obszarach (np. w celu zamknięcia grota w lazy bag). Wszyte tu siatki i przeźroczyste, plastikowe okna pozwalają dodatkowo na obserwację grota nad bimini (np. podczas jego stawiania).



Zdjęcie 16. Bimini w dzień i w nocy.

Zastony kokpitowe

W lipcu 2021 roku dookoła kokpitu jachtu zostały założone rolowane, gumowane zastony. Służą one zacienieniu kokpitu przy nisko-operującym słońcu, ale również chronią przed zacinającym deszczem. Sprzyjają również zachowaniu prywatności w kokpicie. Podczas żeglugi zastony należy absolutnie zwinąć ku górze i zabezpieczyć paskami.



Zdjęcie 17. Zastony (nie z ołowianych chmur) w kokpicie rozwinięte i przypięte do pokładu oraz zrolowane.

Korby

Do obsługi kabestanów na jachcie (w tym awaryjnie również elektrycznego) służy czarna korba. Przeznaczeniem dodatkowej, krótszej korby (tej bez blokady wypadania) jest otwieranie otworów wlewowych do:

- paliwa z opisem „Diesel” - oba wlewy, do każdego silnika osobny, które umiejscowione zostały na obu pawężach na rufach jachtu
- wody z opisem „Water” - wlewy do obu, osobnych zbiorników znajdują się na krawędziach pokładu jachtu w jego środkowej części, blisko knag
- wody szarej (fekaliów) opisane jako „Waste” – wlewy znajdują się przy wlewach wody (proszę ich nie

pomylić) i w praktyce używane są jedynie do ew. czyszczącego/udrażniającego je zalewania wodą lub innymi środkami chemicznymi (czynność wykonywana zwykle przez techniczną obsługę jachtu).

4. Salon i kambuz

Pościel i ręczniki

Pozostawiamy do Państwa dyspozycji wysokiej jakości ręczniki do wycierania ciała (nie są to ręczniki kąpielowe), pościel wraz z kompletem kołder i poduszek. Zwracamy Państwa uwagę na to, że aby nie doprowadzić do trudnego do usunięcia ich zbrudzenia poprzez wycieranie makijażu, olejków do opalania (nie są to ręczniki kąpielowe) i innego użycia niezgodnego z przeznaczeniem. Aby odróżnić od siebie ręczniki proponujemy ich oznaczenie poprzez założenie na nie kolorowych gumek-frotek (np. do włosów).

Kambuz

Poza mnogością naczyń, kambuz jachtowy wyposażony został w szereg ponadstandardowych urządzeń mających służyć poprawieniu Państwa komfortu na jachcie. Będą to między innymi:

- kuchnia indukcyjna Gferrari
- grill elektryczny Tefal
- kuchnia mikrofalowa LG
- opiekacz elektryczny Severin
- ekspres do kawy Krups (do mielenia kawy ziarnistej)
- czajnik elektryczny
- cyrkulator SilverCrest (+ zgrzewarka do toreb SilverCrest)

Uprzejmie prosimy. aby wszelkie gotowanie (wody lub potraw) na jachcie odbywało się w takim miejscu, aby wydobywające się opary nie osadzały się bezpośrednio na stolarce jachtowej (przyspiesza to jej degradację poprzez odklejanie się wierzchnich warstw), np. grilla można używać na zewnątrz na blacie nad lodówką, a wodę w czajniku elektrycznym gotować nie bezpośrednio pod szafką wiszącą.



Zdjęcie 18. Część wyposażonego kambuza.

Uwaga:

Jedynie korzystanie z ekspresu do kawy możliwe jest przy włączonym inwerterze. Korzystanie z pozostałych wymienionych powyżej urządzeń razem lub osobno (jak również innych podobnych jak np. suszarka do włosów) ze względu na wymaganą przez nie moc, wymaga pracy generatora lub podłączenia jachtu do zasilania zewnętrznego (np. w marinie) po kablu 220 V. Przy korzystaniu z generatora, ze względu na jego ograniczoną moc, nie zalecamy jednoczesnej pracy wielu odbiorników np. obu pól kuchni indukcyjnej z grillem. Prowadzi to do zadziałania odcinających bezpieczników.

Próba uruchomienia urządzeń kuchennych przy zasilaniu ich tylko inwerterem prowadzi do szybkiego rozładowania akumulatorów serwisowych (te znajdują się pod koją rufową prawą) i skraca ich żywotność, a inwerter przestaje podawać napięcie. W takim przypadku należy wyłączyć urządzenia oraz wyłączyć i włączyć inwerter znajdującym się na nim włącznikiem.

Na jachcie często żeglują jego właściciele – ekologiczni fascynacji gotowania. Prosimy zatem nie dziwić się pozostawionej w kambuzie mnogością przypraw, ewentualnie innego, nie rozpakowanego jedzenia. Wszystko posprzątane i ułożone w porządku. Zwracamy się z uprzejmą prośbą o nie wyrzucanie tych przypraw i jedzenia. Jeżeli nie będą Państwo chcieli z nich skorzystać lub będą one Państwu przeszkadzały, uprzejmie prosimy o schowanie ich na czas rejsu w innym miejscu i wyjęcie po nim.



Zdjęcie 19. Włączony wbudowany inwerter na elektrycznej tablicy rozdzielczej.

Inne uwagi dotyczące kambuza:

Podczas zapalania palnika (polecamy zapalarki, aby nie oparzyć się) na kuchence lub w piekarniku, prosimy o wciśnięcie i przekręcenie odpowiedniego kurka (patrz piktogram) w prawo, a po zajęciu się palnika ogniem, przytrzymanie kurka naciśniętego jeszcze przez około 5-10 sek.

Butla z gazem znajduje się pod siedzeniem kokpitowym graniczącym z koszem na śmieci. Zawór instalacji gazowej znajduje się w szafce przy podłodze pod piekarnikiem. Ustawienie żółtego pokrętła prostopadle do rurek oznacza zamknięcie gazu. Ze względów bezpieczeństwa, po skorzystaniu z kuchni gazowej prosimy odciąć dopływ gazu na zaworze z żółtym pokrętłem, aby wypalić resztki gazu zgadujące się pomiędzy palnikiem, a tym zaworem. Dopiero po wypaleniu się resztek gazu, prosimy o zamknięcie czarnych kurków przy palnikach kuchenki (przekręcanie w lewo w pozycję 0). Gaz w układzie można również odcinać zakręcając zawór na samej butli gazowej. Jest to jeszcze bezpieczniejsze rozwiązanie, gdyż wypalenie się resztek gazu następuje z całego układu pomiędzy butlą a palnikiem, a nie jak w pierwszym przypadku pomiędzy żółtym zaworem, a palnikiem, pozostawiając gaz w rurce pod ciśnieniem pomiędzy butlą z żółtym zaworem.



Zdjęcie 20. Butla z gazem kuchennym (+ zapas) oraz odcięcie gazu kuchennego i ich umiejscowienie.

Kosz na śmieci

Kosz na śmieci znajduje się po lewej stronie wejścia do salonu i przykryty jest okrągłą pokrywą. Aby poprawnie nałożyć worek śmieciowy należy nałożyć go na kołnierz i przytwierdzić górną część worka do tego kołnierza za pomocą pozostawionej gumy. Zapelnione worki na śmieci (zwykle wystarcza jeden 120 litrowy na cały dzień) można przechowywać pod pokrywą jednego z silników, umieszczając je płasko na drewnianej platformie nad silnikiem.



Zdjęcie 21. Kosz na śmieci.

5. Podstawowe Instalacje

Instalacja 12V i 220V

Tablica rozdzielcza do instalacji 12V/220 V znajduje się w salonie, za drzwiami szafkowymi, przy zejściu do prawego kadłuba jachtu. Część włączników jest nie używana, a ich opisy są dość intuicyjne.



Zdjęcie 22. Tablica rozdzielcza instalacji 12 V i 220 V.

Na tablicy rozdzielczej znajduje się również wielofunkcyjny wyświetlacz służący między innymi do kontroli napięcia na akumulatorach. Prosimy o nie dopuszczanie do spadku napięcia na akumulatorach poniżej 12V (uruchamia się wtedy alarm w postaci piszczenia i migotania na panelu). Prosimy pamiętać, iż używanie inwertera i autopilota bez jednoczesnego ładowania od silnika powoduje bardzo szybki spadek napięcia na akumulatorze serwisowym (ang. *domestic*) co prowadzi do jego szybkiej degradacji. Dla wydłużenia czasu eksploatacji akumulatorów, prosimy o używanie tych urządzeń jedynie podczas pracy silnika i każdorazowe odłączanie inwertera od instalacji elektrycznej po jego użyciu, w szczególności w nocy.

Przełączniki światła i inne

Włączniki oświetlenia salonu i kokpitu znajdują się po prawej stronie zaraz po wejściu do salonu.

Włączniki świateł nad zejściami do kabin znajdują się przy schodach.

Włączniki kolorowych świateł bimini znajdują się na górze przy sterówce, blisko włącznika prawego silnika.



Zdjęcie 23. Okrągłe włączniki oświetlenia w salonie i kokpicie (po prawej ręce przy wejściu do salonu) oraz włączniki świateł bocznych w salonie razem z włącznikiem wysuwania telewizora (środkowy pionowy).

Uwaga:

Przy zejściu do prawego kadłuba, po lewej ręce nad oparciem kanapy, znajduje się przełącznik wysuwania telewizora. To ten środkowy wśród trzech zespolonych w jednej ramce (pozostałe skrajne dwa to wyłączniki światła bocznych salonu). Telewizor jest schowany i wysuwany spod podłużnej kłapy na blacie po prawej stronie salonu (wchodząc do niego z kokpitu) nad elektrycznym panelem sterowania. Kłapa ta bywa zakrywana np. grillem lub kuchnią indukcyjną. Przy wysuwaniu telewizora prosimy o usunięcie wszelkich przedmiotów z kłapy maskującej go. W przeciwnym wypadku może dojść do uszkodzenia mechanizmu wysuwania telewizora. Praktyka pokazuje, że dochodzi również do niezamierzonych i nieplanowanych prób wysuwania telewizora schowanego pod obciążoną innymi przedmiotami kłapą.

Usytuowanie bezpieczników na jachcie:

- od odsalarki i kotwicy – po prawą koją rufową (tu dodatkowo znajdują się heble od akumulatorów serwisowych i prawego silnika)
- od kabestanu elektrycznego, generatora, zmywarki, klimatyzacji – w szafce w kabinie rufowej prawej
- od instalacji 12V i główne od 220V - za panelem w salonie



Zdjęcie 24. Pod prawą koją rufową: bezpieczniki od kotwicy oraz dodatkowo heble od odłączania akumulatorów serwisowego i prawego silnika. Za panelem 12/220V w salonie: bezpieczniki 12V (czerwone) i główne (szara skrzynka) instalacji 220V.



Zdjęcie 25. W szafce w prawej kabinie rufowej bezpieczniki od lewej: w pierwszej puszcze: generator, odsalarka, zmywarka, wolny (opisany jako kostkarka do lodu), w prawej puszcze: różne strefy klimatyzacji. Poniżej puszek (żółty przełącznik) – kabestan elektryczny.

Pod koją kabiny rufowej lewej znajduje się awaryjny hebel i gniazdo służące do równoległego, awaryjnego połączenia akumulatorów rozruchowych silników (lewy i prawy mają osobne akumulatory rozruchowe) na wypadek spadku napięcia na jednym z nich uniemożliwiającego rozruch silnika. W tym samym miejscu znajdują się heble do odłączania akumulatorów rozruchowych lewego silnika.



Zdjęcie 26. Kabina lewa rufowa, pod koją przy podłodze: hebel (czerwony kluczyk) do awaryjnego równoległego podłączenia akumulatorów rozruchowych silników z akumulatorami serwisowymi. Odłączanie akumulatora rozruchowego lewego silnika.

Lodówki na jachcie

Jacht posiada 2 lodówki (w tym jedna zewnętrzna) i jedną zamrażarkę. Zasilane są one napięciem 12V lub 220V.



Zdjęcie 27. Lodówka w kokpicie, w salonie i zamrażarka w salonie.

W razie potrzeby można dodatkowo użyć komory chłodzonej lodem np. do napojów. Ta znajduje się w kokpicie przy rozsuwanej szybie obok kosza na śmieci. Z uwagi na masę pokrywy tej komory, prosimy o zachowanie należytej ostrożności przy jej zamykaniu – potrafi silnie uderzyć przy zamykaniu.

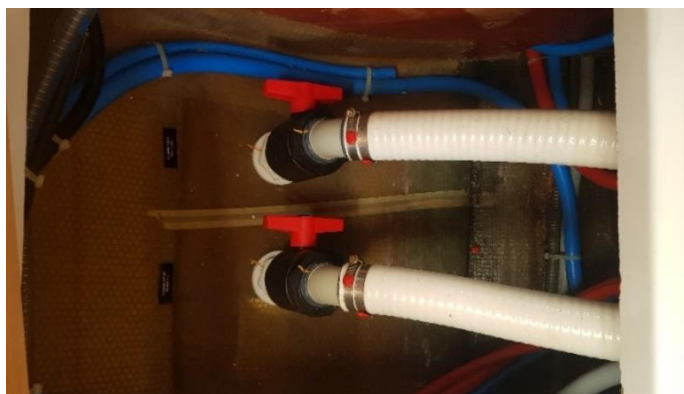


Zdjęcie 28. Komora chłodzona lodem obok pokrywy kosza na śmietnika.

Instalacja wody szarej (fekalia)

Zbiorniki wody szarej (ścieków – ang. *waste tanks*), czyli na fekalia znajdują przy wszystkich czterech łazienkach i są opróżniane grawitacyjnie.

Podczas postoju jachtu w marinie czy na kotwiczowisku, głównie ze względów ochrony środowiska, ale również i własnego komfortu, podczas używania toalet (wszystkie elektryczne z maceratorem), wszystkie zbiorniki z fekaliami powinny być zamknięte. Każdorazowo po wyjściu na otwarte morze należy je opróżnić. Korzystanie z WC przy otwartych zbiornikach (np. podczas żeglugi) oznacza, że poróżnianie WC odbywa się bezpośrednio do morza. Zawory do zamykania i otwierania zbiorników na fekalia znajdują się w podłogach – w prawym kadłubie przy schodach zejściowych, w lewym - na początku korytarza kabiny rufowej (za drzwiami).



Zdjęcie 29. Zamknięte zawory od zbiorników na fekalia na lewej burcie.

Przy okazji należy tu wspomnieć, że nie ma możliwości zbierania wody wypływającej ze zlewozmywaka w kambuzie, umywalk oraz brodzików prysznicowych. Proszę to brać pod uwagę przy okazji zażywania kąpieli w morzu przy jachcie.



Zdjęcie 30. Otwarte zawory od zbiorników na fekalia na prawej burcie.

WC i prysznice

Przy każdej z czterech kabin znajduje się WC z oddzielną kabiną prysznicową.

Spłuczki WC są elektryczne. Przed użyciem WC należy upewnić się czy jest ono zalane wodą. Jeżeli nie, to należy nacisnąć lewą część dolnego szarego guzika i napełnić dolną część muszli WC. Po użyciu WC należy kilkakrotnie przepłukać muszlę używając do tego celu górnego guzika (napełnianie i opróżnianie toalety jednocześnie). Po ewentualnym umyciu toalety szczotką i zalaniu jej środkiem do toalet (zalecamy ze względu na możliwy przykry zapach ze zbiorników toalet) należy zalać dół toalety wodą (lewa strona dolnego guzika) aby stworzonym w ten sposób korkiem wodnym odseparować się od przykrych zapachów z instalacji WC. Toalety wypełniane są wodą zaburtową.



Zdjęcie 31. Przyciski do obsługi WC. Na prawo od nich wylot od klimatyzacji.

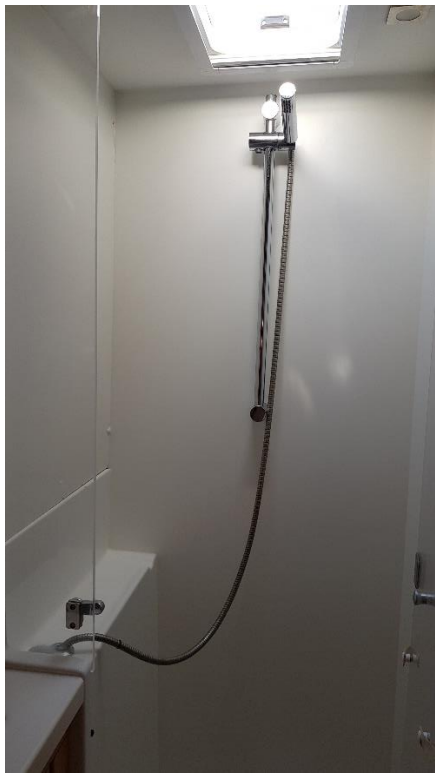
Uwaga:

1. Do toalety nie wrzucamy żadnych elementów stałych, w tym również środków higienicznych jak papieru toaletowego, chusteczek, podpasek, pieluszek wacików itp., a także włosów (np. ze szczotek). Elementy te odkładają się na maceratorze (urządzenie do rozdrabniania fekalii) prowadząc do zatkania toalety (woda nie spływa z niej).
Za udrożnienie toalety pobieramy opłatę serwisową wysokości 150 EUR.

2. Zużyte środki higieniczne, w tym papier toaletowy wrzucamy do osobnych, małych toreb plastikowych (w kabinach WC znajdują się również małe śmietniki), które raz na dobę po szczelnym zamknięciu wrzucamy do śmieci głównych.

3. Brak możliwości opróżnienia muszli WC nie musi oznaczać zatkanego WC. Dzieje się tak również w przypadku niskiego poziomu naładowania akumulatorów (np. po nocy spędzonej na kotwiczowisku), które nie są w stanie odpowiednio zasilić silnika maceratora w WC, który nie będzie przez to efektywny. Uruchomienie generatora lub silnika na biegu jałowym (wciśnięty guzik przy nasadzie manetki silnika) przy obrotach około 1 100 rpm powinno uzupełnić naładowanie akumulatorów. Możliwość opróżnienia WC nastąpi już w momencie rozpoczęcia ładowania akumulatorów.

Podczas korzystania z pryszniców należy pamiętać, aby opróżniać z wody brodzik. Do tego celu służy mały czarny gumowany przycisk zlokalizowany na ścianie kabiny prysznicowej, poniżej półki na środki myjące, uruchamiający pompę wyciągającą wodę z brodzika na zewnątrz jachtu. Po puszczeniu przycisku, pompa będzie pracowała jeszcze około 10-15 sekund. W razie potrzeby należy ponownie uruchomić tę pompę. Po skorzystaniu z prysznica należy przypiąć paskami z zatrzaskami jego składane drzwi do ściany. Zapobiega to uderzaniu tych drzwi o ścianę.



Zdjęcie 32. Kabina prysznicowa, bateria prysznicowa z czarnym przyciskiem do wyciągania wody z brodzika poniżej, oraz zabezpieczone drzwi kabiny prysznicowej

Instalacja wody pitnej

Jacht posiada dwa zbiorniki wody pitnej, każdy po 175 litrów, a ich aktualne poziomy możemy sprawdzić na wielofunkcyjnym wyświetlaczu przy panelu 12V. Przy 8-10 osobach na pokładzie, korzystających dodatkowo z prysznica rufowego do opłukiwania się po kąpielach morskich, zbiorniki te wystarczają na maksymalnie 2 dni. Do uzupełniania tych zbiorników są 2 odrębne wlewy, pośrodku lewego i prawego pokładu przy ich zewnętrznych krawędziach. Oba wlewy oznaczone jako „Water”.

Przełącznik pomiędzy zbiornikami pitnej wody znajduje się w kabinie rufowej lewej za drzwiami w wewnętrznej ścianie w korytarzu. Przełącznik ten umiejscowiony jest na trójniku i ma dostępne dwie pozycje odpowiadające przełączeniu pomiędzy zbiornikami.

Brak wody w zbiorniku jest sygnalizowany na wyświetlaczu ciekłokrystalicznym. Dodatkowo przy braku wody w układzie, pompa wody słodkiej, „szukając ciśnienia w układzie”, będzie hałaśliwie pracować na sucho (buczeć). Należy wtedy natychmiast podłączyć drugi (pełen) zbiornik do układu i odkręcić na niedługi okres kran (np. w kambuzie), aż pompa zacznie pompować wodę pracując ciszej, w sposób niezaburzony powietrzem w układzie.

Proszę zwrócić uwagę, że przy braku wody w obu zbiornikach należy odłączyć pompę elektryczną wody słodkiej (przełącznik „Water pump” na tablicy rozdzielczej 12V), gdyż będzie ona wtedy w sposób ciągły pracowała „na sucho”, co może doprowadzić do jej spalenia.

Wodę na jacht uzupełnia się węzem gumowym (proszę pamiętać o zabieraniu złączki z gwintem z kranu). Zalegająca w węzu (jak i ta w rurach) na pomoście woda poddawana jest często długotrwałemu działaniu słońca, co sprzyja rozwojowi bakterii. Z tego powodu, aby chronić zbiornik jachtu ze słodką wodą przed tymi bakteriami prosimy, aby przed rozpoczęciem tankowania spuścić kilkanaście litrów wody do morza, aż zacznie płynąć chłodniejsza, świeża woda, którą skierujemy do zbiornika jachtu. Wodę wlewamy do każdego zbiornika osobno przez wlewy oznaczony jako „Water”.

Uwaga:

W przypadku pomyłkowego wiania wody do zbiornika z paliwem (oznaczony z ang. „Diesel”), prosimy **kategorycznie nie uruchamiać silnika i natychmiast skontaktować się z Czarterodawcą celem uzgodnienia procedury dalszego postępowania.**

Jacht został dodatkowo przystosowany do pobierania wody bezpośrednio z kei, za pominięciem jego zbiorników jachtowych. Aby skorzystać z tego wygodnego rozwiązania należy:

- wyłączyć zasilanie pompy wody pitnej na jachcie (patrz tablica rozdzielcza w salonie)
- połączyć jacht (na prawej burcie z tyłu przy schodach zejściowych naprzeciwko zewnętrznego prysznica) z zewnętrznym kranem za pomocą węza gumowego zakończonego z obu stron plastikowymi końcówkami żeńskimi.



Zdjęcie 33. Przetłacznik pomiędzy zbiornikami wody pitnej, w pozycji zbiornik 1 – lewa burta, w szafce w kabinie rufowej lewej oraz złącze do węży podłączającego katamaran do stałego dopływu wody użytkowej z kei.

W przypadku zalegającej większej ilości wody w zęzie na jachcie, uruchamia się przykry, głośny piskliwy alarm. Po odpompowaniu wody z zęzy (pompki uruchamiane włącznikiem na panelu 12V) powinien on ustać.

W październiku 2021 w zamykanej wnęce za drzwiami kabiny dziobowej lewej zainstalowana została pralka automatyczna.



Zdjęcie 34. Pralka automatyczna w kabinie dziobowej lewej.

Odsalarka

Panel do sterowania odsalarką znajduje się przy wyjściu ewakuacyjnym (oknie) w korytarzu kabiny rufowej lewej. Sama odsalarka znajduje się pod podłogą obok tego panelu.

Uwaga:

Odsalarki należy używać na postoju lub w ruchu jedynie, gdy jacht stoi na czystej wodzie, a więc poza portami i marinami. Praca odsalarki na brudnej wodzie prowadzi do szybkiego zanieczyszczenia filtrów i membran, a w konsekwencji braku możliwości z jej korzystania (uruchomienie czerwonego wskaźnika „Alarm”).



Zdjęcie 35. Panel odsalarki i przełącznik pomiędzy napełnianymi zbiornikami z odsalarki (od strony cienkiego niebieskiego przewodu): 1 na lewej burcie i 2 na prawej burcie (grubsze przezroczyste przewody prowadzące do zbiorników wody).

Celem uruchomienia odsalarki należy ją zasilić napięciem 220V (np. z generatora) lub 12V (z akumulatorów serwisowych). Ze względu na ograniczony jachtowy bilans energetyczny, zalecamy używanie odsalarki zasilonej napięciem 220V. Wybór źródła zasilania odbywa się 3 stopniowym przełącznikiem (12V/OFF/230V) zlokalizowanym w lewym górnym rogu panelu jej sterowania.

Przed uruchomieniem odsalarki prosimy upewnić się czy:

- 3 stopniowy przełącznik do jej zasilania (12V/OFF/230V) jest w pozycji „OFF”
- pokrętło regulujące ciśnienie w układzie (prawy dolny róg panelu) jest skrócone maksymalnie w lewo (znak minus), czyli zamknięte
- trójnik przy odsalarkie w podłodze doprowadzający wodę do układu jest otwarty, czyli w pozycji poziomej

Po wyborze rodzaju zasilania, co sygnalizowane jest niebieską diodą, należy odczekać (zwykle do 1 minuty) aż układ odsalarki wypełni się słoną wodą, co sygnalizowane jest jednoczesnym miganiem czerwonej i żółtej diody. W tym momencie układ podpodłogowej odsalarki zmieni również wydawany przez siebie dźwięk. Nie wyczekanie do tego momentu może spowodować uszkodzenie membran.

Następnie powoli kręcimy pokrętłem (zaworem) ciśnienia w prawo, aż ciśnienie na nanometrze zacznie rosnąć. Ciśnienie to rośnie również po zatrzymaniu odkręcania. Przed kolejnym odkręcaniem zaworu należy więc poczekać aż ciśnienie ustabilizuje się. Zawór powoli odkręcamy do czasu aż wskaźnik nanometru znajdzie się w dolnej części zielonego pola poprawnej pracy odsalarki. Gdy tylko tak się stanie, ewentualnie nieco wcześniej, żółta dioda „Bad water” przełączy się na zieloną „Good water”. Na pomiarowym słupie wody panelu zaobserwujemy wtedy, że rośnie ilość produkowanej wody osiągając oczekiwane 100l/godzinę lub więcej. Zanim pozostawimy pracującą odsalarkę bez ciągłego nadzoru, należy odczekać jeszcze około 0,5 minuty i upewnić się czy wskaźnik nanometru nie przekroczył pola zielonego pracy. Jeżeli tak się stanie, należy nieco zakręcić pokrętło ciśnienia tak, aby wróciło na mniej więcej połowę zielonego pola pracy.

Awaryjnie wodę można również odsalać przy zasilaniu 12V (bez użycia generatora). W takim przypadku należy pamiętać aby w początkowej fazie uruchamiania wolniej odkręcać pokrętło ciśnienia w układzie i czekać dłużej na pojawienie się tego ciśnienia. Wydajność odsalarki spadnie wtedy również do około 50/godzinę.

Wybór zbiornika do którego podawana jest woda z odsalarki odbywa się na trójniku, który podobnie jak przełączanie zbiorników pobieranej wody, znajduje się w kabinie lewej rufowej za pionowymi drzwiczkami w korytarzu naprzeciwko wejścia do WC. Trójnik ten zasilony jest cieńszym niebieskim węzłem z odsalarki.



Zdjęcie 36. Widok odsalarki przy otwartej podłodze, trójnika oraz sznurkowego filtra wody w pojemniku z okrągłym kluczem służącym od otwarcia tego pojemnika przy ew. wymianie filtra.

Podczas wyłączenia odsalarki należy:

- skrócić pokrętkę ciśnienia maksymalnie w lewo
- odczekać około 15 sek. do całkowitego zatrzymania pracy odsalarki i zakończenia jej trybu samooczyszczenia
- przełączyć pokrętkę zasilania na pozycję „OFF”.

Zwracamy uwagę, aby równomiernie zużywać wodę z obu zbiorników nie pozostawiając przez dłuższy czas jednego pełnego. Oszczędzi to Państwu przykrych zapachów od zalegającej tam dłuższy czas wody. Bardziej wyczulonym „nosom i podniebieniem” zalecamy, aby nie pić wody z jachtowych zbiorników (nawet po przegotowaniu), a korzystać z kupnej wody w większych pojemnikach np. 5 litrowych.

Polecamy Państwa uwadze film o obsłudze odsalarki na „Malavasia Blanca” [tutaj>>](#)

Generator

Jacht wyposażony został w generator prądotwórczy marki Cummins Onan, znacząco podnoszący autonomiczność podczas wypoczynku. Generator znajduje przed salonem pod pokrywą otwieraną z pokładu z prawej strony dziobowego siedziska za ścianką kabiny dziobowej prawej (stąd również jest do niego dostęp serwisowy). Podczas pracy pobiera on paliwo diesla z tych samych zbiorników z których pobierane jest paliwo do silników stacjonarnych jachtu. Generator uruchamiany jest przy użyciu akumulatora zlokalizowanego obok niego w żółtym, plastikowym pojemniku. W komorze generatora znajdziemy również połączone z nim bezpieczniki przepięciowe.

Celem równomiernego zużycia paliwa pomiędzy tymi zbiornikami zalecamy aby po sumarycznej kilkudniowej pracy generatora przełączyć zbiornik z którego czerpie on paliwo.



Zdjęcie 37. Po lewej stronie otwarta pokrywa generatora: lewy dolny róg – przełączniki zasilania akumulatorowego i paliwa do generatora, prawy dolny róg – akumulator startowy generatora, lewy górny róg – bezpiecznik generatora). Po prawej stronie - panel sterujący na generatorze.

Przed uruchomieniem generatora prosimy o upewnienie się czy żadne inne źródło zasilania nie jest uruchomione, ani żaden odbiornik (urządzenie elektryczne) nie obciąża generatora. W tym celu na tablicy rozdzielczej (patrz Zdjęcie 4 i 19):

- wyłączamy inwerter
- przełączniki źródła zasilania jachtu „Ship” (generator) i „Shore” (sieć energetyczna w brzegu) części serwisowej i klimatyzacji ustawiamy w pozycji „Off”

Generator uruchamiany poprzez przytrzymanie guzika „Start” na tablicy rozdzielczej i trzymamy go wciśniętego aż generator zacznie pracować i podawać napięcie rzędu 230V na niebieskim woltomierzu. Dopiero gdy generator pracuje, przełączniki źródła zasilania „Ship” ustawiamy w pozycji „On”. Generator wyłączamy przyciskiem „Stop”.

Na panelu generatora znajduje się również dodatkowy przycisk służący do jego alternatywnego uruchamiania, jak również stan przepracowanych przez generator motogodzin.



Zdjęcie 38. Przełącznik zbiorników paliwa i bezpieczniki generatora

Klimatyzacja i ogrzewanie

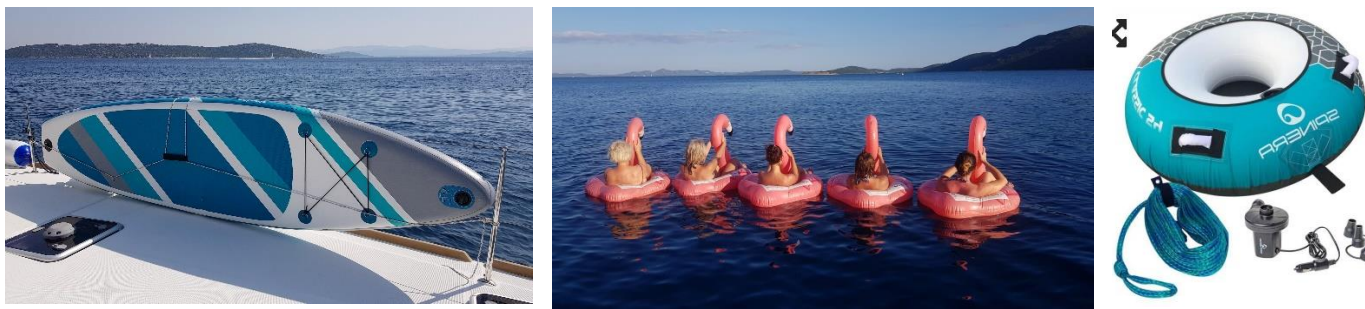
Jacht wyposażony został w klimatyzację, która sterowana jest niezależnie dla każdej kabiny i salonu poprzez intuicyjne panele sterowania. Dzięki klimatyzacji można również ogrzewać pomieszczenia. Dopływ powietrza do pomieszczeń odbywa się poprzez kratki wentylacyjne. System klimatyzacji zasilany jest bądź z generatora, bądź też z sieci energetycznej z brzegu (służy temu osobny kabel energetyczny), a wybór źródła zasilania odbywa się na tablicy rozdzielczej jachtu.



Zdjęcie 39. Panel sterowania klimatyzacją

Zabawki na jachcie

Udane wakacje pod żaglami nie mogą odbyć się bez zabawek wodnych. Na Malvasia Blanca znajdziemy między innymi dmuchane: flamingi, deski SUP, koło do ciągnięcia za pontonem.



Zdjęcie 40. Zabawki dmuchane na jachcie: SUP (i sposób jego mocowania w trakcie żeglugi), flamingi i koło do ciągnięcia.

6. Silniki stacjonarne

Silniki stacjonarne znajdują na obu rufach jachtu, a dostęp do nich zapewniony jest włazami przy schodach zejściowych w tyłu jachtu. Pod włazami, a jeszcze nad silnikami znajdują się demontowalne podłogi drewniane. Można je wykorzystać jako dodatkowy schowek na kable zasilające, węże wodne i inne elementy (np. zgrzewki wody pitnej, worki ze śmieciami), których umieszczenie tam nie spowoduje zablokowania mechanizmu przeniesienia sterowania z koła na płetwy sterowe jachtu.

Aby uruchomić każdy z silników, a robimy to osobno, należy:

- upewnić się, że jego manetka gazu jest w pozycji neutralnej
- uruchomić stacyjkę (wtedy zacznie ona pisać i pokazywać aktualny stan motogodzin)
- przytrzymać przycisk Start/Stop i po uruchomieniu silnika puścić go

W przypadku stwierdzenia braku chłodzenia silnika w postaci wyrzucanej przy nim z burty wody chłodzącej ze spalinami, prosimy wyłączyć silnik i niezwłocznie skontaktować się z przedstawicielem armatora.

Aby wyłączyć silnik należy:

- upewnić się, że jego manetka gazu jest w pozycji neutralnej
- przytrzymać przycisk Start/Stop, aż do zgaszenia silnika
- wyłączyć stacyjkę przyciskiem On/Off (do momentu zniknięcia stanu motogodzin z wyświetlacza i ustania pizczenia)



Zdjęcie 41. Panel sterowania silnikiem

Uwaga:

W przypadku pomyłkowego włączenia stacyjki podczas pracy silnika, celem jego wyłączenia należy najpierw włączyć stacyjkę i dalej przeprowadzić procedurę wyłączania silnika opisaną powyżej.

Silniki wyposażone są w składane śruby uciągowe. Obracająca się podczas żeglugi przy wyłączonym silniku śruba porusza wałem silnika, co może być uciążliwie hałaśliwe. Aby uniknąć obracania się tego wału należy złożyć śrubę przed wyłączeniem silnika. W tym celu należy wyłączyć silnik na uruchomionym na chwilę biegu wstecznym (obroty na około 1 500 rpm). Złożona (nie obracająca wałem) podczas żeglugi śruba wydłuża czas eksploatacji silnika oraz dodatkowo poprawia własności nautyczne jachtu (nie stanowi oporu pod wodą).

7. Tankowanie paliwa po czarterze

Do dyspozycji są dwie stacje paliw – pierwsza – INA przy nabrzeżu Szibenika (niedaleko przystani promowej), a druga - Lukoil (czynna 24h na dobę) bliżej mariny Mandalina – na przeciwnym brzegu. Obie stacje wyposażone są we własne odbijacze, ale prosimy używać tu również jachtowych. W przypadku korzystania ze stacji INA prosimy o zwrócenie uwagi na możliwość rozkołysu jachtu od fal wytwarzanych przez niedaleko przepływające promy, a także brak osłonięcia tej stacji od wiatru. Stacja Lukoil jest zwykle lepiej osłonięta od wiatru i zafalowania. Dystrybutor z benzyną (do dinghy) znajduje się po przeciwnej stronie basenu stacji Lukoil (odczepiamy zbiornik i idziemy dookoła go zatankować o ile obsługa tego nie zrobi za nas).

8. I jeszcze kilka wybranych spraw z dobrej praktyki żeglarskiej

Poniższe, dla niektórych prawdopodobnie dość oczywiste uwagi z naszej strony, pomogą Państwu w zachowaniu jachtu w dobrym stanie technicznym do końca Państwa czarteru.

a. Podczas żeglugi prosimy o zadbanie o to, aby wszystkie drzwi wejściowe (do kabin i toalet) pozostawały jeżeli nie zamknięte na klamkę, to przynajmniej zablokowane magnetycznymi wspornikami-odbojnikami lub taśmami z wyposażonymi w zatrzaski. Wielokrotnie trzaskające drzwi podczas żeglugi prowadzą do ich uszkodzenia.

b. Żeglowanie z odbijaczami wyłożonymi za burtę nie tylko ujmuje dobrej praktyce żeglarskiej, ale naraża te odbijacze na utratę np. wyniku uderzającej w nie fale. Dodatkowo obciąża to relingi, do których przymocowane są te odbijacze za pomocą krawatów (krótkich odcinków cienkiej liny).

c. Podczas manewrowania w porcie prosimy zwrócić uwagę, iż efektywność składanych śrub napędowych silnika jest niższa niż tych nie składanych (stałych).

9. Na zakończenie

Wszelkie komentarze, uwagi i odpowiedzi do niniejszej instrukcji są mile widziane (kontakt poniżej).
Obiecujemy dalsze jej rozszerzenia.



Życzymy udanego wypoczynku na „Malvasia Blanca”.

Stopy wody,
Tomasz Bednarczyk
+48 22 243 09 00
tomasz.bednarczyk@pro-skippers.com