



# INSTRUKCJA

Prosimy o stosowanie się do niniejszej instrukcji, a pływanie będzie przyjemnością –  
IRR Yachts.

## ETYKA I BEZPIECZEŃSTWO

- Zaczynamy od bezpiecznego wejścia na pokład - pytając się o zgodę na wejście oraz o obuwie (czy w danym obuwiu można przebywać na pokładzie). Obuwie preferowane: obuwie z gumową białą podeszwą.
- **Sternik jest kapitanem** więc jako pierwszy wchodzi i **podaje instrukcje bądź komendy do załogi**.
- Kapitan sprawdza środki ratunkowe (ilość/jakość) oraz środki przeciwpożarowe (gaśnice-lokalizacja-przekazuje załodze) oraz wyjścia awaryjne (przeważnie luk/bulaj dziobowy).
- Przed wypłynięciem kapitan zapoznaje załogę z szafą bezpieczników oraz z tym, jak korzystać z urządzeń zamontowanych na jachcie ( np. toalety , szafki bezpieczników , kuchenki itp.).
- Na jednej osobie należy zademonstrować sposób zakładania kamizelki ratunkowej. **Osoba nie potrafiąca pływać zobligowana jest założenia kamizelki przed wypłynięciem i pozostawania w niej, aż do czasu zejścia na ląd.**  
Dzieci pozostając na pokładzie zobligowane są **do założenia kamizelki ratunkowej**.
- Przed manewrem odejścia od pomostu kapitan objaśnia i instruuje załogę co dana osoba (załogant) ma zrobić na jego komendę wraz ze wskazaniem kierunku wiania wiatru i w którą stronę odchodzą jednostką.

**KAPITAN JEST CAŁY CZAS ZA STEREM** podczas wykonywania manewrów.

## URUCHAMIANIE SILNIKA

1. Sprawdź czy manetka jest w położeniu np."0", luz czyli bieg jałowy.
2. Po włączeniu (kluczyka) zapłonu włącza się kontrolka - w chwili, gdy zgaśnie do koloru żółtego (świece żarowe) dopiero wtedy można dalej uruchomić silnik wciskając przycisk: START.
3. Po uruchomieniu silnika sprawdź, czy wszystkie czerwone kontrolki zgasły- nie wyświetla się żaden alarm oraz nie ma alarmu dźwiękowego (brzęczyk).
4. Sprawdź chłodzenie silnika (woda będzie "tryskała"; z prawej bądź lewej burty w części rufowej).
5. Dla bezpieczeństwa odczekaj około 3 minut - dla upewnienia się czy silnik nie zgaśnie bądź nie włączy się jakiś alarm.
6. Włącz ster/stery strumieniowe i sprawdź, czy działają.

## ODEJŚCIE OD POMOSTU

- Przed manewrem odejścia kapitan dyslokuję załogę na jachcie tak, żeby nikt nie przeszkadzał, nie zasłaniał/przesłaniał i **TYLKO KAPITAN mówi i wydaje komendy** ( to On za wszystko odpowiada).
- W 99% jacht jest zacumowany rufą (prostopadle) do pomostu dlatego kapitan:
  1. **PIERWSZA KOMENDA**, czyli (cuma dziobowa – murিং)
    - a. jeżeli cuma dziobowa- to: na pokład
    - b. jeżeli murিং- to komenda: "rzuć do wody";- załogant czeka, aż murিং zanurzy się w wodzie tak, aby ster strumieniowy dziobowy go nie wkręcił
  2. W zależności od tego z której strony wiatr wieje (bądź od razu) będzie manewr skrętu sterem daje komendę na cumę rufową lewą, czy prawą na pokład.
  3. Upewnia się, czy nie ma w wodzie lin, czy luźnych cum które mogłyby się wkręcić w ster strumieniowy/rufowy bądź w śrubę napędową.
  4. Komenda: "cuma rufowa na pokład" - desant (czyli załogant) np. ten, który na pomoście od knagowywał cumy wchodzi na pokład bezpiecznie przez platformę rufową (kąpielową).
  5. Kapitan włącza bieg do przodu (manetka w przód) mówiąc "mała naprzód" (załoga wie, że jacht rusza z miejsca).
  6. Podczas odejścia od pomostu podaje komendy: "Chroń prawą/lewą burtę" - załoga na prawej i lewej burcie chroni swój jacht oraz jachty stojące obok.

## PODEJŚCIE DO POMOSTU

- Przy podchodzeniu do pomostu (kei) kapitan omawia z załogą podejście uwzględniając przy tym miejsce cumowania i wiatr.
- Wyrzucić na burtę odbijacze oraz zrobić uprzednio **KLAR** (uporządkowanie liny - wyprostowanie, zabezpieczenie przed skręcaniem) na cumach rufowych i dziobowych (**PAMIĘTAJ O ODBIJACZACH NA PLATFORMIE KĄPIELOWEJ**).
- Podczas podejścia płyn na minimalnych obrotach tak, żeby nie rozpędzać jachtu tzn. (manetka przód, manetka luz i tak na zmianę - dosłownie parę obrotów śruby napędowej i luz).
- Stery strumieniowe muszą być włączone tak, żeby w miarę możliwości narzucać dziób bądź rufę podczas podejścia.
- **KAPITAN JEST ZA STEREM DO SAMEGO KOŃCA MANEWRU.**

## PRZEPISY

- Podczas pływania na wodzie otwartej (po jeziorze) przestrzegaj przepisów żeglugowych.
- Płynąc w trudnych warunkach atmosferycznych używaj świateł nawigacyjnych (czerwony/zielony) dodatkowo światło białe (topowe/dookolne 360°)
- Płynąc jachtem motorowym ustępuj pierwszeństwa wszystkim innym jednostkom tj. jachtom, statkom tak, żeby nie zmuszać ich do zmiany kursu.
- Na wodzie stojącej jeżeli spotykasz się z jachtem motorowym i ten jacht masz z prawej burty to właśnie on ma pierwszeństwo, nie Ty.
- Jeżeli dwa jachty motorowe płyną kursami w kierunku kolizyjnym jeden i drugi jacht odbija na prawo.
- Jacht wypływający z portu ma pierwszeństwo.
- Jeżeli na jachcie sąsiadującym wypadł ktoś za burtę bądź jest akcja ratownicza w trakcie to my także bierzemy udział w takiej akcji oczywiście w taki sposób, aby nie utrudnić akcji.
- **PAMIĘTAJ** jednak, że przepłynięcie z Twojej strony bez reakcji, obojętnie podlega odpowiedzialności karnej w zakresie braku/odstąpienia od udzielenia pomocy.

## CZŁOWIEK ZA BURTA

- Jeżeli z naszego jachtu wypadnie człowiek za burtę od razu rzucamy mu koło ratunkowe, które powinno być w miejscu łatwo dostępnym i krzyczymy "człowiek za burtą" tak, żeby nasza cała załoga powyższe usłyszała. Włączamy stery strumieniowe, tak żeby w razie konieczności ich użyć.
- Pierwszą osobę, która jest w naszym zasięgu, wyznacz na obserwatora czyli tzw. "OKO"- ta osoba pokazuje ręką w kierunku człowieka w wodzie - dzięki temu wasz sternik wie, gdzie ma płynąć.
- Podpływając do człowieka za burtą załoga powinna mieć przygotowany bosak bądź inny przedmiot, który będzie służyć za przedłużenie ręki. Oczywiście jeżeli nam się uda powinniśmy wziąć go od rufy przez platformę kąpielową.
- Jeżeli sternik nie widzi "człowieka"; to załoga czyli "OKO" powinni podać odległość w metrach do człowieka. Sternik musi wiedzieć dokładnie, gdzie ten człowiek jest tak żeby dziobem nie napłynąć na niego; bądź jak będzie blisko rufy to w porę wyłączyć śrubę napędową czyli przełączyć manetkę na "luz".

## ŚLUZA

- Przy przechodzeniu przez śluzę pamiętamy, że cumujemy nabiegowo (tak, żeby jeden koniec cumy był zaknagowany, czyli na sztywno połączony z jachtem, a drugi koniec przekładamy przez okucie w śluzie i trzymając w ręku koniec cumy możemy "wybierać" cumę bądź luzować w zależności od zmiany poziomu wody.

**PAMIĘTAJ!!!** W śluzie nie cumujesz jachtu na stałe! Przejście przez śluzę wymaga dynamiki z Twojej strony.

**PAMIĘTAJ!!!** Jachty przechodzące w tzw. "ślizgu"; wytwarzają falę - przez falę przechodzisz dziobem!

## STANIE NA KOTWICY

Chcąc wykonać w/w pamiętaj, aby zrobić to w miejscu w którym nie będziemy utrudniali innym żeglugi. Przed rzuceniem kotwicy sprawdzamy, czy lina kotwiczna jest sklarowana (nie może być skręcona), a jej koniec musimy zaknagować (na stałe przymocować do jachtu).

Po zapadnięciu zmroku pamiętaj o bezpieczeństwie dla siebie i innych- włącz światło **TOPOWE** (białe światło - szukaj na szafie bezpieczników).

Chcąc stać na kotwicy zobligowany jesteś zrobić to w miejscu, gdzie głębokość wody to minimum 2 metry- poza szlakiem żeglugowym na dnie mogą być kamienie, karpy, drzewa, budowle betonowe. Czujnik głębokości może tego nie wykryć, a przez to może dojść do uszkodzenia dna jachtu bądź śruby napędowej.

Pamiętaj, aby nie cumować do brzegów na tzw. "dziko" - może dojść do w/w.

Zachowaj zdrowy rozsądek w trakcie pływania. Pamiętaj, że wszelkie uszkodzenia jachtu wynikające z niestosowania się do reguł obowiązujących na wodzie, czy też wynikające z nieprawidłowego korzystania ze sprzętu obciążają Ciebie.