

# PRZEJĘCIE I ZDANIE JACHTU CZARTEROWEGO

## Przejęcie jachtu czarterowego - check in

Pierwszy dzień czarteru rozpoczynamy od przejęcia jachtu (check in). To bardzo ważna czynność, która ma wpływ na bezpieczeństwo żeglowania jak również finansowe. Podczas zdawania jachtu (check out) wszelkie braki w wyposażeniu lub nawet drobne usterki mogą obciążyć czarterującego.

Lista wyposażenia (check list) - przede wszystkim należy skrupulatnie sprawdzić wyposażenie jachtu i zgodność z listą dostarczoną przez firmę czarterową. Zalecam sprawdzenie wszystkich punktów, po kolei. Firmy bardzo różnie podchodzą do kwestii odbioru jachtu i braków w wyposażeniu. Zwykle sprawdzana jest ilość kamizelek ratunkowych, środki wzywania pomocy, wyposażenie nawigacyjne, sprzęt elektroniczny, silnik, żagle i winda kotwiczna. Jednak zdarza się, że podczas odbioru zostaną policzone naczynia i inne drobiazgi, za których brak zapłacimy. Dokładne sprawdzenie zgodności wyposażenia z listą, oprócz zabezpieczenia naszej kaucji, da nam również znajomość wyposażenia jachtu, stanu technicznego i jego lokalizację.

Wszystko na papierze – notujmy wszelkie uwagi na liście wyposażenia. W praktyce często bywa, że podczas odbioru jachtu przekazujący robi to szybko i niedokładnie, potakując, że wie, iż są braki w wyposażeniu oraz drobne usterki i przy zdawaniu jachtu nie będzie problemu. Zwykle tak jest. Niestety zdarza się, że przekazujący nam jacht oraz przyjmujący na końcu czarteru to nie ta sama osoba! Wówczas pojawia się problem i nie musi on wynikać ze złej woli przedstawiciela firmy czarterowej, on ma swoje wytyczne i musi się ich trzymać.

W przypadku braków w osprzęcie podstawowym należy domagać się jego uzupełnienia. Skreślenie z listy to nie rozwiązanie, może się zdarzyć, że ten sprzęt nam będzie potrzebny. Należy notować zwłaszcza uszkodzenia, nawet drobne.

Róbmy dokumentację fotograficzną – to bardzo sprawna forma dokumentowania uszkodzeń, które nie zostały usunięte przed naszym czarterem. Jeśli zauważymy jakieś uszkodzenie już po wypłynięciu z portu, warto zrobić zdjęcie i wysłać do biura firmy czarterowej. Im wcześniej to zrobimy tym lepiej.

Zwykle listy sprawdzające podzielone są na sekcje. Poniżej przedstawię, na co zwłaszcza zwrócić uwagę podczas sprawdzania poszczególnych sekcji:

## 1. Wyposażenie pokładowe

**Żagle** – sprawdzamy szwy, wszelkie rozdarcia na szwach mogą się zakończyć rozpruciem całego brytu. Jeśli żagiel jest stary i jakość szwów budzi wątpliwość, poinformujemy o tym przedstawiciela firmy czarterowej i zanotujemy to na liście.

**Olinowanie** – sprawdzamy olinowanie ruchome (przetarcia lin) oraz stałe. Należy zwrócić uwagę czy nie występują gdzieś uszkodzenia. Warto sprawdzić napięcie olinowania stałego takielunku (want, sztagu, baksztagu) czy nie jest podejrzenie luźne. Warto obejrzeć przez lornetkę górną część masztu i takielunku.

**Osprzęt** – sprawdzamy mocowania stójek relingów oraz czy nie są wygięte, szkle i dokręcenie przetyczek (zdjęcie poniżej) przy wszystkich blokach oraz wszelkie nakrętki i przetyczki (zdjęcie poniżej). Sprawdźmy wgniecenia na maszcie oraz na bomie zwłaszcza w miejscu gdzie bom może się zetknąć z wantami.

**Sprawdzamy umiejscowienie wlewu paliwa**, wlewów wody i otworu do opróżniania zbiornika z fekaliami. Konsekwencje wiania wody do zbiornika paliwa są bardzo kosztowne.

**Oświetlenie nawigacyjne** – światła burtowe, rufowe, silnikowe, kotwiczne i pokładowe. Każde z nich należy włączyć i sprawdzić oddzielnie. Zdarza się, że są one nieprawidłowo podłączone do deski rozdzielczej (opis na włącznikach nie zgadza się z faktycznym światłem). Sprawdzenie światła kotwicznego (na topie masztu) w słoneczny dzień zwykle jest bardzo trudne i musimy poczekać do wieczora lub użyć lornetki.

**Forluki** - otwórzmy i zamknijmy wszystkie forluki, świetliki, bakisty, drzwiczki, stoły, drabinki itd. Sprawdźmy ich mocowania. Sprawdźmy stan szyb w świetlikach, suwkłapie i sztorckłapie.

**Silnik do pontonu** – koniecznie należy sprawdzić czy się uruchamia i czy śruba obraca się po włączeniu biegu. Bardzo często zerwany jest klin przy śrubie. To drobiazg, ale powoduje kompletną nieprzydatność silnika do użytku. Jak to sprawdzić? Przy wyłączonym silniku włącz bieg i spróbuj obrócić śrubą. Jeśli obracając śrubę (z dużym oporem) słyszymy i czujemy,

że powoduje to obrót wału korbowego, to klin jest dobry. Jeśli śruba daje się względnie łatwo i płynnie obracać oznacza to, że klin jest zerwany. Sprawdzamy ilość paliwa w zbiorniku silnika i kanistrze. Pytamy o rodzaj paliwa (czysta benzyna czy mieszanka z olejem, w jakich proporcjach?)

**Zadaszenie kokpitu (bimini) i szpryc buda (spray hood)** – sprawdzimy mocowania oraz czy nie ma rozdarć na szwach i dziur. Warto je w pełni rozłożyć i zamocować.

**Kadłub** – sprawdzamy dokładnie uszkodzenia kadłuba i pokładu. Należy zaznaczyć na schemacie jachtu zarysowania a przede wszystkim odpryski żelkotu (naprawa nawet niewielkiego odprysku żelkotu to koszt od 150 euro).

## 2. Bakisty

**Liny** – przeliczmy i sprawdzimy liny (przetarcia). Są to zwykle zapasowe cumy i szpringi oraz przynajmniej jedna długa lina. To ważny element bezpieczeństwa i zawsze powinien być w zapasie. Sprawdźmy również czy są prawidłowo zbuchtowane.

**Zwróćmy uwagę zwłaszcza na:** zapasowy rumpel i miejsce jego montażu, zapasową kotwicę i jej mocowanie do łańcucha lub liny, tratwę ratunkową i termin ważności jej atestu, pompkę do pontonu (czy ma na końcu węża złączkę pasującą do zaworów w pontonie znajdującym się na jachcie), wąż do wody i końcówkę mocującą na kran oraz przewody elektryczne. Należy zwrócić uwagę, że w niektórych regionach żeglowania obowiązują różne systemy mocowania węża wodnego na kran oraz różne wtyczki do prądu (np. rejon La Maddalena – Bonifacio), upewnijmy się, że posiadamy właściwe. Dokładnie sprawdzimy stan techniczny kabla elektrycznego, szczególnie jego wtyków.

## 3. Wyposażenie nawigacyjne

Zwykle te elementy zostaną sprawdzone przy zdawaniu jachtu bardzo dokładnie. Zwróćmy uwagę zwłaszcza na mapy, GPS, działanie radia UKF, lornetkę, kompas ręczny, latarkę (z bateriami zapasowymi), szperacz.

Mapy muszą obejmować region, w którym planujemy żeglugę. GPS to zwykle wyświetlacz (plotter) elektroniczny wraz z mapami. Należy sprawdzić poprawność wyświetlania lokalizacji. W porcie jest to proste. Warto też śledzić wskazania przy wychodzeniu z portu, gdy łatwo o wyłapanie błędu lokalizacji. Koniecznie należy sprawdzić, w jakich jednostkach wyświetlane są podstawowe dane na wyświetlaczu, zwłaszcza głębokość! Warto w porcie sprawdzić poprawność wskazania głębokości pokazywanego przez echosondę za pomocą ręcznej sondy i ewentualnie skorygować je poprzez wprowadzenie właściwego offsetu.

Sprawdźmy czy radio UKF otrzymuje pozycję GPS (dotyczy radia w systemie GMDSS). Wystarczy włączyć radio oraz GPS i odczekać kilka minut. Jeśli na panelu w radiu wyświetlana jest pozycja geograficzna lub radio nie zgłosiło sygnałem alarmowy i świetlnym (NO POSITION) braku pozycji oznacza to, że pozycja jest przekazywana do radia. Zdarza się, że radio nie otrzymuje sygnału z odbiornika GPS a tym samym w razie wezwania pomocy przyciskiem DISTRESS w eter nie wyjdzie nasza pozycja i należy bezwzględnie ją podać słownie przez radio.

Nie zapomnijmy o odebraniu i sprawdzeniu dokumentów jachtowych!

#### **4. Wyposażenie ratunkowe**

W tym przypadku należy się bezwzględna dokładność sprawdzenia i zapamiętania położenia wyposażenia. Należy zwłaszcza starannie sprawdzić ilość pasów ratunkowych i ich stan, szczególnie zapieć. Warto sprawdzić dopasowanie rozmiarowe pasów do załogi, szczególnie w przypadku dzieci. Jeśli jacht jest wyposażony w kamizelki pneumatyczne należy sprawdzić czy naboje z gazem CO<sub>2</sub> są pełne (zwykle przy mechanizmie uruchamiającym jest znacznik, który sygnalizuje czy mechanizm był użyty (kolor czerwony) czy jest w gotowości do użycia (kolor zielony), środki pirotechniczne wzywania pomocy i termin ważności ich atestu, róg mgłowy, apteczkę, nożyce do cięcia lin stalowych. Koło ratunkowe i pławka świetlna – należy sprawdzić czy pławka włącza się prawidłowo i ma wystarczająco mocne baterie. Bezwzględnie należy sprawdzić czy linka mocująca koło ratunkowe nie jest splątana a samo koło da się szybko podać za burtę (często jest mocno przywiązane do elementu stałego jachtu).

Sprawdzamy rozmieszczenie i sprawność elektrycznych pomp zęzowych. Sprawdzamy sprawność ręcznej pompy zęzowej.

## 5. Części silnika i narzędzia

Sprawdzamy zapasowe części do silnika: pasek klinowy, filtr paliwa, oleju, gumowy impeller, żarówki do świateł nawigacyjnych, zapasowe światła nawigacyjne, zapasowe baterie, bezpieczniki. Warto wiedzieć, jakie narzędzia posiadamy na pokładzie. Zwykle na liście jest to pozycja „Narzędzia”, ale w praktyce czasem zamiast bogato wyposażonej skrzynki z narzędziami znajdziemy komplet wybrakowanych kluczy i zardzewiałe kombinerki. Dość istotnym elementem bezpieczeństwa są również drewniane kołki o różnej średnicy, które służą do uszczelniania otworów w kadłubie (np. po urwanym zaworze)

## 6.Kambuz

W tym przypadku już od wielu lat firmy czarterowe zwykle nie dokonują dokładnej inwentaryzacji podczas zdawania jachtu. Warto jednak sprawdzić czy mamy wszystkie potrzebne nam naczynia oraz czy wystarczy dla każdego członka załogi.

## Działanie systemów na jachcie

Po sprawdzeniu wyposażenia jachtu przychodzi kolej na sprawdzenie działania systemów na jachcie. Znajomość ich działania i drobnego serwisu to kwestia bezpieczeństwa jak również podstawa bezstresowego żeglowania.

**Silnik** – sprawdzamy wizualnie czy nie ma wycieków oleju oraz pęknięć bloku i mocowań. Po włączeniu sprawdzamy ładowanie alternatora, działanie biegu wstecz oraz naprzód. Przy biegu wstecz łatwo można sprawdzić kierunek obrotu śruby napędowej, co ma znaczenie podczas późniejszych manewrów na silniku. Silnik warto pozostawić włączony przez kilkanaście minut. Sprawdzamy chłodzenie silnika obserwując wylot wody chłodzącej z układu wydechowego. Sprawdzić i ewentualnie oczyścić odstojnik wody filtra paliwa. Sprawdzić poziom oleju, stan oraz napięcie paska klinowego. Pytamy się o ilość i pojemność zbiorników paliwa.

**Autopilot** – sprawdzamy go włączając przycisk AUTO i zmieniając „kurs” przyciskiem „+10” a następnie „-10”. Czynność tą powtarzamy kilkakrotnie. Każde naciśnięcie przycisku powinno powodować niewielki obrót koła sterowego.

Winda kotwiczna – należy opuścić i podnieść częściowo kotwicę. Warto dokładnie skontrolować stan techniczny pilota windy i jego kabla. Jeśli mamy wątpliwości co do szczelności uszczelek pilota to należy go rozebrać i sprawdzić stan włączników. Włączniki są bardzo delikatne i odrobina wody morskiej powoduje ich korozję. Uszkodzenie włącznika w pozycji „włączonej” może doprowadzić do spalenia windy kotwicznej lub utraty łańcucha. Dla odmiany niedziałający włącznik to duże utrudnienie jak również stan wpływający na bezpieczeństwo. W przypadku zepsucia się pilota do windy kotwicznej będziemy zawsze zmuszeni do naprawy w trakcie rejsu. Sprawdzamy, czy jest handszak. Warto również spytać jak długi jest łańcuch kotwiczny i w jaki sposób jest oznakowana jego długość.

**Działanie spłuczek toaletowych** – sprawdzamy działanie pomp w toaletach w obu pozycjach (napuszczanie i wypuszczanie wody). Koniecznie sprawdzimy czy nie ma wycieków wody gdzieś z boku pompy, co może być oznaką jej pęknięcia. Jeśli działanie pompy w toalecie budzi nasze wątpliwości należy to zgłosić i domagać się jej naprawy. Późniejsza jej usterka może być dla nas bardzo nieprzyjemna lub kosztowna. Sprawdzamy lokalizację i stan technicznych zaworów.

**Działanie pomp prysznicowych** – warto nalać wody pod prysznic i sprawdzić działanie pompy. Czasem zdarza się, że pompa pracuje, jednak nie wypompowuje wody.

**Kabestany** – sprawdzamy poprawność działania, pamiętając, że często są one dwubiegowe.

**Stoper y linowe (spinlocki)** – sprawdzamy działanie i uszkodzenia, szczególnie dźwigni.

**Bezpieczniki** – sprawdzamy umiejscowienie bezpieczników, zwłaszcza windy kotwicznej, steru strumieniowego i bezpiecznika głównego. Sprawdzamy lokalizację głównych wyłączników prądu, stan akumulatorów i ich przyłączy.

**Tablica rozdzielcza** – sprawdzamy działanie każdego włącznika na desce rozdzielczej.



**Instalacja wody słodkiej** – sprawdzamy lokalizację zaworów wody. Dość często jachty posiadają dwa zbiorniki: dziobowy i rufowy, co wiąże się z koniecznością przełączania (ale nie zawsze) za pomocą zaworów. Pytamy się o pojemność zbiorników wody. Sprawdzamy czy we wszystkich kranach jest odpowiednie ciśnienie wody.

**Instalacja gazowa** – poznajemy umiejscowienie zaworu gazu (bardzo ważne!) oraz butli z gazem (na nich również jest zawór i to najłatwiej dostępny).

**Klimatyzacja** – jeśli jacht posiada klimatyzację, należy się zapoznać z obsługą. Jest wiele różnych urządzeń, które wymagają specyficznej obsługi (kolejność włączania, sposoby ustawień temperatury itd.). Nieodpowiednia obsługa może doprowadzić do uszkodzeń. Warto wiedzieć czy klimatyzacja nie wymaga okresowego wypuszczenia wody z odstojnika.

**Gaśnice** – koniecznie należy znać ilość gaśnic i ich położenie. Jeśli są umiejscowione gdzieś głęboko, zalecam przełożenie ich tak, aby były łatwo dostępne. Należy też sprawdzić ciśnienie w gaśnicy, jeśli jest wyposażona w manometr. Gaśnice przeterminowane należy bezwzględnie wymienić.

Przedstawione w niniejszym artykule porady obejmują tylko te najważniejsze zagadnienia, na które należy zwrócić szczególną uwagę. Zalecam jednak sumienne sprawdzenie każdej pozycji z listy wyposażenia jak również listę znajomości działania systemów. Pamiętajmy, że może nas to uchronić przed niesłusznym potrąceniem należności z naszej kaucji. Przede wszystkim jednak znajomość urządzeń jachtowych i lokalizacja wyposażenia (np. gaśnic, środków pirotechnicznych, bezpiecznika głównego itd.) przyczynia się bezpośrednio do bezpieczeństwa żeglowania.



Autor: Michał Kruza