

Klub Sportowy Polonez

WARUNKI UŻYCZENIA JACHTU

Informacje tu zawarte są warunkami użyczenia jachtów dostępnych na obszarze Wielkich Jezior Mazurskich, które stanowią własność KS Polonez. Regulacje zawarte w niniejszych Warunkach obowiązują wszystkie osoby użyczające jachty.

OGÓLNE WARUNKI UŻYCZENIA

1. Zobowiązania KS Polonez jako Armatora
2. Zobowiązania Użytkownika
3. Podpisanie Umowy Użyczenia
4. Wyposażenie jachtu
5. Warunki rezygnacji z Użyczenia
6. Kaucja gwarancyjna
7. Uprawnienia żeglarskie
8. Odbiór jachtu przez Użytkownika
9. Opóźnienie odbioru jachtu przez Użytkownika
10. Opóźnienie wydania jachtu przez Armatora
11. Niemożność świadczenia użyczenia
12. Ograniczenia w dysponowaniu użyczonym jachtem
13. Odbiór jachtu przez Armatora
14. Opóźnienie zwrotu jachtu
15. Uszkodzenia i braki w wyposażeniu
16. Przestoje w rejsie
17. Kary umowne

OGÓLNE WARUNKI UŻYCZENIA JACHTÓW

1. Zobowiązania Klubu Sportowego Polonez jako Armatora

Armator zobowiązuje się wydać Użytkownikowi jacht wymieniony w Umowie Użyczenia, w terminie rozpoczęcia użyczenia, w ustalonym z Użyczającym porcie, w stanie gotowym do żeglugi, ze sprawnym silnikiem

2. Zobowiązania Użytkownika

Użytkownik zobowiązuje się przez cały czas trwania użyczenia eksploatować jacht zgodnie z obowiązującymi przepisami i przeznaczeniem oraz z zachowaniem wszelkich zasad dobrej praktyki żeglarskiej. Żegluga może odbywać się przy sile wiatru do 6° B, po szlakach żeglugowych akwenu Wielkich Jezior Mazurskich. Użytkownik jest zobowiązany wpłacić opłatę użytkową zgodnie z postanowieniami Umowy Użyczenia i Ogólnych Warunków Użyczenia, dokonać odbioru jachtu od Armatora w terminie rozpoczęcia użyczenia (po wcześniejszym telefonicznym uzgodnieniu), nie później niż do godziny 12.00 oraz przekazać jacht Armatorowi lub kolejnej osobie Użyczającej w terminie zakończenia użyczenia, nie później niż do godziny 12.00 w porcie jachtowym. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się przekazanie jednostki w innym, uprzednio uzgodnionym miejscu.

3. Podpisanie Umowy Użyczenia

Rezerwacja terminu użyczenia następuje i staje się skuteczna po wpłaceniu zaliczki w wysokości 30% łącznej wartości Umowy Użyczenia. Nieopłacenie zaliczki w terminie 3 dni roboczych po złożeniu wniosku o użyczenie powoduje wstrzymanie rezerwacji.

W przypadku rezygnacji z rezerwacji użyczenia jachtu zaliczka nie zostaje zwrócona.

Umowa o użyczenie jachtu nabiera mocy po otrzymaniu przez Armatora podpisanej kopii umowy i terminowej wpłacie należności za użyczenie. Nie uiszczenie opłat w terminie lub nie przekazanie podpisanej umowy użyczenia powoduje rozwiązanie umowy bez konieczności odrębnego powiadomienia. Podpisanie Umowy Użyczenia następuje w siedzibie Armatora lub w innej uzgodnionej formie. Podpisanie Umowy Użyczenia jest tożsame z akceptacją warunków umowy oraz Ogólnych Warunków Użyczenia.

4. Wyposażenie jachtu

Szczegółowe wyposażenie jachtu wyszczególnione jest w Protokole Zdawczo-Odbiorczym podpisywanym przy przyjęciu i zdawaniu jachtu, stanowiącym załącznik do Umowy Użyczenia.

Jacht jest wyposażony w: żagle podstawowe, roler foka, bramkę do kładzenia masztu, silnik przyczepny, elektryczne oświetlenie wewnętrzne zasilane akumulatorem, kuchenkę stałą dwupalnikową, zlewozmywak, pompki wody pitnej, naczynia kuchenne, zastawę stołową, sztuce, butlę gazową, kanistry na paliwo do silnika.

5. Warunki rezygnacji z użyczenia

Odstąpienie od warunków umowy przez Użytkownika następuje poprzez pisemne lub inne uzgodnione powiadomienie Armatora. Rezygnacja z umowy powoduje potrącenie kwoty określonej w Umowie Użyczenia.

6. Kaucja gwarancyjna

Jacht jest ubezpieczony w zakresie CASCO, OC i NW. Użytkownika obowiązuje udział własny w kwocie 1000,00zł. Suma ta obejmuje naprawy drobnych uszkodzeń stanu technicznego i uzupełnienie strat w wyposażeniu jachtu, które to Użytkownik jest zobowiązany dokonać w okresie użytkowania jachtu, przed zdaniem jednostki po zakończonym Użyczeniu.

W przypadku wystąpienia szkody z udziałem obcych jednostek Użytkownik zobowiązany jest do natychmiastowego sporządzenia dokumentacji powypadkowej, w uzasadnionych przypadkach powiadomienie służb państwowych (w tym policji), zgłoszenia zdarzenia Zarządowi Klubu i zachowanie nadzwyczajnej staranności w sporządzeniu dokumentacji związanej ze zdarzeniem – zgodnie z protokołem stanowiącym załącznik do niniejszych Warunków.

Roszczenia Armatora wobec Użytkownika, wynikające z niniejszych warunków a nie pokryte przez ubezpieczenie i przekraczające sumę udziału własnego, Użytkownik jest zobowiązany pokryć w nieprzekraczalnym terminie siedmiu dni od daty oszacowania i wystawienia obciążającego dowodu wewnętrznego. W przypadku opóźnienia Armator będzie uprawniony do naliczenia kary umownej za opóźnienie w wysokości 0,15 % kwoty, której dotyczy opóźnienie, za każdy dzień opóźnienia. Ewentualne odwołania Użytkownika nie zwalniają go od pokrycia kosztów napraw.

7. Uprawnienia żeglarskie

W dniu podpisania umowy Użytkownik jest zobowiązany do przedstawienia przedstawicielowi Armatora dokumentu uprawniającego do prowadzenia jachtu w postaci patentu żeglarskiego

8. Odbiór jachtu przez Użytkownika

Przy odbiorze jachtu należy posiadać podpisaną przez obie strony Umowę Użyczenia (lub inny dokument uprawniający do użyczenia jachtu – w tym pełnomocnictwo Zarządu Klubu), dokument potwierdzający tożsamość, potwierdzenie wniesienia opłat za użyczenie, patent

żeglarski. Wydawanie i odbiór jachtu odbywa się w oparciu Protokół Zdawczo-Odbiorczy stanowiący załącznik nr 2 do „Umowy użyczenia jachtu”, określający ponadto przydatność przedmiotu użyczenia (stan techniczny oraz wyposażenie).

Jacht zostanie wydany Użytkownikowi przez upoważnionego przedstawiciela Armatora w terminie rozpoczęcia użyczenia, z chwilą podpisania protokołu zdawczo-odbiorczego jachtu. Komplet dokumentacji: podpisana umowa użyczenia wraz z załącznikami traktowana jest jako komplet dokumentów rejestracyjnych jachtu na okres użyczenia.

Uwagi i zastrzeżenia dotyczące stanu jachtu i jego wyposażenia powinny być wpisane przez Użytkownika do protokołu odbiorczego jachtu. W przypadku ewentualnego sporu przyjmuje się, że jacht został wydany w stanie i z wyposażeniem zgodnie z podpisanym protokołem zdawczo-odbiorczym.

9. Opóźnienie odbioru jachtu przez Użytkownika

W przypadku nie odebrania jachtu w terminie rozpoczęcia użyczenia z przyczyn leżących po stronie Użytkownika, a nie powodujących rozwiązania umowy użyczenia według wcześniejszych postanowień (wniesiona została opłata użyczenia w wys.100% uzgodnionej kwoty), przygotowany jacht będzie oczekiwał na odbiór przez Użytkownika przez cały okres użyczenia, na który została zawarta umowa, przy czym Użytkownik będzie ponosił koszty opłat portowych.

10. Opóźnienie wydania jachtu przez Armatora

W przypadku opóźnienia w podstawieniu jachtu przez Armatora w umówione miejsce o ustalonej porze z przyczyn niezależnych od Armatora, a spowodowanej siłą wyższą lub też zawinionych przez osobę trzecią, Użytkownikowi przysługuje zwrot opłaty użyczenia za okres opóźnienia.

11. Niemożność świadczenia

Armator zastrzega sobie prawo do odstąpienia od warunków umowy bez skutków cywilnoprawnych w przypadku poważnych zdarzeń losowych uniemożliwiających wywiązanie się z umowy (zatonięcie, kradzież, spalenie się jachtu, zarządzenia władz, klęski żywiołowe itp.). W takim przypadku zaliczka podlega bezzwłocznemu zwrotowi w pełnej wysokości.

12. Ograniczenia w dysponowaniu jachtem

Bez zgody Armatora Użytkownik nie może czynić zmian w wyposażeniu oraz konstrukcji przedmiotu czarteru.

Użytkownikowi zabrania się odstępować jachtu w podnajem lub użytkowanie innym osobom bądź firmom ani wykorzystywać go do celów zarobkowych.

Jacht może być eksploatowany wyłącznie na akwenie Wielkich Jezior Mazurskich i nie może być w żaden sposób przemieszczany poza ten akwen.

13. Odbiór jachtu przez Armatora

Użytkownik przekaże jacht upoważnionemu przedstawicielowi Armatora w terminie zakończenia użyczenia, zostanie to potwierdzone przez podpisanie protokołu zdawczo-odbiorczego jachtu. Użytkownik zobowiązuje się utrzymać jacht w takim samym stanie przez okres trwania użyczenia oraz zwrócić Armatorowi w dniu zakończenia użyczenia do godz. 12.00 na przystani jachtowej, jacht sprawny w nie pogorszonym stanie, czysty i sklarowany zgodnie z wyposażeniem wyszczególnionym w Protokole Zdawczo-Odbiorczym. W przypadku niezgodności stanu jachtu i jego wyposażenia z Protokołem Zdawczo-Odbiorczym różnice będą uwidocznione w protokole podpisywanym przy zdawaniu jachtu.

14. Opóźnienie zwrotu jachtu

Użytkownik zobowiązany jest do zdania jachtu w terminie określonym w Umowie Użyczenia Rejs należy planować tak, aby nieprzewidziane okoliczności nie uniemożliwiły powrót jachtu w terminie. W przypadku zwrotu jachtu w terminie późniejszym niż to określono w § 2 Umowy, najemca za każdą nowo rozpoczętą dobę użyczenia uiści karę umowną, której wysokość określona została w Umowie Użyczenia.

15. Uszkodzenia i braki w wyposażeniu

Użytkownik ponosi odpowiedzialność materialną za jacht, silnik zaburtowy i wyposażenie (wg Protokołu Zdawczo-Odbiorczego) w okresie objętym Umową Użyczenia. W przypadku awarii Użytkownik zobowiązany jest przed podjęciem wszelkich możliwych działań mających na celu skontaktowanie się z przedstawicielem Armatora. Jeżeli szkody kwalifikują się do likwidacji w zakresie OC i Casco polisy ubezpieczeniowej, to Udziałem własnym w szkodzie obciąża się Użytkownika.

Użytkownik nie ponosi ryzyka utraty i uszkodzenia jachtu oraz jego wyposażenia w zakresie pokrytym przez ubezpieczenie. Użytkownik jest zobowiązany pokryć szkody wynikające z

uszkodzeń jachtu i jego wyposażenia oraz z braków wyposażenia powstałych w okresie użyczenia w zakresie nie pokrytym przez ubezpieczenie i zgodnie z cennikiem, który znajduje się u Armatora (do wglądu przez Użytkownika; do kwoty 1 tys. złotych). Cennik ustalany jest na podstawie cen rynkowych.

16. Przestoje w rejsie

W przypadku zaistnienia awarii w okresie trwania rejsu powodującej wyłączenie jachtu z eksploatacji, niesprzyjających warunków atmosferycznych utrudniających lub uniemożliwiających żeglugę, ewentualnie innych zdarzeń powodujących przerwy w rejsie, za które Armator nie ponosi odpowiedzialności, Użytkownikowi nie przysługuje zwrot opłaty czarterowej w dniach przestoju jachtu.

Jeśli przywrócenie zdolności żeglugowych jachtu wymaga wyokrętowania załogi, Klub nie pokrywa kosztów jej zakwaterowania.

17. Kary umowne

O ile z postanowień niniejszych Ogólnych Warunków Użyczenia nie wynika inaczej, przewidziane kary umowne mają charakter kar wyłącznych.

ZASADY UŻYTKOWANIA JACHTU

1. Jacht

- Jacht przeznaczony jest do uprawiania turystyki żeglarskiej na akwenie Wielkich Jezior Mazurskich przy wietrze do 6 ° w skali Beauforta.
- Jacht może być prowadzony przez uprawnioną do tego osobę (posiadającą min. stopień żeglarza jachtowego).
- Osobą odpowiedzialną za jacht jest Użytkownik (osoba z którą została podpisana Umowa Użyczenia) i jej obowiązkiem jest zapewnienie dbałości o jacht, oraz jego użytkowanie zgodnie z dobrą praktyką żeglarską przez cały czas trwania użyczenia (od momentu przyjęcia jachtu w użytkowanie do czasu odbioru jachtu przez Armatora).

2. Przyjęcie jachtu

- Sprawdź stan techniczny jachtu i jego osprzętu oraz wyposażenie jachtu zgodnie z protokołem przekazania jachtu, w przypadku uwag należy uwzględnić je w tym protokole.

- Zapoznaj się z zasadami użytkowania jachtu, jeśli powstały jakiegokolwiek wątpliwości należy wyjaśnić je z przedstawicielem Armatora.

3. Na jachcie obowiązuje, należy, wypada, nie wolno

Na użyczonej jednostce obowiązuje:

- zakaz palenia papierosów i innego ognia otwartego (świece, lampy naftowe, grille, itp.), za wyjątkiem użytkowania zamontowanej instalacji gazowej zgodnie z jej przeznaczeniem.
- zakaz prowadzenia jachtu pod wpływem alkoholu
- zakaz chodzenia w obuwiu z twardą lub powodującą zabrudzenia podeszwą.

Wywieszanie odbijaczy w portach jest niemalże obowiązkiem, zaś płynięcie z nimi po szlaku jest kompromitacją sternika i załogi. Jednak jeszcze większą kompromitacją i przejawem ignorancji dla zasad etykiety żeglarskiej przyprawiającą o zgrozę ortodoksów tej sztuki jest pływanie na postawionych żaglach z jednoczesnym używaniem wiosł lub silnika (nie dotyczy sytuacji awaryjnych prowadzonych w celu ratowania mienia i życia załogi).

- Nie wolno umieszczać w zewnętrznej bakiście osobistych środków ratunkowych (np. kapoków), ani innych elementów wyposażenia jachtu nie będących tam w momencie odbioru jachtu.
- Należy dbać o to, aby bakisty oraz zęza były suche i czyste, i to nie tylko w dniu zdawania jachtu ale przez cały czas trwania rejsu. Unikniecie przykrego zapachu na jachcie i wątpliwej przyjemności czyszczenia zęzy na koniec rejsu.
- Materace służą do użytku wewnątrz jachtu (wyjątek - wietrzenie i suszenie). Nie wolno używać materacy na zewnątrz (na pokładzie, przy ognisku, na lądzie).
- Nie chwytać się za kosze rufowe, podporę masztu, półkosze, słupki relingu.

4. Maszt i jego obsługa

- Periodycznie należy sprawdzać stan ściągaczy (kontrowanie śruby rzymskiej), olinowania stałego (sztag, wanty, achtersztag), przetyczek i zawleczek.
- Podczas manewrów kładzenia i stawiania masztu unikać przebywania osób z załogi pod masztem (w osi jachtu), rozmieszczenie załogi powinno być takie aby wyeliminować przechyl jachtu na którąkolwiek ze stron.
- Maszt należy kłaść płynnie, nie dopuszczać do uderzenia masztu o podporę.

- Stawiając maszt należy zamknąć luk dziobowy, uważać żeby nie przyciąć stopą masztu szotów foka lub innych lin. Podczas trwania manewru należy stale obserwować czy wszystkie elementy takielunku wracają na swoje miejsce (nie nastąpiło ich splątanie)
- Po położeniu masztu sztywny sztag nie może swobodnie zwisać. Luz sztywnego sztagu należy wybrać za pomocą fału służącego do stawiania i kładzenia masztu.
- Nie należy chwycić się sztywnego sztagu, zwłaszcza w pozycji leżącej masztu.
- Należy unikać sytuacji gdzie konieczne jest wypinanie sztywnego sztagu z ramy. Jeśli taka konieczność wystąpi (niskie przeprawy), manewr ten trzeba wykonać z największą starannością, dbając o to aby sztywny sztag nie uległ wygięciu (asekuracja na całej jego długości), a rama z talią nie uderzyła o pokład jachtu.
- Po położeniu masztu należy zwrócić uwagę czy olinowanie (szczególnie achtersztag) nie zwisa swobodnie lub nie znajduje się w wodzie (istnieje niebezpieczeństwo zaczepienia o podwodne przeszkody lub wkręcenia się w śrubę pracującego silnika). Wszelki luźne liny należy wybrać i podwiązać, ewentualnie przytrzymywać.
- Zabrania się kładzenia i stawiania masztu w portach, przy kei – manewry te należy wykonywać po odejściu od kei i upewnieniu się, iż nie zagrażają one innym jednostkom i własnej. Dopuszcza się wykonanie tych czynności w porcie jeśli są wymuszone koniecznością usunięcia awarii lub gdy posiadamy całkowitą pewność, że nie dojdzie do kolizji masztu z żadną przeszkodą.
- Podczas stawiania masztu należy zwrócić uwagę czy olinowanie nie zaczepiło się (zawinęło) o elementy innego jachtu (patrz pkt.9) lub o własne okucia i osprzęt pokładowy (najczęściej knagi, półknagi, stolik biesiadny, rumpel, kosze, słupki). W przypadku odczuwania nadmiernego oporu podczas stawiania masztu bezwzględnie należy zaprzestać manewru i sprawdzić przyczynę takiego stanu rzeczy – maszt musi unosić się stosunkowo płynnie i bez większego oporu – wynika to z zastosowanego patentu.
- Częstą przyczyną powstawania silnego oporu w końcowej fazie stawiania masztu jest przebrany achtersztag – w takim przypadku należy go poluzować przed stawianiem i po zakończeniu manewru wyregulować.

5. Silnik i jego obsługa

- Czterosuwowe silniki zasilane są czystą benzyną. Obowiązuje kategoryczny zakaz mieszania benzyny z olejem.
- Uzupełniając paliwo w zbiorniku nie wolno dopuszczać do zanieczyszczenia środowiska (rozlanie paliwa). W przypadku rozlania lub wycieku paliwa do wody powstałą tłustą plamę

można zneutralizować przez skropienie płynem do mycia naczyń lub innym detergentem, co na pewno nie wpłynie korzystnie na stan środowiska naturalnego.

- Czynności jakie należy wykonać przy odpalaniu silnika:

- a.) zainstalować „zrywkę”,
- b.) odkręcić odpowietrzenie (na korku wlewu paliwa),
- c.) odkręcić dopływ paliwa,
- d.) włączyć ssanie (przy zimnym silniku). Poziom ssania do odpalenia silnika ustalić doświadczalnie - „wyczuć silnik”,
- e.) ustawić manetkę gazu w pozycji do odpalenia silnika (zgrać znaki na gumowej manetce i rumplu silnika),
- f.) opuścić silnik na pantografie. UWAGA!!! Silnik należy uruchamiać wyłącznie po zanurzeniu kolumny w wodzie. Uruchomienie silnika „w powietrzu” grozi jego zatarciem.
- g.) ustawić bieg jałowy (dźwignia zmiany biegów w położeniu środkowym),
- h.) uruchomić silnik z wykorzystaniem elektrycznego rozrusznika lub poprzez wykonanie energicznych, płynnych szarpnięć linki rozrusznika tzw. „szarpaka”. Energiczne szarpnięcia należy rozpoczynać po uprzednim wybraniu luzu na „szarpaku” – ok. 5-10 cm, czyli po osiągnięciu pierwszego oporu będącego efektem zazębienia rozrusznika,
- i.) po uruchomieniu silnika należy zmniejszyć ssanie (czasami całkowicie wyłączyć) oraz ustawić manetkę gazu na najmniejsze obroty podtrzymujące pracę silnika,
- j.) sprawdzić czy silnik ma chłodzenie (strużka wody wypływająca z górnej części kolumny silnika),
- k.) pozwolić popracować silnikowi na biegu jałowym przez kilkadziesiąt sekund, następnie całkowicie zredukować ssanie i obroty silnika (obrót manetki maksymalnie w lewo) i dopiero potem wrzucać zdecydowanym ruchem bieg. UWAGA!!! Wszelkie zmiany biegów (w tym przejście na LUZ) należy dokonywać przy minimalnych obrotach silnika. Niezastosowanie się do tej zasady doprowadzi do uszkodzenia skrzyni biegów,
- l.) gaszenie silnika następuje poprzez odcięcie dopływu prądu czyli wyrwanie „zrywki” lub wciśnięcie czerwonego, gumowego przycisku,
- m.) po zgaszeniu silnika należy zamknąć dopływ paliwa oraz zakręcić odpowietrzenie, dźwignię zmiany biegów ustawić w położenie „LUZ”. W celu ponownego uruchomienia silnika postępować zgodnie z powyższą procedurą (od punktu a. do m.).

- Manewry na silniku należy planować z kilku, kilkunastominutowym wyprzedzeniem i odpowiednio wcześniej uruchamiać silnik. Wcześniejsze uruchomienie i rozgrzanie silnika pozwoli uniknąć sytuacji w których jacht traci napęd i sterowność (kłopoty z odpaleniem w

ostatniej chwili spowodowane pominięciem któregoś z punktów procedury odpalenia, zgaśnięcie silnika spowodowane zalaniem w wyniku dostarczenia nadmiernej ilości mieszanki do zimnego silnika, itp.). Uruchomienie silnika należy „wyczuć” gdyż każdy ma swoje indywidualne potrzeby (poziom ssania, ilość gazu, ewentualna potrzeba szarpnięć „na sucho” - bez zrywki, itp.), silnik inaczej pali gdy jest zimny, inaczej po rozgrzaniu.

- Do obowiązków sternika należy kontrolowanie czy podczas pracy silnika prawidłowo funkcjonuje chłodzenie (czy nie nastąpiło przytkanie się systemu chłodzącego),

- W przypadku jakichkolwiek problemów z silnikiem nie należy dokonywać samodzielnie napraw ani regulacji. Należy bezzwłocznie zawiadomić przedstawiciela ARMATORA, konsultacja pozwoli podjąć decyzję co do dalszego postępowania (naprawa silnika w najbliższym punkcie usługowym, usunięcie awarii przez serwis firmowy, wymiana silnika lub inne).

- Manewry silnikiem:

- silnik posiada 2 biegi – PRZÓD i TYŁ,

- podczas manewrowania na silniku (zwłaszcza w portach) należy pamiętać o choćby minimalnym wypuszczeniu miecza - pozwoli to na uzyskanie przez jacht sterowności,

- manewrowanie na silniku (sterowanie silnikiem) można wykonywać po odkręceniu („poluzowaniu”) śruby stabilizującej położenie kolumny silnika (jest to kontra w kształcie "motylka") umieszczonej po prawej stronie kolumny silnika (patrzac w kierunku rufy),

- sterując silnikiem nie wolno dopuścić do uderzeń pracującej śruby o płetwę sterową, w tym celu zaleca się sterowanie tylko silnikiem (przy całkowicie wybranej płetwie sterowej),

- silnik można podnosić oraz obracać wokół osi poziomej. Ustalony w ten sposób położenie (samoczynna, czasami kilkustopniowa blokada) umożliwi żeglugę z silnikiem (kolumną) uniesionym ponad lustro wody. W celu uniesienia silnika należy ustawić go w osi podłużnej jachtu, chwycić za tył osłony („kaptura”) i ciągnąć „na siebie” do momentu zazębienia blokady na jednym z poziomów. Unoszenie silnika jest niewykonalne jeśli wrzucony jest bieg wsteczny (silnik zgaszono na wstecznym i nie ustawiono dźwigni zmiany biegów w położeniu LUZ). Zwolnienie blokady silnika - powrót do położenia wyjściowego (kolumna silnika pionowo w wodzie) następuje po pociągnięciu do siebie dźwigni umiejscowionej po lewej stronie, poniżej osłony silnika z jednoczesnym lekkim pociągnięciu silnika „na siebie” i powrocie do pozycji wyjściowej (opuszczeniu w tył do pionu). UWAGA!!! Przed uniesieniem silnika należy bezzwzględnie zakręcić odpowietrzenie na zbiorniku opadowym, nie dopuścimy tym samym do wycieku mieszanki paliwowej do wody.

W przypadku nadmiernego rozładowania akumulatora zalecane jest ładowanie przy pomocy prostownika. UWAGA!!! Ładowanie baterii telefonów komórkowych powoduje bardzo szybkie rozładowanie akumulatora.

6. Obsługa miecza

- Każdorazowo po wybraniu miecza należy pamiętać o zaknagowaniu go.
- Miecz należy opuszczać płynnie, cały czas trzymając fał miecza nie dopuszczając do swobodnego opuszczania.
- Po osiągnięciu przez płetwę mieczową skrajnego, dolnego położenia należy wybrać ok. 2 metry fału miecza w celu ustawienia go w pozycji „do żeglugi” (uzyskujemy dzięki temu odchylenie do tyłu mające wpływ na położenie środka boczego oporu i umożliwiające podbicie miecza w przypadku uderzenia w podwodną przeszkodę). W takim położeniu należy fał miecza zaknagować tradycyjnie – pozwoli to uniknąć wspomnianych wcześniej kłopotów związanych z gwałtownym opadnięciem miecza (zerwanie lub „wciągnięcie” fału miecza w komin lub w pilers, zerwanie stalowej liny - elementu windy miecza, uszkodzenie skrzynki mieczowej lub konstrukcji jachtu i innych nieprzewidzianych problemów).
- W przypadku wpłynięcia na podwodną przeszkodę należy jak najszybciej wybrać płetwę mieczową i płetwę sterową oraz unieść silnik w celu uniknięcia uszkodzeń jachtu.

7. Obsługa płetwy sterowej

- Nie wolno sterować jachtem z uniesioną, odchodzącą do tyłu płetwą sterową - grozi to złamaniem płetwy sterowej lub uszkodzeniem rumpla steru. Kontrafał płetwy sterowej musi być wybrany, płetwa sterowa powinna być ustawiona w pionie. Sygnałem poluzowania się kontrafału i odchylenia płetwy do tyłu jest wyczuwalny, duży opór na rumplu podczas manewrowania jachtem.
- Sterując silnikiem należy uważać aby pracująca śruba silnika nie uderzała w zanurzoną płetwę sterową.

8. Cumy i kotwica

- Przy cumowaniu i kotwiczeniu z dziobu należy pamiętać o prowadzeniu lin najpierw przez półkluzę, następnie dopiero na knagę. Powstające na knagach siły rozkładają się wówczas wzdłuż nich uniemożliwiając wyrwanie knag, co mogłoby nastąpić po przyłożeniu siły prostopadle do knagi.

- Cumy z rufy należy tak prowadzić, aby nie napierały na półkosze rufowe, powodując ich uszkodzenia.

9. Obsługa żagli

- Refowanie – czynność ta nie jest świadectwem tchórzostwa czy braku umiejętności żeglarskich. Wręcz odwrotnie, świadczy o rozsądku żeglarza oraz jego trosce o sprzęt i załogę. Często jednak się zdarza, iż czynność ta nieumiejętnie wykonana doprowadza do uszkodzeń żagla. Refowanie żagla wykonuje się poprzez jego częściowe opuszczenie, jak najsilniejsze wybranie rogów halsowego i szotowego na wysokości refbanty (wzmocnienie na żaglu z wszytymi remizkami przez które przechodzą reflinki) i przytwierdzenie ich do bomu. Następnie za pomocą reflinek przytwierdza się (podwiązuje) do bomu luźno zwisającą część opuszczonego żagla, unikając naciągania pracującej części żagla reflinkami (reflinki służą do podtrzymania luźnego żagla pod bomem). Napięcie środkowej części żagla reflinkami jest przyczyną jego rozrywania podczas podmuchu wiatru, gdyż wzmocnienia (dodatkowa warstwa dakronu) wokół remizek nie są w stanie wytrzymać sił działających w środkowej części zrefowanego żagla.

- Każde zauważone nawet najmniejsze rozdarcie lub uszkodzenie żagli należy bezzwłocznie naprawić nie dopuszczając do powstania większych uszkodzeń osłabionej rozdarcie lub przetarciem tkaniny.

10. Kambuz i inne czynności na jachcie

- Czynności wykonywane podczas obsługi kuchenki gazowej zainstalowanej na jachcie:

a.) odkręcić zawór butli gazowej ,

b.) kurek przy kuchence wcisnąć, przekręcić, podpalić gaz i przytrzymać wciśnięty kurek kilka sekund.

c.) gasząc kuchenkę należy najpierw zakręcić zawór przy butli (obrót w prawo), a po zagaśnięciu płomienia należy przekręcić kurek przy kuchence.

- W przypadku zaistnienia konieczności wymiany butli gazowej należy pamiętać, że reduktor połączony jest z butlą lewym gwintem (obrót w lewo powoduje zakręcanie). Przed odkręceniem reduktora należy zamknąć zawór przy butli (obrót w prawo).

- Kuchenka gazowa zainstalowana na jachcie posiada zabezpieczenie odcinające gaz w przypadku zgaśnięcia płomienia (zalenie, zdmuchnięcie itp.).

- Należy pamiętać, że plastikowe miski i pojemniki, deska do krojenia, durszlak itd. w zetknięciu z gorącym elementem kuchenki nie mają większych szans.

- Do krojenia należy używać deski będącej na wyposażeniu jachtu. Nie wolno kroić bezpośrednio na stole czy stoliku biesiadnym ani na elementach laminatowych.
- Wyposażenie kambuza czyli gary, talerze, sztućce itd. po umyciu (najlepiej w miejscu do tego przeznaczonym - poza jachtem) należy osuszyć lub wytrzeć przed ułożeniem ich w szafkach.
- Sztalowania naczyń (zwłaszcza szklanych) i produktów spożywczych należy dokonywać tak, aby nie dopuścić do ich obijania się, rozsypywania i rozlewania.
- Rozkładając koje na jachcie należy dopasować „dokładki” tak, aby nie trzeba ich było wciskać na siłę - opór świadczy o tym, że element jest niewłaściwy lub jest położony niewłaściwą stroną.

11. Zdawanie jachtu - nie popsuj wypoczynku innym

- Przygotowując jacht do przekazania armatorowi udowodnij, że jesteś żeglarzem i zostaw jacht w takim stanie w jakim chciałbyś go dostać rozpoczynając rejs.
- Bezwzględnie należy
 - opróżnić zbiorniki na wodę,
 - opróżnić, wyczyścić i przygotować do użycia toaletę chemiczną
 - wysuszyć i zbuchtować wszystkie liny
 - wysuszyć osobiste środki ratunkowe
 - wysuszyć zęzę
 - dokładnie umyć wyposażenie kambuza
 - oczyścić koje (szczególnie pod materacami)
 - wyrzucić wszelkie pozostałości żywienia, puste butelki, zbędne szkło
 - naładować akumulatory,
 - uzupełnić paliwo i gaz
- Dokładnie sprawdź czy zabrałeś wszystkie swoje rzeczy z jachtu.
- Ewentualne braki i usterki powstałe w czasie rejsu najlepiej uzupełnić lub usunąć we własnym zakresie, tak aby nie wpływało to na dekompletowanie wyposażenia lub obniżenie standardu jachtu, a zwłaszcza aby nie powodowało zagrożeń na jachcie (prowizoryczne naprawy mające na celu zatuszowanie usterki, a nie jej faktyczne jej usunięcie mogą doprowadzić do poważnych wypadków zagrażających ludziom i mieniu).
- Jeśli nie zdążyliście lub nie chcieliście podejmować się samodzielnego usuwania ewentualnych braków i usterek – powiadomcie o nich przedstawiciela Armatora, najlepiej

dzień wcześniej - pozwoli to nam przygotować się do usunięcia usterek w jak najkrótszym czasie (już za parę godzin zaokrętuje się na tym jachcie nowa załoga), przyspieszy to procedurę przyjęcia jachtu i na pewno zaoszczędzi mnóstwa nerwów (a przecież chcecie sprawnie zdać jacht, bo do domu daleko).