

Regulamin rejsów na s/y Zawisza Czarny

Postanowienia ogólne, zasady bezpieczeństwa, ceremoniał morski

8.08.2025

Regulamin obowiązujący organizatorów oraz uczestników rejsów na żaglowcu Związku Harcerstwa Polskiego - s/y Zawisza Czarny.

Spis treści

Historia	2
Zawisza Czarny 1935-1939	3
Dane techniczne	3
Zawisza Czarny od 1961 roku.....	3
Dane techniczne	5
Postanowienia ogólne	5
Załoga stała	6
Kapitan	6
Zastępca kapitana.....	6
Starszy oficer.....	6
Starszy mechanik	6
Bosman	6
II Mechanik (motorzysta)	6
Kucharz.....	7
Załoga szkolna	7
Starszy wachty	7
Oficer wachtowy.....	7
Kapitan stażysta	7
Instruktor programowy	7
Szkolenie	7
Wymogi bezpieczeństwa.....	8
Alarmy, zagrożenia, wezwania	9
Alarm „Ogólny” ••••• –	9
Alarm „Pożarowy” •• –	9
Zagrożenie „Człowiek za burzą” •• –	9
Zagrożenie wodne.....	10
Wezwanie „Do manewrów” • –.....	10
Wezwanie „Do żagli” –.....	11
Zbiórka załogi •••	11
Rozkład służb	11
Wachta nawigacyjna	11
Wachta kotwiczna	13
Wachta gospodarcza	13
Wachta portowa (trapowa)	13
Wachta bosmańska	14
Sprzątanie	14
Higiena.....	15
Strój i ekwipunek osobisty	15
Dyscyplina.....	15
Ceremoniał morski, zwyczaje, tradycje	16

Bandery, flagi, proporce	16
Podniesienie bandery	16
Oddawanie honorów	17
Żałoba	17
Spożywanie posiłków.....	18
Rozkład dnia	18
Rozkład dnia w morzu	19
Rozkład dnia w porcie	19
Grafik wacht nawigacyjnych.....	19
Dzień pierwszy	20
Dzień drugi	20
Dzień trzeci.....	20
Dzień czwarty	20
Załączniki	21
Załącznik 1	22

Historia

Zawisza Czarny 1935-1939

Harcerki i harcerze z Polski rozpoczęli szkolenie żeglarskie w latach 1917-1919 we Władystoku. W okresie międzywojennym wychowanie wodne rozwijało się bardzo dynamicznie. W 1934 roku zakupiono drewniany szkuner „Petrea”.

Żaglowiec „Petrea” zbudowany został w 1901 roku w Szwecji, w małym porcie Raa koło Helsinborga nad Sundem. Eksploatowany był w latach 1901-1934 w żegludze małej. W 1934 roku Związek Harcerstwa Polskiego kupił go za 29 tys. koron. Żaglowiec stacjonował przez lato w Jastarni. Wychodząc w rejs po Zatoce Gdańskiej pod dowództwem kapitana Jana Kuczyńskiego, otrzymał nazwę „Harcerz”. Zimą na przełomie lat 1934-1935 został przebudowany na statek szkolny. W pierwszy rejs po przebudowie wyszedł z Gdyni 29 czerwca 1935 roku. Na życzenie późniejszego kapitana - generała Mariusza Zaruskiego, nazwany został imieniem sławnego rycerza „Zawisza Czarny”. Był on tak słynny z rzetelności i słowności, że powstało zawołanie-symbol: „Polegać jak na Zawiszy”. Chrzest jachtu odbył się 29 czerwca 1936 roku z udziałem Pani Prezydentowej Marii Mościckiej jako matki chrzestnej i wicepremiera Eugeniusza Kwiatkowskiego reprezentującego marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego.

W latach 1935-1939 „Zawisza Czarny” odbył 16 rejsów pod dowództwem gen. Mariusza Zaruskiego. Odwiedził 27 portów w 10 krajach i przebył w sumie ok. 14 tys. mil morskich. W 9 rejsach dla załogi nieharcerskiej - studentów Politechniki Lwowskiej, kandydatów Państwowej Szkoły Morskiej, oficerów Wojska Polskiego, uczniów i nauczycieli z Kół Szkolnych Ligii Morskiej i Kolonialnej, przeszkolono ok. 270 osób. W rejsach tych brali udział także harcerki i harcerze. Oprócz tego, odbyło się także siedem rejsów tylko dla harcerek i harcerzy. Na wszystkich tych wyprawach przeszkolono łącznie ok. 430 osób.

Podczas II wojny światowej „Zawisza Czarny” został przemianowany przez hitlerowców na „Schwarzer Husar” i uprowadzony do Fluisburga koło Flensburga. Używany był do 1943 roku w celu szkolenia podchorążych Kriegsmarine. Później został odstawiony i bez konserwacji ulegał niszczeniu. Po odnalezieniu i sprowadzeniu żagłowca do Gdyni, nie nadawał się już do remontu. W 1949 roku został odholowany i zatopiony. W połowie lat 90. wrak został odnaleziony w Zatoce Puckiej przez statek do badań podwodnych Centralnego Muzeum Morskiego. Leży on na głębokości 8 m na pozycji: 54° 40,7'N, 018° 34,1'E. W czerwcu 2011 roku odbyła się pierwsza harcerska wyprawa nurkowa na wrak Zawiszy Czarnego. Podczas wyprawy udało się zabezpieczyć drobne elementy, które przekazane zostały Centralnemu Muzeum Morskiemu.

Dane techniczne

kadłub: drewniany

ożaglowanie: 3-masztowy szkuner gaflowy

powierzchnia żagli: 432 m²

długość całkowita: 32,1 m

szerokość: 8,1 m

zanurzenie: 3,1 m

pojemność brutto: 168 RT

moc silnika: 59 kW (80 KM), silnik spalinowy z głowicami żarowymi, 2-cylindrowy

liczba załogi: 52 osoby

Zawisza Czarny od 1961 roku

Tradycję dawnego żaglowca kontynuuje szkuner przebudowany w latach 1960-1961 z rybackiego lugotrawlera o nazwie „Cietrzew”, zbudowanego w 1952 roku w Stoczni Północnej w Gdańsku, który został wycofany ze służby wraz z całą serią statków tego typu z powodu małej stateczności. Zdjęto nadbudówki, dodano stępkę balastową, ustawiono maszty, urządzono wnętrza mieszkalne. I tak „Zawisza Czarny II” stał się faktem. W latach 1965-1966 przedłużono rufę o około 4 m, wymieniono silnik, który pochodzi z niemieckiego okrętu podwodnego z czasów II wojny światowej. W 1980 roku pokładówkę zastąpiono nadbudówką, wymieniono instalację elektryczną, zamontowano elektryczną windę kotwiczną, powiększono kuchnię i chłodnię prowiantową. Po kolejnych przebudowach wewnątrz powstały następujące pomieszczenia mieszkalne: kubryk (24 koje + 5 przystawek), kabina 4-osobowa dla oficerów wachtowych, kabina 4-osobowa dla starszych wachty, kabina 2-osobowa (armatorska) oraz 6 kabin jednoosobowych dla załogi stałej. W 1996 roku zamontowano nowoczesną instalację wodnokanalizacyjną wraz z fabryką rozdrabniania i oczyszczania fekaliiów, odolejacz oraz odsalarkę wody słodkiej z wody morskiej.

Imię statku nie zostało wybrane przypadkowo: nosząc imię Zawiszy Czarnego - polskiego rycerza z Garbowa, bohatera bitwy pod Grunwaldem, będącego wzorem wszelkich cnót rycerskich, słynącego z odwagi i dotrzymywania danego słowa - dowiódł, że jest godny tego niezłomnego tytułu.

W roku 1984, w czasie regat atlantyckich, „Zawisza Czarny” wstawił się przeprowadzeniem brawurowej akcji ratowniczej w bardzo trudnych warunkach pogodowych w rejonie Bermudów, ratując część załogi żaglowca „Marques”, który zatonął tam w niespodziewanym i niezwykle gwałtownym szkwale. Załoga „Zawiszy Czarnego” wykazała się odwagą i odpowiedzialnością, ponieważ po uratowaniu rozbitków, pomimo silnego wiatru i wysokiego stanu morza, jacht pozostał w rejonie wypadku, poszukując kolejnych ofiar. Na Bermudach, po udanej akcji ratunkowej, żeglarzy witano jak bohaterów. Załoga „Zawiszy Czarnego” otrzymała za tę akcję nagrodę Komitetu Olimpijskiego „Fair Play”.

Podczas swoich rejsów s/y Zawisza Czarny odwiedził wszystkie kraje nad Bałtykiem i Morzem Północnym, wielokrotnie żeglował po wodach Morza Śródziemnego i Oceanu Atlantyckiego. W latach 1989-1990 opłynął świat w wieloetapowej wyprawie. W 1992 roku uczestniczył w obchodach 500-lecia odkrycia Ameryki Columbus'92. W 1994 roku odbyła się kolejna wyprawa na Wielkie Jeziora Ameryki Północnej, a od wiosny 1996 r. do końca 1999 r., przez trzy i pół roku bez zawijania do Gdyni, „Zawisza Czarny” odbył między innymi: wyprawę dookoła Ameryki Południowej, dwukrotnie opłynął Przylądek Horn oraz odwiedził polską stację badawczą im. H. Arctowskiego na wyspie Króla Jerzego na Antarktydzie. 11 grudnia 1999 roku wchodząc do portu w Gdyni miał za sobą 87 500 mil morskich, 1288 dni rejsu, 15 175 godzin żeglugi, 551 wejść do portów i 2522 uczestników, biorących udział w 71 etapach wyprawy pod dowództwem 11 kapitanów.

W trakcie swojej służby „Zawisza Czarny” był gościem na Światowych Jamboree Skautowych w: Korei Południowej (1991 r.), Holandii (1995 r.), Chile (1999 r.), Wielkiej Brytanii (2007 r.) i Szwecji (2011 r.), a także uczestniczył w wielu innych harcerskich przedsięwzięciach, takich jak Rejsy Pokoju odbywane z międzynarodową załogą złożoną z młodzieży państw ogarniętych konfliktami zbrojnymi na Bliskim Wschodzie.

W 2012 r. s/y Zawisza Czarny otrzymał Nagrodę Specjalną „Rejs Roku 2011” w uznaniu roli jaką odegrał on w morskim wychowaniu młodzieży, podczas 50 lat morskiej służby.

Dane techniczne

kadłub: stalowy, nitowany
ożaglowanie: 3-masztowy szkuner sztakslowy
powierzchnia żagli: 439 m², maksymalna 626 m²
długość całkowita: 36,07 m (z bukszprytem 42,9 m)
długość linii wodnej: 28,47 m
szerokość: 6,76 m
zanurzenie maksymalne: 4,60 m
pojemność brutto: 171,71 RT
pojemność netto: 25,42 RT
silnik: DWK, 6-cylindrowy, średnioobrotowy, z 1942 r.
moc silnika: 287 kW (390 KM) przy 340 obr/min

Postanowienia ogólne

Regulamin niniejszy określa zasady organizacji życia i przebiegu wacht na pokładzie flagowego żaglowca szkolnego Związku Harcerstwa Polskiego s/y Zawisza Czarny, zwanego dalej jachtem. Każdy uczestnik rejsu na jachcie ma możliwość sprawdzenia się w trudnych warunkach morskich i przeżycia przygody pod żaglami. Jednocześnie jest zobowiązany do przekazywania innym wiedzy, umiejętności i doświadczeń zdobytych wcześniej. Wszyscy członkowie załogi powinni zawsze pamiętać o tym, że wygląd jachtu oraz postawa i zachowanie się każdego z nich na pokładzie i lądzie, są wizytówką Związku Harcerstwa Polskiego oraz polskiego żeglarstwa.

Załoga stała

Załogę stałą stanowią: kapitan, starszy oficer, starszy mechanik, bosman, II mechanik (motorzysta) i kucharz. Zaleca się, aby kapitan, starszy oficer i bosman byli czynnymi instruktorami ZHP. Wszyscy członkowie załogi stałej oprócz swoich obowiązków zawodowych związanych ze sprawną i bezpieczną obsługą jachtu, pełnią funkcje wychowawcze.

Kapitan

Kapitan prowadzi jacht, jest przełożonym wszystkich zaokrętowanych osób, dba o bezpieczeństwo jachtu i załogi, stwarza właściwą atmosferę wychowawczą, realizuje program rejsu, pełni wachtę nadzorującą.

Zastępca kapitana

W razie potrzeby wyznaczany jest przez kapitana, który określa jego obowiązki i zakres odpowiedzialności.

Starszy oficer

Jest zastępcą kapitana, kieruje działem pokładowym, jest bezpośrednim przełożonym oficerów wachtowych, odpowiada za klar jachtu, nawigację, urządzenia radiowe i nawigacyjne, szkolenie załogi szkolnej, przeprowadza alarmy ćwiczebne, prowadzi dokumentację rejsu, odpowiada za bezpieczeństwo pożarowe, gospodarkę wodą słodką, nadzór nad apteczką, pełni wachtę nadzorującą.

Starszy mechanik

Jest kierownikiem działu maszynowego, podlega bezpośrednio kapitanowi, odpowiada za stan techniczny i działanie silnika głównego, urządzeń w siłowni, maszyny sterowej, windy kotwicznej, chłodni prowiantowej, instalacji klimatyzacyjnej, instalacji wodnokanalizacyjnej, wszystkich instalacji elektrycznych (z wyjątkiem urządzeń radiowych i nawigacyjnych), systemu osuszania (żezowego), gospodarkę paliwem i olejami.

Bosman

Podlega bezpośrednio starszemu oficerowi, kieruje pracami pokładowymi załogi, odpowiada za stan i konserwację omasztowania, ożaglowania i osprzętu pokładowego, konserwację całego jachtu z wyjątkiem siłowni, czystość na pokładzie i w pomieszczeniach, prowadzi gospodarkę narzędziami i materiałami, odpowiada za sprzęt ratunkowy i wyposażenie hotelowe oraz łodzie pneumatyczne. Odpowiada za stan i gotowość do użycia wyposażenia ratunkowego i przeciwpożarowego.

II Mechanik (motorzysta)

Podlega bezpośrednio mechanikowi, przeprowadza naprawy i konserwację urządzeń maszynowych, elektrycznych i instalacji, odpowiada za stan techniczny i działanie silników łodzi pneumatycznych,

za czystość w siłowni. Pełni wachty w siłowni na zmianę z mechanikiem. Odpowiada za transport załogi na ląd podczas postoju na kotwicy.

Kucharz

Podlega bezpośrednio starszemu oficerowi, kieruje pracą wachty gospodarczej w kuchni, odpowiada za przygotowanie i wydawanie na czas posiłków, zaopatrzenie jachtu w żywność i jej właściwe przechowywanie, układa jadłospisy, sporządza listy prowiantowe, prowadzi ewidencje magazynu, dba o czystość kuchni, pentry, mesy, chłodni i magazynów żywnościowych.

Członkowie załogi stałej w razie potrzeby biorą udział w pracy poza swoimi działami.

Załoga szkolna

Załogę szkolną stanowią: żeglarze, starsi wachty, oficerowie wachtowi, ewentualnie instruktor programowy i kapitan stażysta. Spośród załogi szkolnej starszy oficer może mianować bibliotekarza - opiekującego się biblioteką szkoleniową, kronikarza rejsu - odpowiedzialnego za prowadzenie kroniki oraz innych funkcyjnych w razie potrzeby.

Załoga szkolna może wybrać ze swojego składu starszego kubryku jako męża zaufania, reprezentującego wobec kapitana stanowisko załogi szkolnej w różnych sprawach.

Załoga szkolna dzieli się na cztery wachty. Każdą wachtą kieruje oficer wachtowy, który ma do pomocy starszego wachty. W skład wachty nie wchodzi kapitan stażysta i instruktor programowy.

Zaokrętowanie następuje w momencie przekazania starszemu oficerowi dokumentu tożsamości (dowód osobisty, paszport) oraz książeczki żeglarskiej wraz z patentami lub innych wymaganych dokumentów do depozytu, przydzielenia do wachty i określenia numeru koi, który jest jednocześnie numerem alarmowym. Wyokrętowanie następuje z chwilą wydania wyżej wymienionych dokumentów wraz z opinią z rejsu.

Starszy wachty

Jest mianowany przez starszego oficera: jako najbardziej doświadczony spośród żeglarzy swojej wachty, jest zastępcą oficera wachtowego, pomaga mu w organizowaniu pracy wachty, przydziela stanowiska podczas wacht morskich i portowych.

Oficer wachtowy

Może być nim co najmniej jachtowy sternik morski, posiadający certyfikat SRC i aktualne 4 podstawowe kursy bezpieczeństwa zgodne z STCW 95, mianowany na tę funkcję przez kapitana. Jest on wychowawcą i bezpośrednim przełożonym wachty, odpowiada za rzetelny przebieg służby i wykonanie przydzielonej wachcie pracy. Ponadto oficer prowadzi szkolenie żeglarzy swojej wachty z nawigacji, locji, prawa drogi i innych dziedzin wiedzy żeglarskiej, według wskazówek starszego oficera. Oficer wachtowy podlega starszemu oficerowi.

Kapitan stażysta

Zdobywa pod okiem kapitana kwalifikacje potrzebne do prowadzenia dużych jachtów i pełni wachtę nadzorującą. Jego zadania ustala każdorazowo kapitan.

Instruktor programowy

W rejsie może brać udział doświadczony instruktor harcerski, pomagający kapitanowi w realizacji programu rejsu, mianowany instruktorem programowym, podlegający bezpośrednio kapitanowi, nie wchodzący w skład wachty.

Szkolenie

Każdy uczestnik rejsu powinien podnosić swoje kwalifikacje żeglarskie, uczestnicząc aktywnie w prowadzonym szkoleniu oraz samodzielnie, korzystając z dostępnych pomocy.

Obowiązkiem każdego uczestnika rejsu jest jak najszybciej po zaokrętowaniu, poznanie swoich zadań a także samego jachtu. Trzeba znać dokładnie:

- rozkład pomieszczeń na s/y Zawisza Czarny;
- przeznaczenie i rozmieszczenie lin olinowania ruchomego;
- nazwy wszystkich żagli na jachcie;
- dane techniczne jachtu;
- zarys historii „Zawiszy Czarnego”.

Znajomość olinowania jest egzekwowana przez starszego oficera lub bosmana, pozostałe wiadomości przez oficerów wachtowych. Do dyspozycji uczestników jest biblioteka szkoleniowa, którą opiekuje się wyznaczony na czas rejsu bibliotekarz. Korzystanie w celach szkoleniowych z pomocy nawigacyjnych, z biblioteki nawigacyjnej oraz z instrukcji urządzeń nawigacyjnych i radiowych jest możliwe za zgodą starszego oficera.

Wymogi bezpieczeństwa

Po zaokrętowaniu każdy członek załogi musi zapoznać się z rozkładem alarmowym, umieszczonym w kubryku oraz instrukcją przeciwpożarową, wyjściami awaryjnymi, sprawdzić pas ratunkowy i dopasować szelki bezpieczeństwa.

Każdy członek załogi zakłada szelki bezpieczeństwa w okresie od zmierzchu do świtu, w trudnych warunkach, na polecenie oficera i zawsze, kiedy uzna to za konieczne.

Załogę obowiązuje bezwzględny zakaz palenia tytoniu w pomieszczeniach zamkniętych. Pełnoletni, mogą palić w morzu wyłącznie na pokładzie rufowym na burcie zawietrznej a w porcie na pokładzie rufowym od strony wody.

Wejście na maszty (jedynie przy wyłączonym radarze) oraz na bukszpryt jest dozwolone jedynie za zgodą starszego oficera, bosmana lub oficera wachtowego pełniącego wachtę morską lub portową. Przy pracach na masztach, bukszprycie i za burtą obowiązuje używanie pasów bezpieczeństwa.

Nikt nie może zejść z wachty morskiej, dopóki oficer wachtowy nie sprawdzi obecności wszystkich swoich żeglarzy. Po pokładzie należy poruszać się ostrożnie, nie biegać i nie ślizgać się. Trzeba uważać na nisko zawieszony bomy, niskie drzwi, wysokie progi (na których nie wolno stawać) i na strome schody. Przy manewrach dochodzenia i odchodzenia od nabrzeża, schodzenie na brzeg jest dozwolone jedynie na polecenie kapitana lub starszego oficera. Zakazuje się wychylania za burtę.

Przed odknagowaniem jakiegokolwiek liny, należy wiedzieć do czego ona służy. Absolutnie nie wolno odknagować topenant gafla i bryfokrei.

Na pokładzie należy używać jedynie obuwia sznurowanego, zapinanego lub kaloszy. Podczas żeglugi nie wolno nabierać wody wiadrem zza burty.

Nie wolno manipulować jakimkolwiek urządzeniem mechanicznym, elektrycznym, nawigacyjnym i ratunkowym bez uprzedniego przeszkolenia.

Na jacht wchodzi się i wychodzi jedynie przez trap.

Nie zaleca się noszenia podczas rejsu obrączek, pierścionków, kolczyków oraz innych ozdób.

Alarmy, zagrożenia, wezwania

Ustala się następujące sygnały alarmowe ogłaszane dzwonkiem, gwizdkiem lub przez rozgłoszenie statkową:

- alarm „Ogólny”;
- alarm „Pożarowy”;
- zagrożenie „Człowiek za burtą”;
- zagrożenie wodne;
- wezwanie „Do manewrów”;
- wezwanie „Do żagli”;
- zbiórka załogi na rufie.

Alarm „Ogólny” •••••• —

Ogłasza Kapitan statku.

Załoga zabiera pasy ratunkowe i zakłada je na spardeku, zbierając się przy wyznaczonych tratwach w ciepłych ubraniach z nakryciem głowy.

Wodowanie tratw odbywa się na rozkaz Kapitana.

Jeżeli Kapitan wyda polecenie opuszczenia pontonu, przygotowaniami oraz procedurą kieruje bosman.

Podział czynności określa Rozkład Alarmowy

Opuszczenie statku następuje na polecenie Kapitana.

Kapitan przez rozgłoszenie statkową kilkakrotnie poleca opuścić statek.

Alarm „Pożarowy” •• —

Ogłasza kapitan lub starszy oficer.

Każdy, kto pierwszy zauważy ogień lub poczuje dym ma obowiązek powiadomić oficera wachtowego i głosem alarmując innych członków załogi.

Jednocześnie najszybciej jak to jest możliwe, powinien przystąpić do gaszenia ognia za pomocą sprzętu gaśniczego.

W chwili pojawienia się na miejscu pożaru starszego oficera lub / i bosmana, należy przekazać im informacje o pożarze i przejść do czynności wynikających z rozkładu alarmowego.

Zagrożenie „Człowiek za burtą” •• —

Ogłoszenie jest poprzedzone sygnałem Alarm „Ogólny”

Ogłasza oficer wachtowy.

Ten, kto pierwszy zauważy wypadnięcie człowieka za burtę rzuca mu najbliższej znajdujące się koło ratunkowe i zawiadamia mostek donośnym okrzykiem „człowiek za /prawą lub lewą/ burtą”, jednocześnie prowadzi obserwację człowieka.

Żeglarze pełniący służbę na oku z chwilą usłyszenia okrzyku całą uwagę skupiają na obserwacji człowieka, aż do momentu wyłowienia go z wody.

Oficer wachtowy ogłasza alarm, w zależności od sytuacji poleca rzucić dodatkowe koło ratunkowe z pławką świetlną lub rzutką, uruchomić reflektory.

W żegludze pod żaglami oczekuje się na polecenie Kapitana lub St. Oficera, w żegludze na silniku natychmiast przystępuje się do wykonania pętli Wiliamsona w celu ustawienia statku na kontrkursie w miejscu wypadku.

W żegludze pod żaglami I mechanik uruchamia silnik.

Wszystkie wolne wachty od służby zajmują stanowiska jak w alarmie do żagli.

Szczegółowy zakres czynności załogi w sytuacji zagrożenia „Człowiek za burtą” określa Rozkład Alarmowy.

Zagrożenie wodne

Ogłoszenie jest poprzedzone sygnałem Alarm „Ogólny”

Ogłasza Kapitan.

Zakres czynności załogi w przypadku ogłoszenia zagrożenia wodnego określony jest w Rozkładzie Alarmowym.

Sprzęt awaryjny znajduje się pod siedzeniami w mesie, forpiku oraz forbaku LB.

Wezwanie „Do manewrów” • –

Ogłasza kapitan lub starszy oficer.

Na 15 minut przed planowanym alarmem manewrowym starszy oficer zawiadamia mechanika i przygotowuje jacht do manewrów, dokonuje sprawdzenia steru, telegrafu maszynowego, syreny, rozgłośni manewrowej, radiotelefonów UKF oraz informuje załogę o wymaganym stroju.

Bosman sprawdza działanie kotwicy, klar na pokładzie i w pomieszczeniach.

Mechanik i motorzysta przygotowują silnik główny do manewrów.

W chwili ogłoszenia alarmu wachta nawigacyjna czeka na pojawienie się na pokładzie kapitana i sternika manewrowego, po czym udaje się do swojego rejonu.

- **I wachta** staje w szeregu na lewej burcie przed fokmasztem. Na komendę obsługuje rzutki, cumy i szpringi dziobowe, kabestan.
- **II wachta** staje w szeregu na lewej burcie na śródokręciu. Wystawia „desant”. Na komendę obsługuje trapy, schodnie, światła postojowe, flagi, sygnały, a III oficer zapisuje na spardecku manewry.
- **III wachta** staje w szeregu na lewej burcie na śródokręciu. Na komendę obsługuje odbijacze na całej burcie.

- **IV wachta** staje w szeregu na lewej burcie na pokładzie rufowym. Na komendę obsługuje rzutki, cumy i szpringi rufowe, kabestan, banderę.

Po zakończeniu manewrów wszyscy wracają na swoje stanowiska czekając na odwołanie alarmu, wachta nawigacyjna obejmuje wachtę. Z alarmu manewrowego mogą być wyjątkowo zwolnieni żeglarze z wachty gospodarczej zajęci w kuchni. Na początku rejsu przed przystąpieniem do manewrów oficerowie wachtowi przeprowadzają ćwiczenia w pracy na cumach.

Wezwanie „Do żagli” –

Ogłasza kapitan lub starszy oficer.

Wachty stają przy swoich masztach na burcie nawietrznej, oficerowie meldują obecność całej wachty. Z wachty nawigacyjnej zostaje na stanowisku jedynie sternik i obserwator.

- **I wachta** staje na dziobie. Na komendę obsługuje kliwer, bomkliwer, latacz oraz z II wachtą bryfok. Wszyscy pracujący na bukszprycie przypinają się pasami bezpieczeństwa.
- **II wachta** staje przy fokmaszcie. Na komendę obsługuje: sztafok, fok oraz z I wachtą bryfok.
- **III wachta** staje przed grotmasztem. Na komendę obsługuje grotsztaksel i grot.
- **IV wachta** staje przy bezanmaszcie. Na komendę obsługuje bezansztaksel i bezan.

Po zakończeniu manewrów oficer wachtowy melduje klar i sprawdza obecność wszystkich żeglarzy. Wachty na zbiórce czekają na odwołanie alarmu. Na początku rejsu, przed przystąpieniem do manewrów, oficerowie wachtowi przeprowadzają szkolenie załogi w pracy żaglami.

Zbiórka załogi •••

Ogłasza kapitan, starszy oficer, bosman lub oficer wachtowy pełniący służbę. Jeżeli przy tym nie podaje miejsca zbiórki, to załoga ustawia się na pokładzie rufowym w kolejności od dziobu: wachty I i III na prawej burcie, wachty II i IV na lewej burcie.

Rozkład służb

Ustala się następujące rodzaje wacht:

- wachta nawigacyjna;
- wachta kotwiczna;
- wachta gospodarcza;
- wachta portowa;
- wachta bosmańska.

Obowiązujący rozkład dnia w morzu i w porcie oraz grafik wacht nawigacyjnych i gospodarczych podany jest na końcu regulaminu, a także wywieszony w kubryku i kabinie nawigacyjnej. W dniu zaokrętowania wachtę gospodarczą obejmuje wachta I, z czego wynika porządek wacht nawigacyjnych. Zmiany w rozkładzie dnia, wacht oraz służb ustala kapitan lub starszy oficer.

Za przestrzeganie porządku dnia odpowiada oficer służbowy (pełniący wachtę gospodarczą).

Wachta nawigacyjna

Wachtę nawigacyjną rozpoczyna się zbiórką na nawietrznej, na spardecku przed bezanmasztem, najpóźniej 5 minut przed zmianą (zaleca się 10 minut), przydzieleniem stanowisk przez starszego

wachty i udzieleniem instrukcji przez oficera. Na zbiórkę należy stawić się w stroju odpowiednim do pogody, w nocy i w trudnych warunkach w szelkach bezpieczeństwa. W nocy o warunkach atmosferycznych informuje żeglarz budzący wachtę.

Oficer wachtowy pełniący wachtę nawigacyjną prowadzi samodzielnie jacht odpowiadając za:

- obserwację sytuacji na morzu i przestrzeganie prawa drogi, pokazywania odpowiednich świateł nawigacyjnych oraz nadawanie sygnałów;
- skuteczną i prawidłową pracę żagli, reagowanie na zmianę kierunku i siły wiatru;
- prawidłowe sterowanie i prowadzenie nawigacji;
- prowadzenie nasłuchu na 16 kanale UKF;
- obserwację radarową;
- odbieranie i wpisywanie do zeszytu prognoz i ostrzeżeń meteorologicznych, ostrzeżeń nawigacyjnych, oraz komunikatów bezpieczeństwa.

Jakiegokolwiek wątpliwości oficer powinien natychmiast meldować kapitanowi lub starszemu oficerowi. Oficer powinien cały czas przebywać na pokładzie, może jedynie na krótko schodzić do kabiny nawigacyjnej, jeżeli jest to rzeczywiście niezbędne, gdy nie może wyręczyć się starszym wachty lub asystentem nawigacyjnym.

Za moment przekazania wachty uznaje się moment, w którym oficer wachty wstępującej stwierdza, że uzyskane od poprzednika informacje (aktualna pozycja, sytuacja na morzu, warunki pogodowe, polecenie kapitana itd.) są wystarczające do prowadzenia dalszej bezpiecznej żeglugi i wypowiada formułę: „Przejąłem wachtę”. Moment ten powinien być odnotowany w dzienniku jachtowym. Oryginał dziennika jachtowego wypełnia osobiście oficer wachtowy.

Podczas wachty nawigacyjnej żeglarze zajmują następujące stanowiska: sternik, dwóch obserwatorów na pokładzie, obserwator radarowy, nasłuch radiowy. Pozostali żeglarze przebywają na pokładzie rufowym, manewrują żaglami i wykonują inne prace. Zaleca się, aby rotacja na stanowisku sternika i „na oku” następowała nie częściej niż co 30 minut i nie rzadziej niż co 60 minut. Rotację na stanowiskach prowadzi starszy wachty. Podczas pełnienia wachty nawigacyjnej zejść pod pokład można tylko w celach służbowych, na polecenie oficera.

Zdający wachtę na sterze przekazuje informacje o zachowaniu się jachtu, reagowaniu na wychylenia steru i wypowiada formułę: „Przekazuję ster, kurs”. Przejmujący wachtę głośno powtarza: „Przejmuję ster, kurs”. Sternik powtarza głośno wszystkie komendy wydane na ster. Przekazujący wachtę „na oku” informuje swojego następcę o zaobserwowanych i zameldowanych obiektach w swoim sektorze. Służbę „na oku” pełni się bez rozmów, stojąc twarzą w stronę dziobu pod żaglami przy forbaku, a na silniku: na spardeku przy grotmaszcie. Meldunek „z oka” zawierający informacje o zauważonym obiekcie, jego namiarze przekazuje oficerowi wachtowemu osobiście lub w trudnych warunkach przez wyznaczonego w tym celu łącznika. Nie można pełnić wachty „na oku” dłużej niż jedną godzinę.

Asystent nawigacyjny uczy się pełnienia wachty nawigacyjnej pod okiem oficera wachtowego lub starszego wachty. Prowadzi zapisy w szkolnym dzienniku jachtowym, odczytuje wskazania przyrządów, dokonuje namiarów, określa pozycję i prowadzi nakresy na mapie.

W morzu zabrania się przebywania w kabinie nawigacyjnej osób spoza wachty nawigacyjnej i załogi statej, a także prowadzenia głośnych rozmów w czasie pełnienia wachty w kabinie nawigacyjnej.

Przed zakończeniem wachty starszy wachty sprawdza pełny klar na pokładzie i w kuchni. Starszy wachty pełniący wachnię świtową budzi oficera wachty gospodarczej i kucharza.

Podczas posiłków, oficera wachtowego pełniącego wachnię nawigacyjną zastępuje oficer wachty gospodarczej, pozostali żeglarze wymieniają się w zależności od warunków żeglugi, na polecenie oficera.

Przed wyjściem w morze starszy oficer zapoznaje oficerów wachtowych i starszych wacht z obsługą przyrządów i urządzeń niezbędnych do prowadzenia nawigacji, tablicy świateł nawigacyjnych oraz oświetlenia pokładu i stanowiska sternika. Do posługiwania się urządzeniami nawigacyjnymi mogą być dopuszczeni oficerowie i żeglarze po zapoznaniu się z instrukcją obsługi i zdaniu egzaminu przed kapitanem lub starszym oficerem.

Wachta kotwiczna

Wachty kotwiczne pełni się według rozkładu wacht nawigacyjnych. Obowiązkiem wachty jest obserwacja sytuacji na morzu (ze spardeku), sprawdzenie pozycji jachtu i kontrola czy kotwica trzyma przy użyciu wszystkich dostępnych przyrządów. W normalnych warunkach wachnię pełni oficer oraz dwóch żeglarzy zmieniających się co godzinę.

Wachta gospodarcza

Wachta gospodarcza trwa 24 godziny, zmiana następuje o godzinie 16:00. Zadaniem oficera pełniącego wachnię gospodarczą jest kierowanie pracami wachty oraz pełnienie funkcji oficera służbowego, odpowiedzialnego za porządek dnia (przeprowadzenie zbiórek do zajęć, punktualność wydawania posiłków, przestrzeganie ciszy nocnej i poobiedniej, ogłaszanie pobudki). W morzu oficer wachty gospodarczej powinien znaleźć czas na pogłębianie swojej wiedzy żeglarskiej oraz na poprawianie pomocy nawigacyjnych pod nadzorem starszego oficera. W czasie posiłków oficer gospodarczy zastępuje oficera wachty nawigacyjnej.

Zadania wachty gospodarczej są następujące:

- utrzymanie porządku we wszystkich pomieszczeniach pod pokładem,
- pomoc kucharzowi przy przygotowywaniu posiłków, wydawanie ich w kubryku i mesie, sprzątanie po posiłkach, zmywanie naczyń,
- utrzymanie czystości w kuchni, w pentrze, ubikacjach i łazience oraz pranie bielizny kuchennej,
- praca przy przeglądach prowiantu, sprzątanie chłodni i magazynu prowiantowego,
- wydawanie wody słodkiej przy jej racjonowaniu.

Starszy wachty wyznacza na cały rejs pomocnika kucharza, obsługującego po przeszkoleniu urządzenia kuchenne oraz mesowego, wydającego posiłki w mesie załogi stałej. Przy pracy w kuchni należy bezwzględnie przestrzegać zasad higieny (czysty, zadbane strój, czystość rąk i paznokci). Pomocnik kucharza i mesowy otrzymują fartuchy. Zwraca się uwagę na oszczędzanie wody słodkiej podczas zmywania naczyń.

Wachta portowa (trapowa)

Wachta portowa trwa 24 godziny lub zgodnie z grafikiem wacht nawigacyjnych. Wachnię portową pełni wachta gospodarcza (przy wachcie 24-godzinnej) lub odpowiednia wachta nawigacyjna. Oficer służbowy odpowiada za bezpieczeństwo jachtu podczas postoju. Prowadzi zapisy w dzienniku jachtowym (po sprawdzeniu zapisu w brudnopisie przez starszego oficera). Zastępuje kapitana i starszego oficera w razie ich nieobecności (bez prawa zmiany ich zarządzeń), przyjmuje

przedstawicieli władz portowych, innych urzędników, jest gotowy na każde wezwanie. Odpowiada za idealny klar w mesie i kabinie nawigacyjnej podczas postoju w porcie. Dbą o punktualne budzenie kucharza, bosmana i innych członków załogi stałej - zgodnie z wydanymi dyspozycjami. Przed wyjściem jachtu w morze bierze czynny udział w przygotowaniach do manewrów, przygotowuje mapy i inne pomoce nawigacyjne.

Zadania wachty trapowej są następujące:

- czuwanie nad bezpiecznym cumowaniem jachtu, w razie potrzeby wybieranie lub luzowanie cum i szpringów, sprawdzanie odbijaczy;
- kontrola ruchu osób wchodzących na pokład i opuszczających jacht;
- obserwowanie ruchu statków w pobliżu miejsca zacumowania, oddawanie honorów banderą;
- zapalanie i gaszenie świateł postojowych;
- stawianie i opuszczanie bandery i gali flagowej;
- utrzymanie pełnego klaru na pokładzie;
- oprowadzanie gości po jachcie;
- w razie potrzeby prowadzenie sklepika jachtowego.

Natychmiast po zacumowaniu i wystawieniu trapu wachta obsadza stanowisko trapowego. Rozkład wacht przy trapie ustala starszy wachty. W nocy wachta nie może trwać dłużej niż dwie godziny. Od podniesienia bandery do ciszy nocnej trapowy pełni wachtę w mundurze, o ile starszy oficer nie zarządzi inaczej.

Trapowy stoi przy trapie twarzą do bandery, nie siada, nie opiera się o reling. Jego zadania to:

- zwracanie uwagi na pracę cum i odbijaczy;
- kontrola osób wchodzących i wychodzących ze statku.

Trapowy może oddalić się od trapu jedynie w celu zawiadomienia oficera o przybyciu osób urzędowych lub gości, lub w celu oddania salutu banderą, jeżeli sytuacja tego wymaga. Zejście na ląd kogokolwiek z wachty gospodarczej wymaga zgody kapitana lub starszego oficera po uprzednim uzgodnieniu z kucharzem i oficerem wachtowym. Oficera służbowego może zastąpić jedynie inny oficer wachtowy.

Wachta bosmańska

Kapitan może wprowadzić w czasie rejsu wachtę bosmańską. Wachta bosmańska to oddelegowanie wachty w czasie, kiedy nie pełni ona wachty nawigacyjnej ani gospodarczej do prac konserwacyjnych na żaglowcu: np. szycia żagli, zaplatania lin. Wachta bosmańska pełniona jest wyłącznie w porze dziennej. Grafiki wacht bosmańskich ustala starszy oficer.

Sprzątanie

W celu utrzymania czystości, cały jacht sprząta się rano zgodnie z rozkładem dnia, przy czym każda wachta ma przydzielony sektor sprzątania:

- wachta gospodarcza - kambuz, pentra, mesa, kubryk;
- wachta nawigacyjna - spardek, kabina nawigacyjna, mesingi;
- wachty pozostałe:
 - pokład główny, łazienka załogi szkolnej, nadbudówka (ściana przednia i prawa burta);

- o WC załogi szkolnej i stałej, korytarze w nadbudówce, nadbudówka (ściana tylna i lewa burta), pokład rufowy.

W ciągu dnia za czystość odpowiada wachta gospodarcza.

Każdy członek załogi zobowiązany jest utrzymywać czystość i porządek na swojej koi oraz w jej pobliżu. Wyznaczone sektory sprzątanania nie obejmują kabin załogi stałej, kabiny armatorskiej oraz kabin 4 - osobowych. Pomieszczenia te sprzątają ich mieszkańcy.

Zakazuje się wyrzucania za burtę śmieci i odpadków w portach, kanałach, na wodach wewnętrznych i przybrzeżnych. Na pełnym morzu wyrzucane za burtę są tylko odpadki żywnościowe po uprzednim uzgodnieniu z kucharzem i przynajmniej 12 mil od brzegu.

Higiena

Spożywanie posiłków odbywa się jedynie w czasie określonym w rozkładzie dnia. Wachta nocna (24:00-04:00) otrzymuje kolację nocną. Zabrania się kategorycznie przechowywania żywności w kubryku i kabinach. Łazienka i oba WC załogi szkolnej przeznaczone są dla żeglarzy i oficerów wachtowych. Toaleta załogi stałej przeznaczona jest dla osób mieszkających na rufie. W czasie rejsu należy oszczędzać wodę słodką. Podczas pobytów w morzu woda słodka jest racjonowana według zarządzeń starszego oficera. W porcie miejsce do suszenia upranej bielizny i przemoczonych ubrań, wyznacza oficer służbowy.

Przy objawach choroby morskiej zakazuje się używania umywalk i ustępów. Jedynym miejscem przeznaczonym do wymiotowania jest burta zawietrzna na śródokręciu i rufie. Nie należy wstydić się objawów choroby morskiej. Natomiast obowiązkiem każdego jest podejmowanie wyznaczonych mu zadań. Wszelkie skaleczenia, obrażenia i dolegliwości należy zgłaszać starszemu oficerowi. Obsługiwać apteczkę mogą jedynie osoby wyznaczone przez starszego oficera.

Strój i ekwipunek osobisty

Podczas rejsów przeznaczonych dla członkiń i członków ZHP każdy uczestnik rejsu musi mieć ze sobą regulaminowy mundur harcerek z nakryciem głowy. Zaleca się, aby kapitan, zastępca kapitana i starszy oficer jako nakrycie głowy używali czapek oficerskich. Pozostałym członkom załogi zaleca się stosowanie miękkich beretów lub nakryć głowy stosowanych w drużynie. Podczas rejsu nie nosi się przy mundurze sznurów funkcyjnych.

Podczas wszystkich pozostałych rejsów na jachcie, w których uczestniczą osoby niezrzeszone w ZHP, każdy z uczestników zobowiązany jest do posiadania odpowiednich do pory roku ubrań. Zaleca się do stosowania przez kapitana, zastępcę kapitana i starszego oficera czapki oficerskiej jako nakrycia głowy. Ubiór całej załogi oraz funkcyjnych, podczas wchodzenia i wychodzenia z portów, w czasie postoju, oraz przy uroczystych okazjach określa kapitan lub starszy oficer, w zależności od pogody i sytuacji. Każdy uczestnik musi posiadać niezbędny ekwipunek osobisty. Na jachcie nie ma miejsca na walizki ani plecaki ze stelażem. Należy się spakować w worek żeglarski lub miękką torbę turystyczną.

Dyscyplina

W zakresie przewinień dyscyplinarnych wszyscy członkowie załogi podlegają podczas zaokrętowania żeglarskim przepisom dyscyplinarnym Polskiego Związku Żeglarskiego. Uprawnienia dyscyplinarne w czasie rejsu ma kapitan i w zakresie przez niego określonym - starszy oficer. Każdy członek załogi podczas przebywania na jachcie oraz podczas pobytu w porcie poza jachtem obowiązany jest do przestrzegania norm Prawa Harcerskiego, a także norm żeglarskich i określonych niniejszym regulaminem.

Członkom załogi zakazuje się wnoszenia na jacht oraz spożywania alkoholu oraz innych używek (między innymi: papierosów i narkotyków). Dozwolone jest palenie papierosów w trakcie postoju w porcie, po opuszczeniu pokładu.

Ceremoniał morski, zwyczaje, tradycje

Bandery, flagi, proporce

Jacht będący w morzu nosi banderę niezależnie od pory dnia, natomiast w porcie i na kotwicy od godz. 8:00 czasu lokalnego do zachodu słońca. W morzu banderę nosi się na topie bezanmasztu, natomiast w porcie i podczas stania na kotwicy na flagsztoku. Przy odchodzeniu od nabrzeża w momencie oddania ostatniej cumy, podnosi się banderę na bezanmaszcie, następnie opuszcza się banderę na flagsztoku. Zmiana odbywa się szybko, w odróżnieniu od salutowania. Czynność odwrotną niż przy odchodzeniu od nabrzeża, wykonuje się w momencie podania pierwszej cumy na ląd.

Proporzec harcerski nosi się pod prawym salingiem grotmasztu niezależnie od pory dnia.

Na obcych wodach wewnętrznych i portach obcego państwa, podnosi się flagę tego państwa pod prawym salingiem fokmasztu.

Bandery, flagi i proporce wiąże się do flaglinki węzłem bramszotowym, tak aby nie wisił żaden wolny koniec flaglinki. Bandera powinna być podnoszona do samego szczytu a flaglinka musi być zawsze obciążona.

Bandera powinna być obsługiwana przez dwóch żeglarzy. Przy podnoszeniu i opuszczaniu bandera nie może dotykać pokładu. Po opuszczeniu powinna być starannie zwinięta.

Momenty zachodów słońca na czas postoju w danym porcie określa starszy oficer.

Podniesienie bandery

Zbiórka do podniesienia bandery odbywa się o godz. 7:55. Załoga szkolna staje w dwuszerogu na pokładzie rufowym, w pełnym umundurowaniu w następującym porządku: na prawej burcie wachta I i III, na lewej burcie wachta II i IV. Załoga stała staje w szeregu przy nadbudówce. Wcześniej oficer służbowy wyznacza ze swojej wachty dwie osoby do podniesienia bandery, jedną osobę do dzwonu. Wyznaczone osoby stoją oni na stanowiskach. W przypadku podnoszenia gali banderowej, każda wachta stawia odcinek zestawu flag przy swoim maszcie. Oficer służbowy staje na spardecku przy relingu rufowym.

Punktualnie o godz. 8:00 wydawany jest szereg komend: „Bacność, na banderę patrz, banderę podnieś!”. Wszyscy stają na bacność, oficerowie salutują, dzwonem wybija się szklanki, a wyznaczeni żeglarze wolno i miarowo podnoszą banderę (ew. także galę banderową).

Szklanki to system bicia w dzwon stosowany na żaglowcach. Zadaniem systemu jest informowanie wacht o aktualnej godzinie. Kiedy bandera znajdzie się na miejscu, oficer służbowy wydaje komendy: „Baczność! Spocznij”. Wyznaczone do bandery i dzwonu osoby oraz oficer służbowy wracają na miejsce zbiórki.

Po podniesieniu bandery Kapitan pozdrawia załogę słowami gen. Mariusza Zaruskiego: „Czuwajcie Druhowie na morzu”. Załoga odpowiada: „Czuwamy Druhu Kapitanie”. Kapitan podsumowuje ważniejsze wydarzenia poprzedniego dnia, omawia plan dnia bieżącego. Następnie jest czas na zapytania, prośby, zażalenia, skargi oraz bieżące polecenia starszego oficera, mechanika, kucharza i bosmana.

Opuszczenie bandery odbywa się bez zbiórki, oficer służbowy wyznacza dwóch żeglarzy do opuszczenia bandery. Wydaje komendę: „Baczność, na banderę, banderę opuść!” Wszyscy znajdujący się na pokładzie stają zwrócenii ku banderze. Po opuszczeniu bandery pada komenda: „Baczność! Spocznij”.

Przy wchodzeniu na jacht i opuszczaniu go każdy żeglarz oddaje honor banderze przez zwrot głowy w jej kierunku i salutowanie do czapki mundurowej lub skłon głowy (bez czapki) w momencie przekraczania burty. Mężczyźni zdejmują cywilne nakrycia głowy. Honorów nie oddają członkowie załogi wykonujący pracę wymagającą przechodzenia przez trap lub wchodzący na jacht i opuszczający go w szyku.

Oddawanie honorów

Jacht oddaje honory poprzez salut banderą:

- okrętom wojennym bez względu na ich przynależność państwową,
- Pomnikowi Bohaterów Westerplatte (przeptywając kanałem portowym w Gdańsku),
- większym od siebie jachtom i żaglowcom,
- statkom ratowniczym z krzyżem Maltańskim na burcie

Salut banderą polega na opuszczeniu jej do połowy masztu lub flagsztoku i podniesieniu jej do poprzedniego miejsca, ale dopiero wtedy, gdy salutowany odpowie opuszczeniem i natychmiastowym podniesieniem swojej bandery. Nie salutuje się z odległości większej niż 0,5 Mm. Przy spotkaniu z zespołem okrętów salutuje się tylko pierwszemu okrętowi z szyku. Oddanie honoru banderą odbywa się na komendę kapitana, starszego oficera lub oficera służbowego: „Salut banderą”.

Z okazji świąt państwowych, świąt lokalnych, na prośbę władz miejscowych i przy innych uroczystych okazjach, jacht stawia galę banderową. W morzu stawia się małą galę banderową. Polega ona na postawieniu bander na topach wszystkich masztów.

Na grotmaszcie podnosi się banderę harcerską (w miejsce proporca harcerskiego), a na fokowi i bezanie - bandery Rzeczypospolitej Polskiej. W porcie i na kotwicy stawia się wielką galę banderową. Oprócz bander na topach masztów (w porcie polskim na bezanie stawia się banderę RP) stawia się wtedy od bukszprytu do topu fokmasztu, pomiędzy topami masztów i od topu bezanmasztu do rufy flagi MKS w kolejności: SPGZ, AB1, CD2, itd. Cztery pierwsze flagi wiesza się pod nokiem bukszprytu. W porcie i na kotwicy stawia się galę banderową i opuszcza równocześnie z banderą. Przy wchodzeniu do portu flagi MKS stawia się po dojeździe do nabrzeża (lub rzuceniu kotwicy), natomiast przy wychodzeniu z portu - 30 min. przed planowanym odejściem od nabrzeża (lub zejściem z kotwicy).

Żałoba

W razie ogłoszenia żałoby na jachcie lub w porcie, bandera zostaje opuszczona do połowy. Jeżeli żałoba trwa dłuższy czas, wówczas przy podnoszeniu bandery podnosi się ją najpierw do szczytu i dopiero wtedy opuszcza do połowy. Podobnie postępuje się przy opuszczaniu bandery. Taka sama procedura obowiązuje przy salutowaniu banderą. Jacht w drodze nosi żałobę jedynie w wypadku, gdy na jego pokładzie znajdują się zwłoki.

Spożywanie posiłków

Wachty spożywają posiłki przy swoim stole razem ze swoim oficerem. Oficer daje hasło do posiłku, jemu pierwszemu podaje się nakrycie i posiłek, on daje hasło do zakończenia i powstania od stołu. Załoga stała spożywa posiłki w mesie. Kapitan może zaprosić do mesy na jeden posiłek lub na cały rejs któregoś z oficerów lub wybranego członka z załogi szkolnej. Starszy kubryku może zaprosić kapitana do spożycia posiłku z załogą.

Rozkład dnia

Rozkład dnia w morzu

7:00 - pobudka
7:10 - obieranie ziemniaków
7:20 - klar osobisty
7:45 - śniadanie
8:10 - odprawa kadry
8:15 - sprzątanie
9:30 - zajęcia programowe
13:00 - obiad
15:00 - zajęcia programowe
17:00 - podwieczorek
19:00 - kolacja
22:00 - cisza nocna

Rozkład dnia w porcie

7:00 - pobudka
7:10 - obieranie ziemniaków
7:20 - klar osobisty
7:55 - zbiórka do podniesienia bandery
8:00 - podniesienie bandery
8:10 - śniadanie
8:30 - sprzątanie
9:10 - zajęcia programowe
22:00 - cisza nocna

Grafik wacht nawigacyjnych

Dzień pierwszy

	8:00-12:00	12:00-16:00	16:00-20:00	20:00-24:00	00:00-4:00	4:00-8:00
WACHTA I		•				
WACHTA II	•				•	
WACHTA III				•		
WACHTA IV			•			•

Dzień drugi

	8:00-12:00	12:00-16:00	16:00-20:00	20:00-24:00	00:00-4:00	4:00-8:00
WACHTA I			•			•
WACHTA II		•				
WACHTA III	•				•	
WACHTA IV				•		

Dzień trzeci

	8:00-12:00	12:00-16:00	16:00-20:00	20:00-24:00	00:00-4:00	4:00-8:00
WACHTA I				•		
WACHTA II			•			•
WACHTA III		•				
WACHTA IV	•				•	

Dzień czwarty

	8:00-12:00	12:00-16:00	16:00-20:00	20:00-24:00	00:00-4:00	4:00-8:00
WACHTA I	•				•	
WACHTA II				•		
WACHTA III			•			•
WACHTA IV		•				

Załączniki

Załącznik 1

Wzór oświadczenia opiekuna niepełnoletniego uczestnika/uczestniczki rejsu na s/y Zawisza Czarny.

miejsowość, data

OŚWIADCZENIE

Ja niżej podpisana/y (imię nazwisko) legitymująca/y się dowodem osobistym/paszportem (seria i numer) oświadczam, że jestem prawną/ym opiekunem (imię nazwisko) legitymującej/ym się dowodem osobistym/paszportem (seria i numer) i wyrażam zgodę na uczestnictwo mojego dziecka w rejsie pełnomorskim na s/y Zawisza Czarny w terminie od (data) do (data)

czytelny podpis