

VADEMECUM



s/y Zawisza
Czarna



Związek
Harcerstwa
Polskiego



WORLD
SCOUTING



WORLD ASSOCIATION
OF GIRL GUIDES
AND GIRL SCOUTS

SPIS TREŚCI

HISTORIA	3	BEZPIECZEŃSTWO	20
LEGENDA ZAWISZY CZARNEGO	3	ALARMY, ZAGROŻENIA, WEZWANIA	21
HISTORIA PIERWSZEGO ZAWISZY CZARNEGO	3	Alarm ogólny (•••••—)	21
GODNY NASTĘPCA	4	Alarm pożarowy (••—)	22
DLACZEGO ZAWISZA CZARNY?	5	Zagrożenie „człowiek za burtą”	22
MIEJSCA ŻEGLUGI	5	Zagrożenie wodne	23
KALENDARIUM SŁUŻBY	5	Wezwanie „do manewrów”	23
DANE TECHNICZNE	8	Alarm „do żagli”	24
		Zbiórka załogi (•••)	25
WYRUSZAMY W REJS	10	ŻAGLE	26
JAK DOSTAĆ SIĘ NA ZAWISZĘ?	10	OBSŁUGA ŻAGLI	27
CO ZABRAĆ?	10	SŁUŻBA NA POKŁADZIE	32
Rejsy ZHP	11	PLAN DNIA	32
Rejsy otwarte dla osób spoza ZHP	11	GRAFIK WACHT NAWIGACYJNYCH	33
Zaokrętowanie i wyokrętowanie	12	SPRZĄTANIE	34
		HIGIENA	34
ZATOGA	13	WACHTA NAWIGACYJNA	35
ZAŁOGA STAŁA	13	WACHTA KOTWICZNA	39
ZAŁOGA SZKOLNA	15	WACHTA GOSPODARCZA	40
		WACHTA PORTOWA/TRAPOWA	40
CO WARTO WIEDZIEĆ PRZED WYPŁYNIĘCIEM?	16	WACHTA BOSMAŃSKA	41
SZKOLENIE	16	DYSCYPLINA	41
UKŁAD POMIESZCZEŃ STATKOWYCH I ZASADY KORZYSTANIA	17	CEREMONIAŁ MORSKI	42
Kubryk	17	SŁOWNICZEK POLSKO-ANGIELSKI	44
Toalety	17		
Pokład główny	18		



HISTORIA

LEGENDA ZAWISZY CZARNEGO

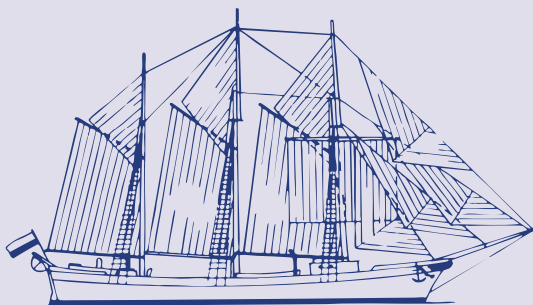
Szkuner typu Va Marie s/y Zawisza Czarny jest żaglowcem należącym od lat 60-tych ubiegłego wieku do Związku Harcerstwa Polskiego. Kontynuuje on tradycję swojego wielkiego poprzednika, drewnianego żaglowca o tej samej nazwie, który od 1935 roku, pod komendą legendarnego wychowawcy żeglarzy – generała Mariusza Zaruskiego, pełnił służbę dla młodzieży harcerskiej. Prawie każdy doświadczony polski żeglarz przeszedł przez jego pokład. Atmosfera, która towarzyszy rejsom, gwarantuje niezapomniane morskie przeżycia i nowe przyjaźnie, które potrafią przetrwać dziesięciolecia.

HISTORIA PIERWSZEGO ZAWISZY CZARNEGO

Początki wodniactwa sięgają burzliwych czasów rewolucji październikowej, kiedy to w latach 1917-1919 we Władystoku polscy żeglarze rozpoczęli szkolenie żeglarskie. Efektem dynamicznie rozwijającego się polskiego środowiska żeglarskiego stało się zakupienie w 1934 roku drewnianego szkunera Petrea. W czasie zimy 1934-1935 został on przebudowany na statek szkolny i na życzenie kapitana generała Mariusza Zaruskiego, otrzymał imię niezłomnego rycerza – Zawiszy Czarnego.

Początki żeglugi s/y Zawisza Czarny nieodłącznie związane są z Polską oraz nowopowstałym miastem portowym Gdynia. W pierwszy rejs Zawisza wyszedł 29 czerwca 1935 r. Chrzest statku odbył się 29 czerwca 1936 r. z udziałem Pani Prezydentowej Marii Mościckiej (jako matki chrzestnej) i wicepremiera Eugeniusza Kwiatkowskiego, reprezentującego marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego.

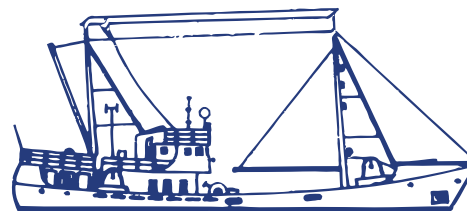
W latach 1935-1939 s/y Zawisza Czarny odbył 16 rejsów pod dowództwem gen. Mariusza Zaruskiego, odwiedzając 27 portów w 10 krajach i przebywając w sumie około 14 000 mil morskich. W 9 rejsach dla załogi nieharcerskiej – studentów Politechniki Lwowskiej, kandydatów Państwowej Szkoły Morskiej, oficerów Wojska Polskiego, uczniów i nauczycieli z kół szkolnych LM i K przeszkolono około 270 osób. W rejsach tych brali również udział harcerze i harcerki. Oprócz tego, odbyło się 7 rejsów przeznaczonych wyłącznie dla harcerki i harcerzy. Na wszystkich tych wyprawach przeszkolono łącznie ok. 430 osób. Po wybuchu wojny statek został uprowadzony przez hitlerowców do Glücksburga koło Flensburga i był używany do roku 1943 w celu szkolenia podchorążych Kriegsmarine. Niepoddawany konserwacji niszczał do tego stopnia, że gdy po wojnie sprowadzono go do Gdyni, nie nadawał się już do remontu. W 1949 r. wyholowano go na zatokę Pucką i zatopiono. Podwodną „wieczną wachtę” pełni na głębokości 8 m na pozycji: 54°40'06" N; 18°34'42" E.



Pierwszy s/y Zawisza Czarny

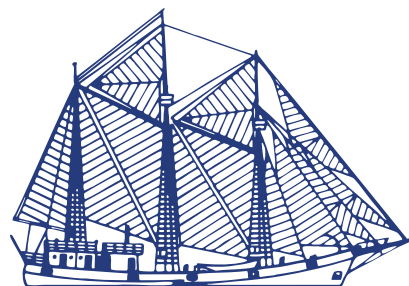
GODNY NASTĘPCA

S/y Zawisza Czarny jakiego znamy dziś, kontynuuje tradycje jachtu o tej samej nazwie, który w latach 1935-1939 zapoczątkował wychowanie morskie – niezwykle atrakcyjną i bardzo skuteczną formę kształtowania charakteru młodego człowieka. Został przebudowany w latach 1960-1961 z rybackiego lugrotrawlera typu B-11 o nazwie Cietrzew.



Sylwetka lugrotrawlera typu B-11

W ramach przebudowy prowadzonej systemem gospodarczym: zdemontowano urządzenia połowowe, obniżono i zmieniono pokładówkę, dodano podstępkę balastową, postawiono trzy maszty, otaklowano jacht jako szkuner Va Marie, a w dawnej ładowni urządzone pomieszczenia mieszkalne. Cietrzew zbudowany w 1952 r. w Stoczni Północnej w Gdańsku został wycofany z eksploatacji pod koniec lat 50-tych wraz z całą flotyllą rybackich „ptaszków”. Cietrzewia oddano harcerzom, którym służy do dziś, dając poczucie bezpieczeństwa i możliwość przeżycia wielkiej przygody.



Wygląd s/y Zawisza Czarny przed przebudową w roku 1966

Pierwszym kapitanem s/y Zawisza Czarny był legendarny podwodniak, komandor Bolestaw Romanowski, wspominany po dziś dzień z dużą estymą przez najstarszych Zawiszaków.

DLACZEGO ZAWISZA CZARNY?

Nosząc imię Zawiszy Czarnego – polskiego rycerza, bohatera bitwy pod Grunwaldem, będącego wzorem wszelkich cnót rycerskich, słynącego z odwagi i dostrzymywania danego słowa – wielokrotnie dowiódł, że jest go godny. W roku 1984, w czasie regat atlantyckich, Zawisza Czarny wstąpił 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 szkwałe. Załoga s/y Zawisza Czarny wykazała się wówczas odwagą i odpowiedzialnością w warunkach bardzo silnego wiatru i wysokiego stanu morza ratując rozbitków i poszukując kolejnych ofiar. Na Bermudach po udanej akcji ratunkowej witano ich jak bohaterów. Załoga s/y Zawisza Czarny otrzymała za tę akcję nagrodę nagrodę „Fair Play” przyznaną przez Polski Komitet Olimpijski.

MIEJSCA ŻEGLUGI

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 optynał świat w wieloetapowej wyprawie. 1992 r. jacht uczestniczył w obchodach 500-lecia odkrycia Ameryki Columbus’92. W 1994 r. odbyła się kolejna już wyprawa na Wielkie Jeziora Amerykańskie, a od wiosny 1996 r. przebywał nieprzerwanie w rejsie, głównie po Morzu Śródziemnym.

Od wypłynięcia z Gdyni w 1996 r. przez trzy i pół roku, do 11 grudnia 1999 r. s/y Zawisza Czarny odbył między innymi wyprawę dookoła Ameryki Południowej, gdzie uczestniczył w Światowym Zlocie Skautów w Chile, dwukrotnie optynał Przylądek Horn oraz odwiedził polską stację badawczą im. H. Arctowskiego na wyspie Króla Jerzego na Antarktydzie. 11 grudnia 1999 r. 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 roku 2012 w uznaniu roli jaką s/y Zawisza Czarny odegrał w morskim wychowaniu młodzieży, podczas 50 lat morskiej służby, otrzymał on prestiżową nagrodę polskiego żeglarstwa – Nagrodę Specjalną „Rejs Roku 2011”.



1960-1961	przebudowa z lugrotrawlera na żaglowiec
15 lipca 1961	podniesienie bandery, pierwszy rejs do Leningradu i Helsinek
1966-67	przedłużenie kadłuba i wymiana silnika
1972	pierwszy udział w europejskiej Operacji Żagiel: na trasie Helsinki – Falsterbo – V miejsce w kl. B
1974	europejska Operacja Żagiel, zdobycie Pucharu Bałtyku
1976	pierwszy rejs przez Atlantyk, udział w Operacji Żagiel (Operation Sail) z okazji 200-lecia USA
1978	udział w XI Światowym Festiwalu Młodzieży i Studentów w Hawanie
1979-1980	kolejna przebudowa – zastąpienie pokładówki nadbudówką, wymiana elektrycznej instalacji
1984	udział w Cutty Sark Tall Ships Races z okazji 450-lecia wyprawy Jacques'a Cartiera do Kanady: Wielkie Jeziora Amerykańskie, Kanada, USA – Przyznanie przez Polski Komitet Olimpijski nagrody „Fair Play” za akcję ratowniczą żaglowca Marques
1989-1990	wieloetapowy rejs dookoła świata: M. Śródziemne do Pireus; Kanał Sueski, Ocean Indyjski do Singapuru; pierwsze przejście równika; Korea Płn.

Chiny, Japonia do Nachodki; Pacyfik do Vancouver; Kanał Panamski do Gdyni – 392 dni rejsu, 34170 mil morskich; I nagroda Rejs Roku

1992 udział w regatach Columbus'92 z okazji 500-lecia odkrycia Ameryki

1994 Wielkie Jeziora Amerykańskie – udział w Festiwalu Dziedzictwa w Toronto.

1996-1999 rejs trwający nieprzerwanie trzy i pół roku: udział w Jamboree – Światowym Zlocie Skautów w Chile, dwukrotne opłynięcie Hornu, wizyta w stacji polarnej im. H. Arctowskiego na Wyspie Króla Jerzego w Antarktyce (powrót do Gdyni 11 XII 1999 – 1288 dni rejsu – 15170 godzin żeglowania, 87500 mil morskich, 551 wejść do portów, 2522 uczestników w 71 etapach wyprawy pod dowództwem 11 kapitanów, III nagroda Rejs Roku)

1999 Rejs Pokoju na Bliskim Wschodzie; rejs do Chersonia na Ukrainie na grób Mariusza Zaruskiego, przewiezienie dzwonu ufundowanego przez Harcerski Krąg Morski z Rzeszowa

2000-2001 udział w regatach milenijnych „The Race 2000” w Barcelonie

2006 rejs na M. Północnym: Islandia, Szetlandy – pierwszy rejs z osobami z niepełnosprawnościami narządu wzroku w ramach projektu

„Zobaczyć Morze”. Projekt realizowany jest do dziś przez Fundację Zobaczyć Morze im. Tomka Opoki

- | | |
|-------------|--|
| 2007 | udział w Jamboree w Londynie |
| 2011 | udział w Jamboree w Szwecji |
| 2011 | pierwszy grudniowy rejs z Betlejemskim Światłem Pokoju, od tego momentu odbywają się one co roku |
| 2012 | nagroda specjalna „Rejsu Roku 2011” – za całokształt działalności s/y Zawisza Czarny. |
| 2013 | rejs „Nie zna życia, kto nie służył w marynarce”, Generation Balt |
| 2014 | rejs Ukraiński, rejs Vikingów, rejs Litewski |
| 2016 | rejs w ramach fundacji ONKOREJS z osobami po przebytych chorobach onkologicznych Rejsy z Betlejemskim Światłem Pokoju do Szwecji, Danii, Litwy i Łotwy |

Również dziś s/y Zawisza Czarny pełni wytrwale swoją służbę: rocznie odbywa ponad 40 rejsów, w których uczestniczy łącznie ponad 800 młodych adeptów żeglarstwa i żeglarzy. Wśród nich najważniejsze są szkoleniowe rejsy harcerskie, rejsy z młodzieżą i osobami z niepełnosprawnościami czy wykluczonymi społecznie.



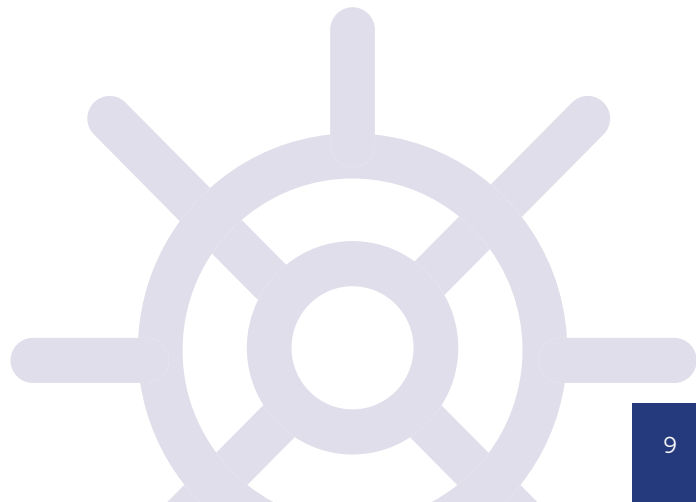
DANE TECHNICZNE

Numer rejestracyjny	POL 1 (ex. PZ 1)
Sygnal wywoławczy	SPGZ
Rok budowy	1952/1961
Kadłub	stalowy, nitowany
Ożaglowanie Powierzchnia żagli	3-masztowy szkuner Va Marie 439m ² , maksymalna 26 m ²
Długość całkowita (LOA)	36,07 m, z bukszprytem 42,90 m
Długość między pionami (Lpp)	31,12 m
Szerokość (B)	6,76 m
Zanurzenie maksymalne (Draft)	4,15 m
Wysokość boczna	4,4 m
Wysokość nad KLW (Air draft)	27,25 m
Pojemność brutto (GT)	162 (171,71 ton rej., 486,43 m ³)
Silnik DWK Moc silnika	6-cylindrowy, średnio obrotowy, z 1942 r. 287 kW (390 KM) przy 340 obr./min
Pojemność zbiorników na wodę	20 000 l
Pojemność zbiorników paliwowych	13 200 l





Środki łączności i GMDSS	radio VHF z przystawką DSC (w kabinie nawigacyjnej i na spardecku); radiowy odbiornik informacji tekstowych NAVTEX; telefon satelitarny Inmarsat; radiopława EPIRB; transponder radarowy poszukiwania i ratownictwa SART
Wypożyczenie nawigacyjne	kompas główny (żyrokompas); kompas pomocniczy (magnetyczny); kompas sterowy (magnetyczny); sekstant; 2 radary; odbiorniki GPS (3 szt.); echosonda; odbiornik automatycznego systemu identyfikacji AIS klasy B; 2 komputery nawigacyjne, repetytor programu nawigacyjnego oraz radaru na spardecku); wiatromierz elektroniczny
Środki ratunkowe	2 tratwy ratunkowe (każda 25 osób) 6 kół ratunkowych tóż ratownicza



WYRUSZAMY W REJS

JAK DOSTAĆ SIĘ NA ZAWISZĘ? _____

Wziąć udział w rejsie na s/y Zawisza Czarny może każda osoba, która ukończyła 16 lat. Uczestnicy i uczestniczki niepełnoletni muszą także posiadać pisemną zgodę rodzica lub opiekuna prawnego na udział.

Przed wyjazdem na rejs warto przeczytać ten poradnik od deski do deski. Niniejsze vademecum jest pomocne zwłaszcza tym osobom, które po raz pierwszy wybierają się na wodną żeglugę. Dzięki niemu można szybciej wdroić się do służby pokładowej.

CO ZABRAĆ?

Na rejs należy zabrać ze sobą tylko niezbędne rzeczy.

LISTA RZECZY DO ZABRANIA _____

- ✓ dokumenty: paszport lub dowód osobisty, Europejska Karta Ubezpieczenia Zdrowotnego, Książeczka Żeglarska*, opcjonalnie: patenty żeglarskie
- ✓ bielizna osobista i ubrania: w tym ciepła bielizna termiczna lub kalessony i podkoszulek z długim rękawem
- ✓ czapka z daszkiem
- ✓ sztormiak lub dobra, nieprzemakalna kurtka i spodnie
- ✓ ciepła bluza
- ✓ w miesiącach chłodniejszych: dodatkowa, ciepła bluza i ocieplane spodnie, ciepła czapka, szalik, nieprzemakalne rękawice i gogle narciarskie
- ✓ buty trekkingowe
- ✓ kalosze
- ✓ śpiwór, prześcieradło, poszewka na poduszkę (poduszki mają wymiar ok. 50x50 cm)
- ✓ ręcznik
- ✓ przybory toaletowe
- ✓ zażywane leki
- ✓ mile widziane: instrumenty muzyczne, śpiewniki i dobry humor

* Jeśli to Twój pierwszy rejs i nie posiadasz Książeczki Żeglarskiej – możesz ją zakupić na pokładzie.

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.



Podczas rejsów przeznaczonych dla członków i członkiń ZHP, każda osoba uczestnicząca w rejsie musi mieć ze sobą regulaminowy mundur harcerski z nakryciem głowy. Zaleca się do stosowania przez kapitana, zastępcę kapitana i starszego oficera czapki oficerskich. Pozostali członkowie załogi powinni stosować miękkie berety lub nakrycia głowy stosowane w drużynie. Podczas rejsu nie nosi się przy mundurze sznurów funkcyjnych.

Podczas rejsów otwartych dla osób niezrzeszonych w ZHP, każda osoba zobowiązana jest do posiadania ubioru odpowiedniego do pory roku. Zaleca się do stosowania przez kapitana, zastępcę kapitana i starszego oficera czapki oficerskiej. Dopuszcza się stosowanie białych koszul mundurowych z pagonami bądź granatowych koszul mundurowych. Funkcyjni noszą koszule mundurowe i swetry mundurowe w kolorze granatowym. Osoby niezrzeszone w ZHP nie noszą oficjalnego umundurowania ZHP.

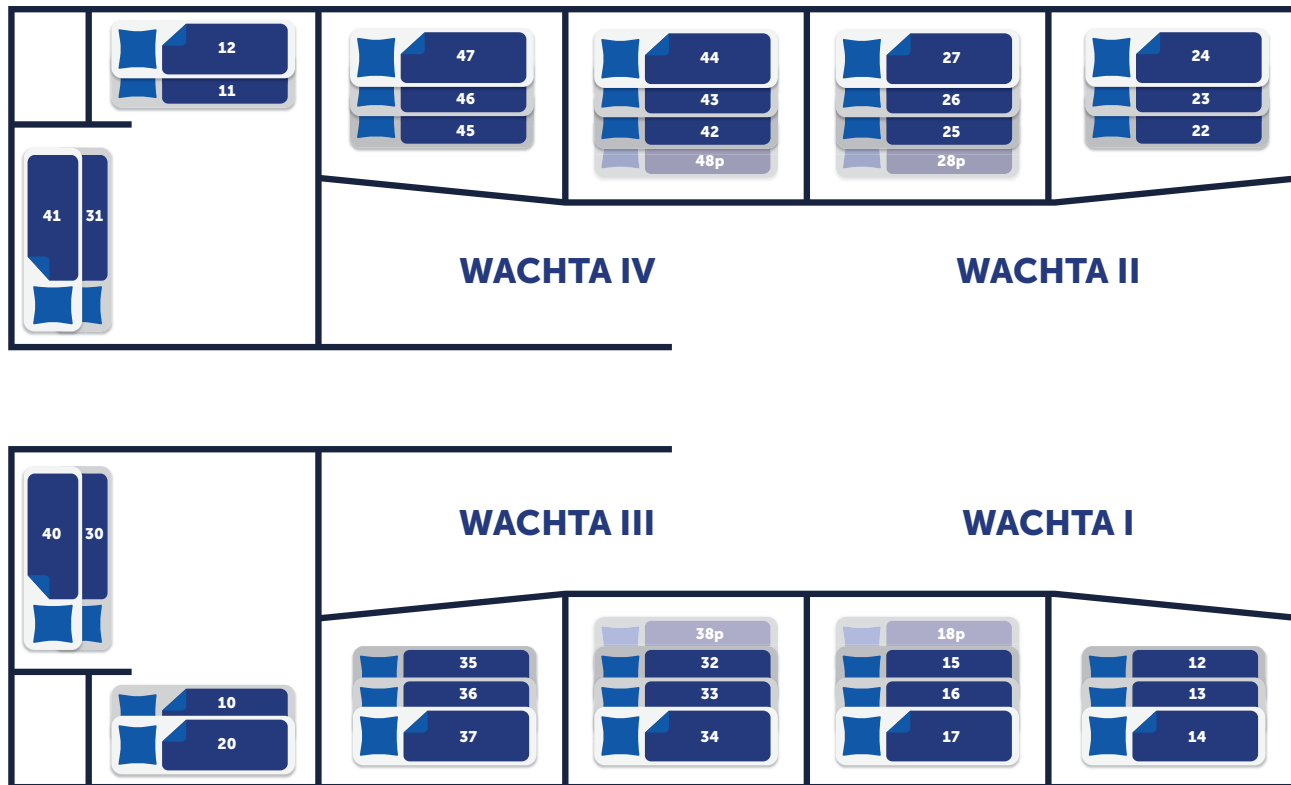


ZAKRĘTOWANIE I WYOKRĘTOWANIE

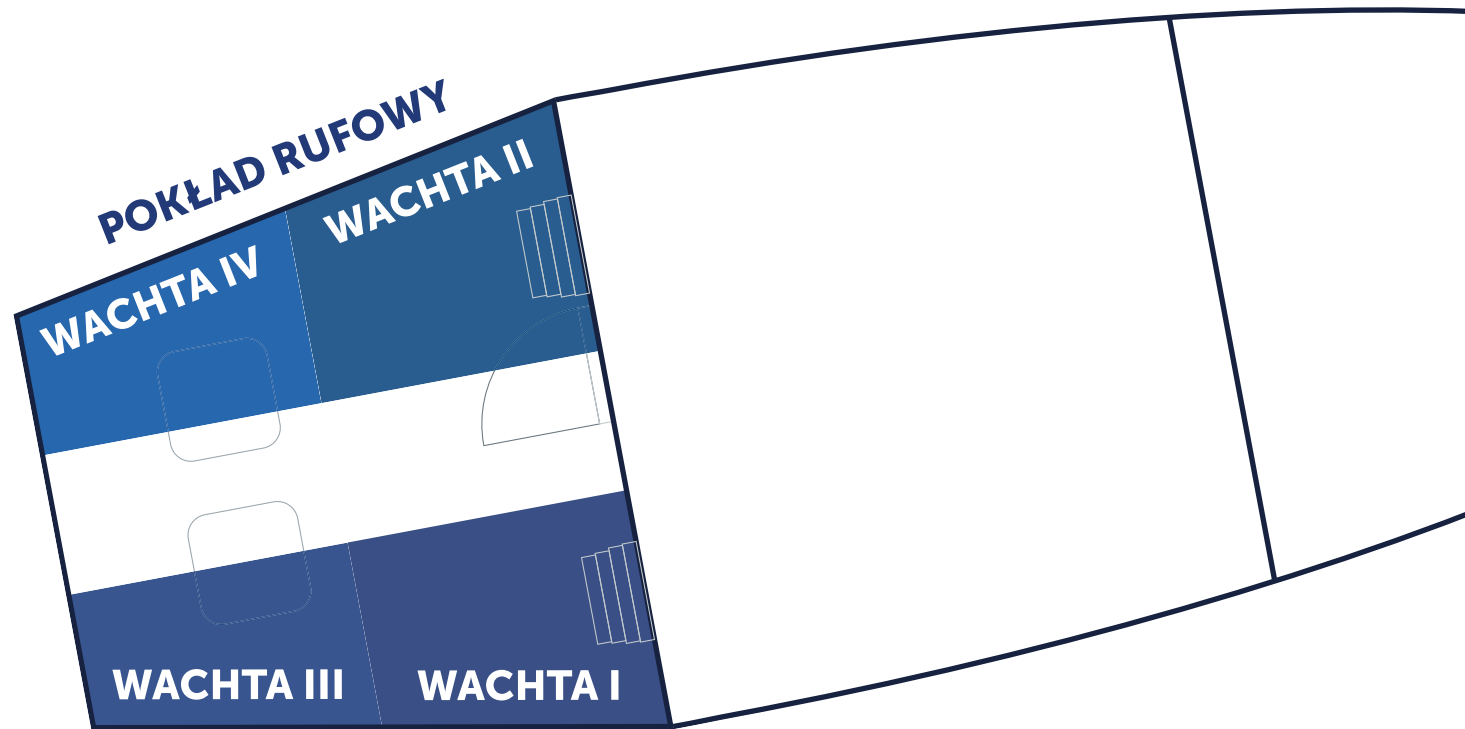
Godzina zaokrętowania na statek jest podawana w informacjach dotyczących rejsu. Na statek należy zgłosić się dokładnie o tej godzinie lub kilka do kilkunastu minut wcześniej, tak, żeby cała załoga była na burcie dokładnie w godzinie zaokrętowania.

Po uzgodnieniu telefonicznym z organizatorem rejsu można przybyć na statek nawet z kilkugodzinnym wyprzedzeniem. Jest w zwyczaju, że osoby, które przybywają wcześniej, zatrudniane są do sztautowania, zaopatrzenia i innych prac pokładowych.

Po przybyciu na statek należy bezzwłocznie zgłosić się do oficera służbowego, który pokieruje dalszymi działaniami. Zaokrętowanie następuje w momencie przekazania starszemu oficerowi dokumentu tożsamości (dowodu osobistego lub paszportu) oraz książeczki żeglarskiej wraz z patentami lub innymi wymaganymi dokumentami 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.



Rozkład koi w kubryku



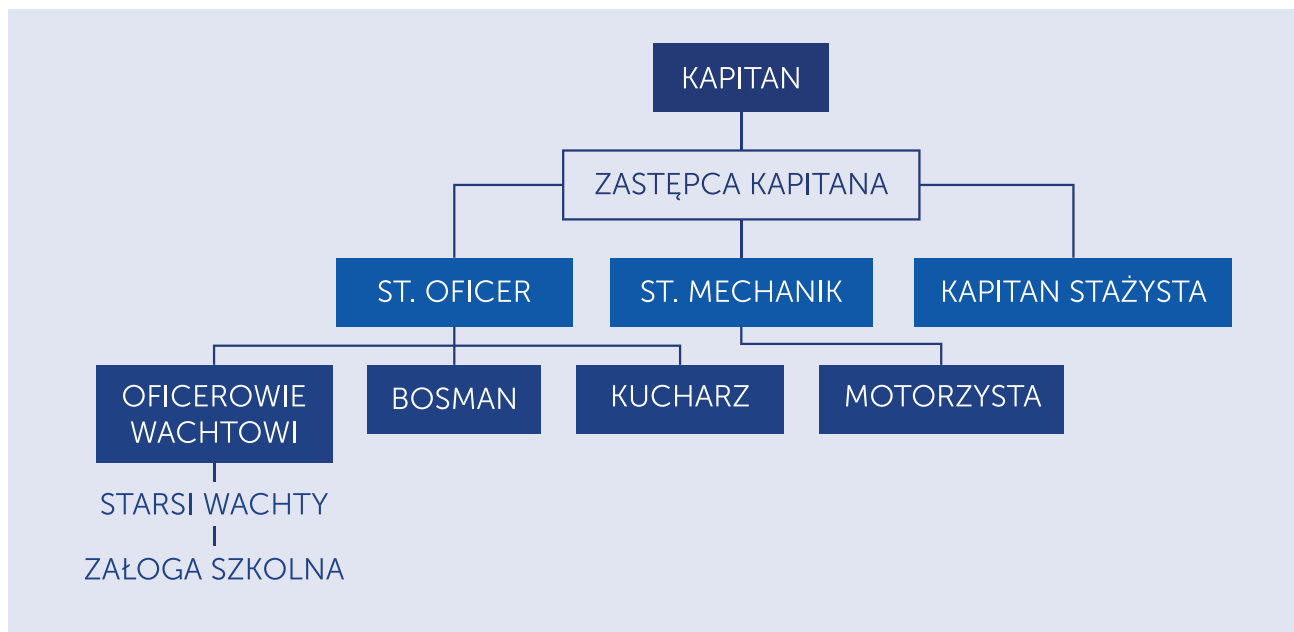
Miejsce zbiórki załogi na rufie

Rejs rozpoczyna się od zbiórki załogi na rufie. Zbiórki załogi ogłaszane są dzwonkiem alarmowym. Sygnał do zbiórki to trzy krótkie dzwonki (•••) (wszystkie sygnały są powtarzane trzykrotnie). Po jego ogłoszeniu cała załoga bezzwłocznie udaje się na rufę, gdzie ustawia się w wyznaczonym dla wachty miejscu, w dwuszeregu, z oficerem wachtowym stojącym na czele wachty. Zbiórki takie odbywają się zawsze wtedy, kiedy jest potrzeba wspólnego spotkania kapitana z załogą, a w szczególności – na podniesienie bandery. Pierwsza zbiórka, bezpośrednio po zamustrowaniu, służy przywitaniu się, przedstawieniu planu rejsu i omówieniu podstawowych zasad funkcjonowania załogi na statku.

ZAŁOGA

ZAŁOGA STAŁA

Załogę stałą stanowią: **kapitan, starszy oficer, bosman, starszy mechanik, 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 prowadzi jacht i 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 przez kapitana. Jego obowiązki i zakres odpowiedzialności określone są przez kapitana.

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, za 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 (zężowego), za 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.

Mechanik (motorzysta) podlega bezpośrednio starszemu mechanikowi, przeprowadza naprawy i konserwacje urządzeń maszynowych, elektrycznych i instalacji, odpowiada za stan techniczny i działanie silników łożni pneumatycznych, za czystość w siłowni. Pełni wachty w siłowni na zmianę ze starszym 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, kapitan stażysta i starszy oficer stażysta.

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.

Oficerem wachtowym może być 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.

Starszy wachty jest wskazywany przez organizatora rejsu i 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. Kieruje pracą wachty podczas wachty kambuzowej i przy sprzątanii rejonów.

Kapitan stażysta zdobywający pod okiem kapitana kwalifikacje potrzebne do prowadzenia dużych jachtów i pełniący wachtę nadzorującą. Jego zadania ustala każdorazowo kapitan.

Starszy oficer stażysta zdobywa pod okiem doświadczonego starszego oficera kwalifikacje niezbędne do pełnienia funkcji starszego oficera.

Spośród załogi szkolnej starszy oficer może mianować **bibliotekarza** – opiekującego się biblioteką szkoleniową, **kronikarza** – odpowiedzialnego za prowadzenie kroniki oraz innych funkcyjnych w miarę potrzeby.

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

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



CO WARTO WIEDZIEĆ PRZED WYPLYNIECIEM?



SZKOLENIE

Każdy uczestnik rejsu powinien podnosić swoje kwalifikacje żeglarskie, uczestnicząc aktywnie w prowadzonym szkoleniu oraz samodzielnie, korzystając z dostępnych na jednostce pomocy (publikacji nautycznych, książek o tematyce żeglarskiej, podręczników i poradników).

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

- rozkład pomieszczeń;
- przeznaczenie i rozmieszczenie lin olinowania ruchomego;
- nazwy wszystkich żagli;
- zasady ochrony środowiska zgodne z konwencją MARPOL;
- dane techniczne;
- zarys historii.

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



Kubryk

Pomieszczenia załogi szkolnej znajdują się w kubryku. Tam załoga spożywa posiłki, odpoczywa, śpi i przechowuje swoje rzeczy. Pomieszczenia rufowe, a w szczególności mesa i kabina nawigacyjna, są zasadniczo zarezerwowane dla załogi stałej. Jest to podyktowane zarówno wymogami służby (warunki pracy w kabinie nawigacyjnej), jak i faktem, iż załoga stała, spędzająca dużą część swojego życia na pokładzie statku potrzebuje miejsca do wypoczynku. Wstęp do pomieszczeń rufowych mają członkowie załogi szkolnej, którzy pełnią wachtę nawigacyjną (dostęp do kabiny nawigacyjnej) i gospodarczą (dostęp do kambuza i mesy).

Zabrania się kategorycznie przechowywania żywności w kubryku i kabinach. Spożywanie posiłków odbywa się jedynie w czasie określonym w rozkładzie dnia. Zabrania się kategorycznie łazienka (wejście z kubryku) i oba WC (wejście ze śródokręcia) załogi szkolnej przeznaczone są dla załogi szkolnej i oficerów wachtowych. Toaleta załogi stałej (obok kabiny nawigacyjnej) przeznaczona jest dla osób mieszkających na rufie.

W czasie rejsu należy oszczędzać wodę słodką. Podczas dłuższych pobytów w morzu woda słodka jest racjonowana według zarządzeń starszego oficera. W porcie miejsce do suszenia upranej bielizny i przemoczonych ubrań wyznacza oficer służbowy.

Wszystkie **włazy na statku** (tak nazywają się zarówno wszelkie klapy w pokładzie, jak i drzwi do pomieszczeń) muszą być zamocowane (zamknięte albo otwarte) na haczyk lub zatrzask. Włazy niezamocowane mogą w miarę kołowania się statku wyrządzić krzywdę osobom znajdującym się w pobliżu.

Toalety

Instalacja toalet jest podciśnieniowa, w związku z czym jest bardzo podatna na zatkania. Na pokładzie obowiązuje zakaz wrzucania jakichkolwiek przedmiotów higienicznych do toalet.

Przepompownia znajduje się w pomieszczeniu sąsiadującym z kubrykiem, co w razie awarii wywołuje w pomieszczeniu załogi długotrwałe utrzymujący się, nieprzyjemny zapach. Zatkanie instalacji toalet może skutkować uciążliwą dla załogi naprawą, a nawet całkowitym wyłączeniem toalet.

Przy objawach **choroby morskiej**, a w szczególności wystąpienia wymiotów zakazuje się używania do tego celu umywalk i ustępów. Jedynym miejscem przeznaczonym do wymiotowania jest burta zawietrzna na śródokręciu i rufie.

Nie należy wstydzić się objawów choroby morskiej. Nie jest ona jednak powodem do zwolnienia z podejmowania wyznaczonych zadań.

Wszelkie skaleczenia, obrażenia, objawy choroby i inne dolegliwości należy zgłaszać starszemu oficerowi. Apteczkę obsługiwać mogą jedynie osoby wyznaczone przez starszego oficera. Apteczka znajduje się w kajucie nawigacyjnej.



Pokład główny

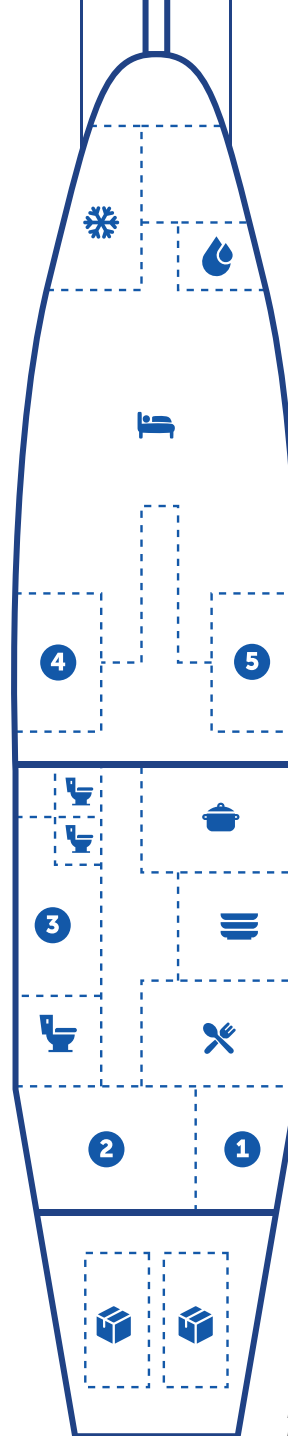
Pokład główny dzieli się na kilka części posiadających swoją specyfikę: **fordek**, to miejsce, na którym w żegludze pod żaglami pełnią swoją służbę obserwatorzy (tzw. oko). Wszystkie osoby przebywające na fordeku muszą mieć założone szelki i być przypięte do statku.

Spardek to miejsce, na którym zasadniczo znajdują się członkowie wachty nawigacyjnej. **Pokład rufowy** jest przeznaczony głównie dla załogi stałej. Ogólnie dostępną przestrzeń pokładu jest **śródkręcie i pokład dziobowy**.

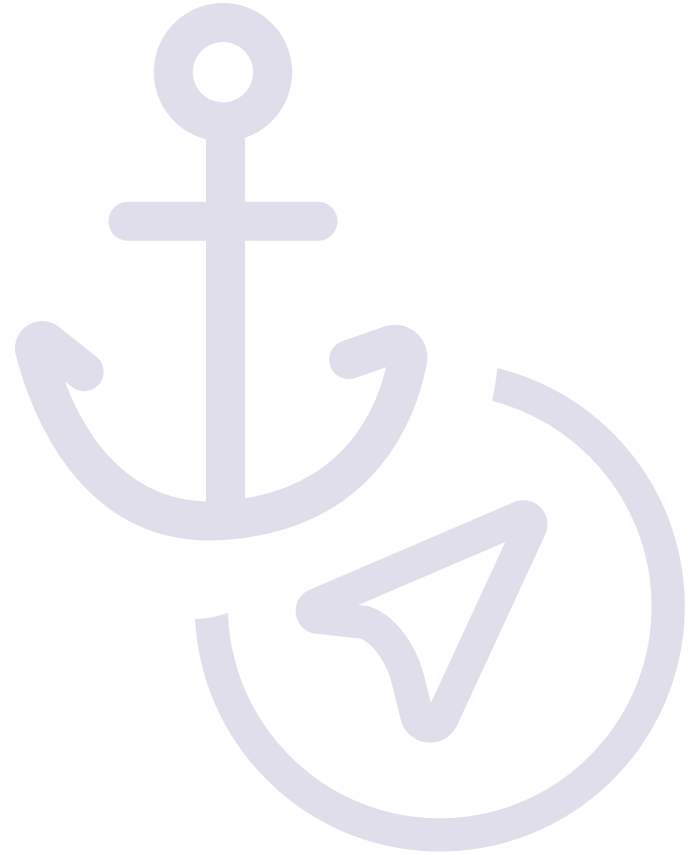
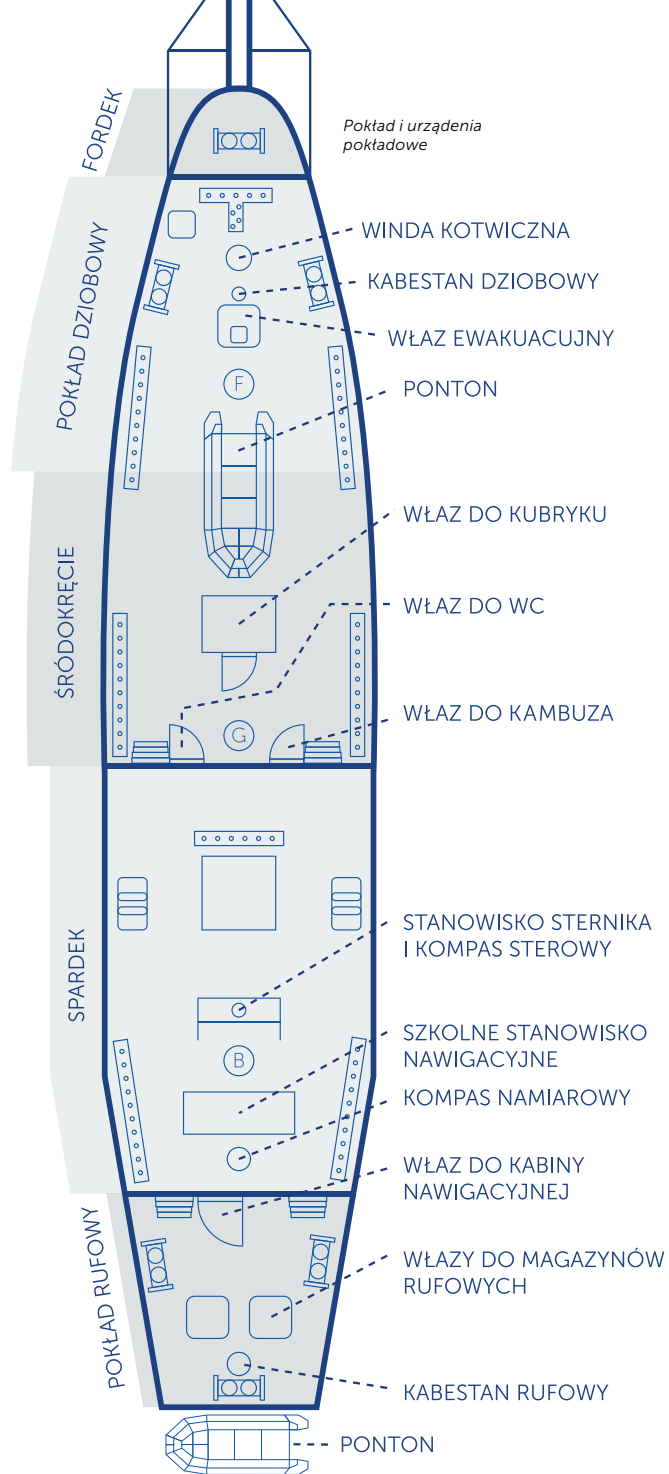
Zgodnie z Konwencją MARPOL, zakazuje się wyrzucania za burtę jakichkolwiek śmieci i odpadków w portach, kanałach, na wodach wewnętrznych i przybrzeżnych. Na pełnym morzu, w odległości powyżej 12 Mm, mogą być wyrzucane za burtę jedynie odpady o charakterze organicznym, a i to dopiero po uzgodnieniu z kucharzem. Pojemniki na śmieci znajdują się na spardeku.

Całą załogę obowiązuje oszczędzanie energii i wody. Należy zwracać uwagę na to, aby nie używać w pomieszczeniach włączników światła oznaczonych czerwonymi paskami. Włączniki te służą do włączania oświetlenia awaryjnego w przypadku awarii zasilania sieci 230 V.

- | | | | | | |
|---|--------------------|---|----------|---|--------|
| 1 | KABINA KAPITAŃSKA |  | MAGAZYN |  | PENTRA |
| 2 | KABINA NAWIGACYJNA |  | CHŁODNIA |  | KAMBUZ |
| 3 | KABINA ARMATORSKA |  | ŁAZIENKA |  | KUBRYK |
| 4 | KABINA OFICERSKA |  | WC | | |
| 5 | KABINA ST. WACHTY |  | MESA | | |



Rozkład pomieszczeń na statku



- POLER
- NAGIELBANK
- TRATWA RATUNKOWA
- BEZANMASZT
- GROTMASZT
- FOKMASZT

BEZPIECZEŃSTWO

Całą załogę obowiązuje stosowanie zasad bezpieczeństwa określonych w regulaminie rejsu.

Wymaga się od kapitana i starszego oficera dbania o wdrażanie zasad określonych regulaminem, w szczególności poprzez:

- stosowanie czynności określonych w listach kontrolnych systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- opracowanie planu podróży na każdą podróż morską żaglowca;
- wykreślenie trasy według punktów drogi określonych w planie podróży na mapie papierowej i elektronicznej;
- organizowanie codziennych porannych odpraw kapitana.

Po zaokrętowaniu każdy członek załogi musi zapoznać się z rozkładem alarmowym umieszczonym w kubryku oraz instrukcją przeciwpożarową, wyjściami awaryjnymi, sprawdzić pas ratunkowy, dopasować szelki bezpieczeństwa. Zestaw tych czynności nazywa się **zamustrowaniem**. Fakt zapoznania się z listą członków załogi potwierdza podpisem na liście kontrolnej.

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.

W morzu wszystkie bulaje pozostają zamknięte. Przy stanie morza 4 i więcej, należy zamykać dolne połówki włazów do pomieszczeń bądź całe włazy.



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

Wejście na maszty (przy wyłączonych radarach) 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 szelek asekuracyjnych

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 strome schody. Przy manewrach dochodzenia i odchodzenia statku 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. Nie wolno odknagowywać **topenant gafli i bryfokreji.**

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

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

Na jacht wchodzi i wychodzi się jedynie przez trap.

Ze względów bezpieczeństwa nie zaleca się noszenia podczas rejsu obrączek, pierścionków, kolczyków oraz innych ozdób biżuteryjnych. Należy także uważać na

chusty harcerskie, szczególnie wiązane w sposób skautowy i inne elementy umundurowania harcerskiego.

ALARMY, ZAGROŻENIA, WEZWANIA

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

- alarm „ogólny” •••••—
- alarm „pożarowy” ••—
- wezwanie „do manewrów” •—
- wezwanie „do żagli” —
- zbiórka załogi na rufie •••

ALARM OGÓLNY (•••••—)

Ogłasza kapitan statku.

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

Pasy ratunkowe zakłada się dopiero po wyjściu na zewnątrz. Jest to podyktowane niebezpieczeństwem utknięcia w zalanym pomieszczeniu pod pokładem osoby, która zbyt wcześnie założyła pas ratunkowy.

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

Podział czynności określa rozkład alarmowy.

Opuszczenie statku następuje na polecenie kapitana. Kapitan przez rozgłośnię statkową kilkakrotnie poleca opuścić statek.

Wodowanie tratw odbywa się na rozkaz kapitana. Operację tę przeprowadzają wyznaczeni odpowiednio oficerowie. Opuszczenie statku następuje na wyraźne, powtórzone kilkakrotnie przez rozgłośnię statkową polecenie kapitana, poprzedzone jednym długim sygnałem syreny (—).

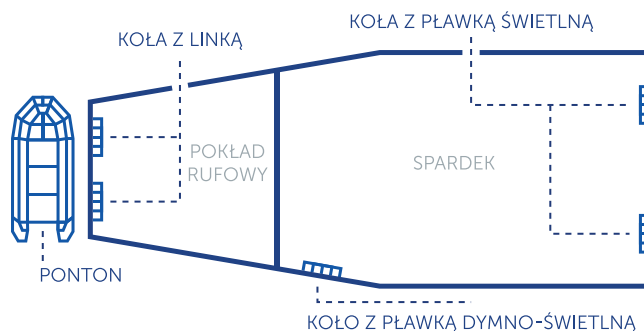
Operacja ewakuacji odbywa się pod kierownictwem dowódców tratw. Tratwą pierwszą dowodzi kapitan, tratwą drugą – starszy oficer. Zasadniczo, jeśli warunki są dobre, przesiadanie się do tratw winno następować na śródkrećciu bezpośrednio z pokładu na tratwę, w kolejności wyznaczonej przez dowódcę tratwy. Jednakże trzeba przyjąć, iż ewakuacja najczęściej odbywa się w warunkach złych. Wówczas przebieg ewakuacji odbywa się następująco: wyznaczona osoba skacze na dach tratwy (o ile tratwa otworzyła się we właściwej pozycji), po czym wchodzi do środka i przygotowuje się do przyjmowania załogantów. Pozostałe osoby wskakują do wody w bezpośredniej bliskości tratwy, po czym w spokoju, pojedynczo, przy pomocy osób już znajdujących się na tratwie – dostają się do środka. Skok do wody wykonuje się na nogi. Przed i w trakcie skoku należy oburącz pochwycić górną część pasa (przy szyi) i obciążać pas w dół, w celu uniknięcia uszkodzenia nim zuchwy podczas skoku.

ALARM POŻAROWY (••→)

Ogłasza kapitan lub starszy oficer.

Każdy, kto pierwszy usłyszy syrenę alarmową zlokalizowaną w korytarzu przy łazience załogi stałej, 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 bosmana, należy przekazać im informacje o pożarze i przejść do czynności wynikających z rozkładu alarmowego.

Lokalizacja kół ratunkowych



ZAGROŻENIE „CZŁOWIEK ZA BURTĄ”

Ogłoszenie jest poprzedzone sygnałem „alarm ogólny”.

Ogłasza kapitan lub oficer wachtowy.

Ten, kto pierwszy zauważy wypadnięcie człowieka za burtę rzuca mu najbliższe znajdujące się koło ratunkowe i zawiadamia mostek donośnym okrzykiem „człowiek za prawą/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. Kapitan lub 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 starszego 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 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 określone jest w rozkładzie alarmowym. Sprzęt awaryjny znajduje się pod siedzeniami w mesie, forpiku oraz forbaku na lewej burcie.

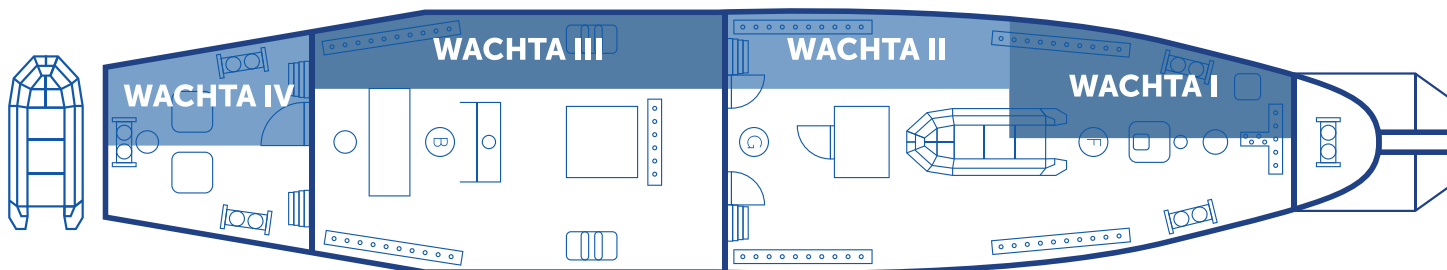
WEZWANIE „DO MANEWRÓW” (•-)

Ogłasza kapitan lub starszy oficer.

Na 20 minut przed planowanym alarmem manewrowym starszy oficer zawiadamia mechanika i przygotowuje jacht do manewrów, dokonuje sprawdzenia działania 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 na swoje miejsce.

Rozkład alarmowy – miejsca zbiórki załogi podczas alarmu „do manewrów”



I wachta staje w szeregu na lewej burcie przed fokmasztem. Na komendę obsługuje rzutki, cumy i szpringi dziobowe, kabestan,

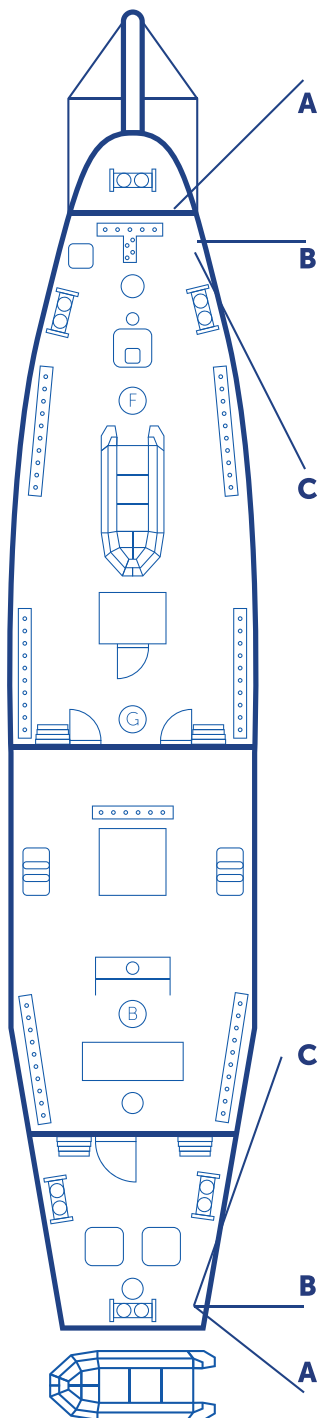
II wachta staje w szeregu na lewej burcie na śródkręciu. Wystawia „desant”. Na komendę obsługuje trapy, schodnie, światła postojowe, flagi, sygnały, a oficer wachty zapisuje na spardecku manewry,

III wachta staje w szeregu na lewej burcie na śródkręciu. 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.

Rodzaje cum

- A** – CUMY
- B** – BRESTY
- C** – SZPRINGI



Po zakończeniu manewrów wszyscy wracają na swoje stanowiska czekając na odwołanie alarmu, wachta nawigacyjna obejmuje służbę. Z alarmu manewrowego mogą być wyjątkowo zwolnieni żeglarze z wachty gospodarczej zajęci w kuchni.

W pracy na cumach niebezpieczne są momenty: obkładania cumy na polerze (nie można dopuścić, żeby pomiędzy linę a poler dostała się dłoń) i napinania się cumy na polerze (należy odsunąć się na przynajmniej 1,5 m od pracującej na polerze lub kabestanie cumy).

Przy pracy odbijaczami zwrócić należy uwagę na umieszczenie odbijaczy na właściwej wysokości (tak by chroniły one kadłub przed zetknięciem z nabrzeżem). Odbijaczy podczas manewrów nie należy wiązać! Załogant trzymający odbijacz winien przesuwać się z nim w miarę przesuwania się statku względem nabrzeża.

Na początku rejsu przed przystąpieniem do manewrów, oficerowie wachtowi przeprowadzają ćwiczenia w pracy na cumach, w tym doskonałą umiejętność rzucania rzutką.

ALARM „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 szelkami 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.

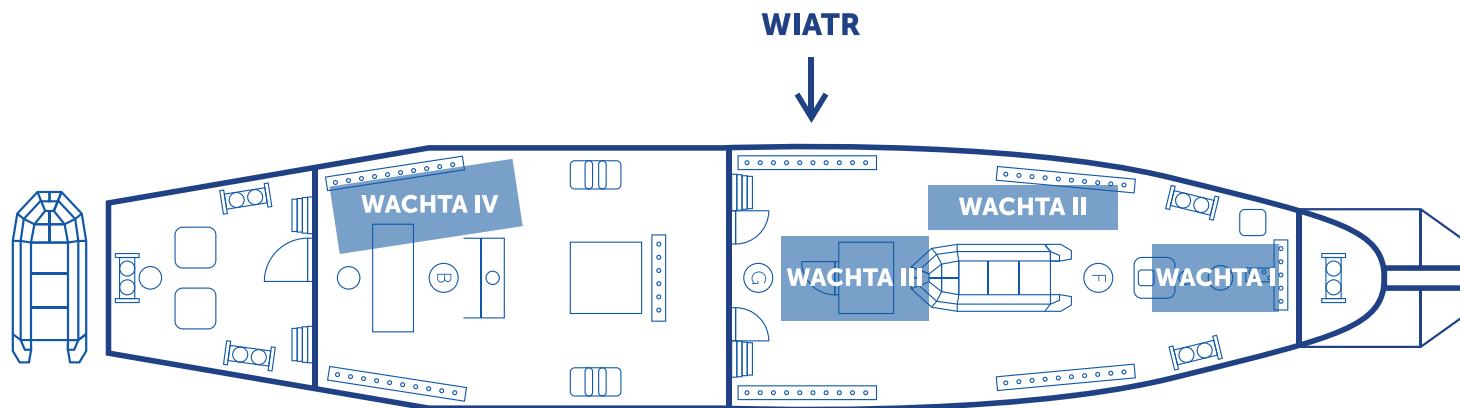
Po zakończeniu manewrów oficer wachtowy melduje klar i sprawdza obecność wszystkich żeglarzy. Wachty na zbiórce czekają na odwołanie alarmu. Na początku rejsu, przed przystąpieniem do manewrów, oficerowie wachtowi przeprowadzają szkolenie załogi z pracy z żaglami.

Dla właściwego wypełnienia obowiązków podczas alarmu do żagli niezbędna jest znajomość nazw i lokalizacji wszystkich żagli na statku. Na początku rejsu załoganci poznają nazwy żagli i lin ze swojego stanowiska manewrowego, a później z pozostałych stanowisk.

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 alarmowy – miejsca zbiórki załogi podczas alarmu „do żagli”

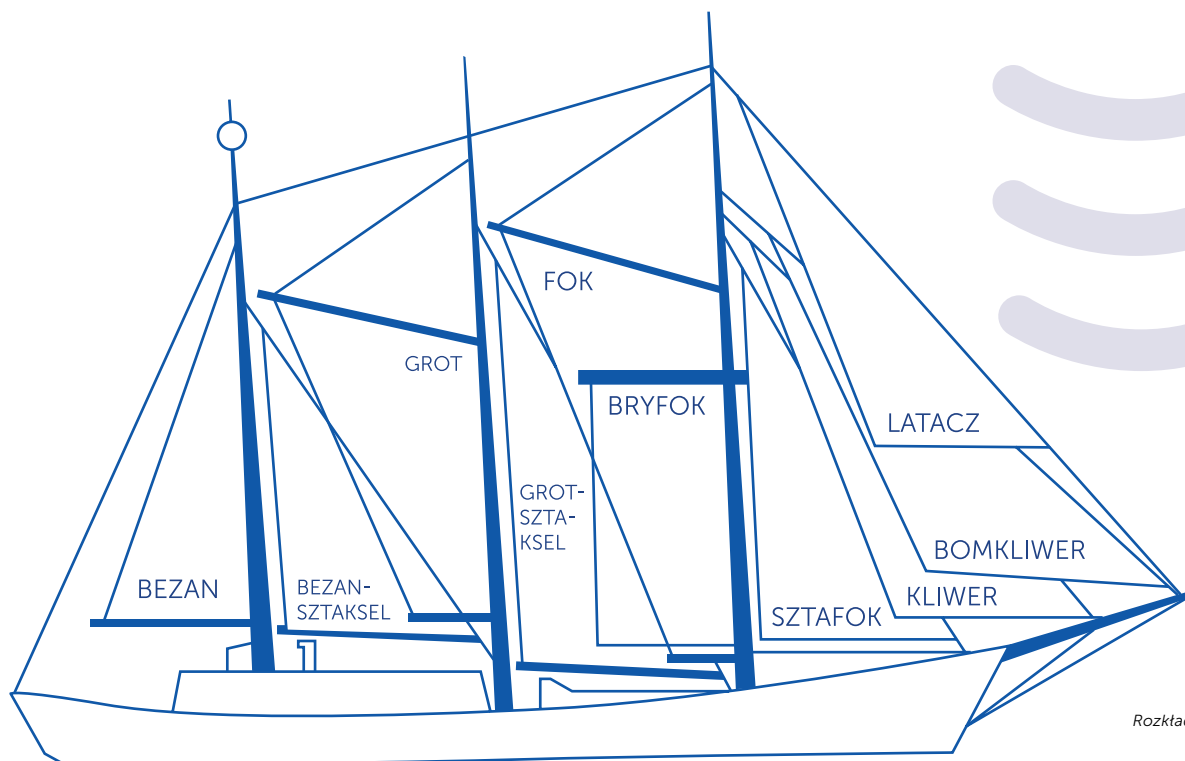
ŻAGLE

Na jachcie znajdują się trzy rodzaje żagli. Żagle trójkątne to: sztaksle bez bomów (latacz, bomkliwer, kliwer), sztaksle z bomami (sztafok, grotsztaksel i bezansztaksel) i bezanżagiel. Żagle główne z gaflami żebrowymi (szprajsgaflami): fokżagiel i grotżagiel. I wreszcie czworokątny żagiel do pełnych wiatrów: bryfok.

Żagle są obsługiwane przy pomocy olinowania ruchomego. Do niego należą m.in. fały, czyli liny służące do podnoszenia żagla. Każdy żagiel posiada również linę służącą do jego zrzucania, czyli kontrafał.

Fały są zwykle mocowane na nagielbankach na prawej burcie, a kontrafały przy masztach. Wyjątkiem są sztaksle dziobowe, których fały i kontrafały są mocowane naprzemiennie do nagielbanków burtowych (fały) i na forbaku: latacz – prawa burta, bomkliwer – lewa, kliwer – prawa, sztafok – lewa.

Do wybierania lub luzowania żagla służą szoty i kontraszoty. Ich mocowanie jest zmienne i zależy od ustawienia żagla.



Rozkład żagli

Szoty sztaksli postawionych na bukszprycie są mocowane do burt w innej kolejności niż żagle: licząc od dziobu najpierw jest to szot bomkliwra, potem kliwra i wreszcie latacza.

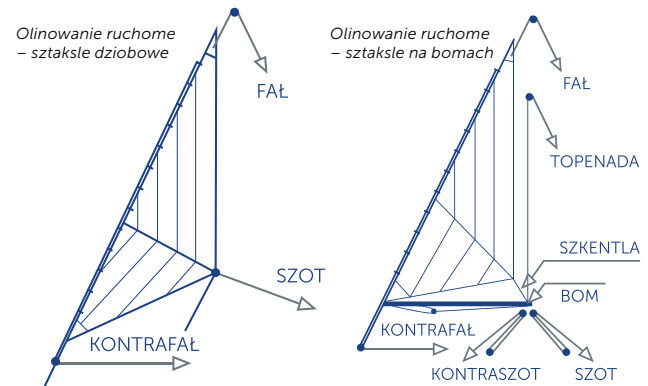
Topenanty to liny dźwigające bomy. Mocowane są do nagielbanków na lewej burcie (bomy bezana i sztaksli) i przy maszcie (bomy foka i grota). Są to liny, których obsługa wymaga ostrożności i przynajmniej dwuosobowej obsługi, ponieważ bomy są ciężkie, a ich upuszczenie na stojącego pod nim załoganta może doprowadzić kalectwa, a nawet śmierci.

Sztaksle na bomach i bezan posiadają jeszcze liny służące do naciągania liku dolnego żagla. Są to szkentle.

OBSŁUGA ŻAGLI

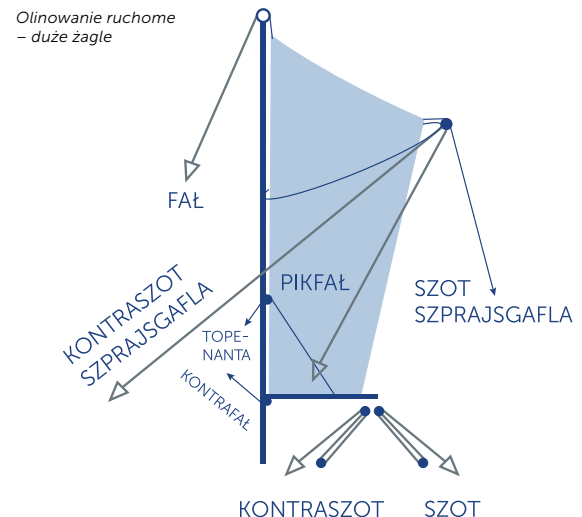
Ważne uwagi w związku z obsługą żagli:

1. Bezpiecznie i solidnie wykonuj rozkazy i polecenia przełożonych.
2. Zawsze sprawdź, czy dobrze zaknagowałeś linę, czy wpiąłeś prawidłowo blok. Od tego będzie zależało bezpieczeństwo Twoje, Twoich koleżanek i kolegów oraz żaglowca.
3. Jeśli czegoś nie wiesz, nie umiesz wykonać danego polecenia – nie ukrywaj tego faktu, zapytaj, gdyż kto pyta, nie błądzi.



W obsłudze sztaksli dziobowych niebezpiecznym momentem jest obecność członków załogi na bukszprycie podczas manewrów żaglami. Źródłem zagrożenia jest blok szotów. Swobodnie poruszający się blok podczas topotania żagla może uderzyć i dotkliwie poranić osobę będącą w jego zasięgu.

W pracy ze sztaksłami na bomach należy uważać na operowanie topenantą dźwigającą ciężkie bomy. Pamiętaj o zasadzie, że lina zawsze wychodzi spod nagła.

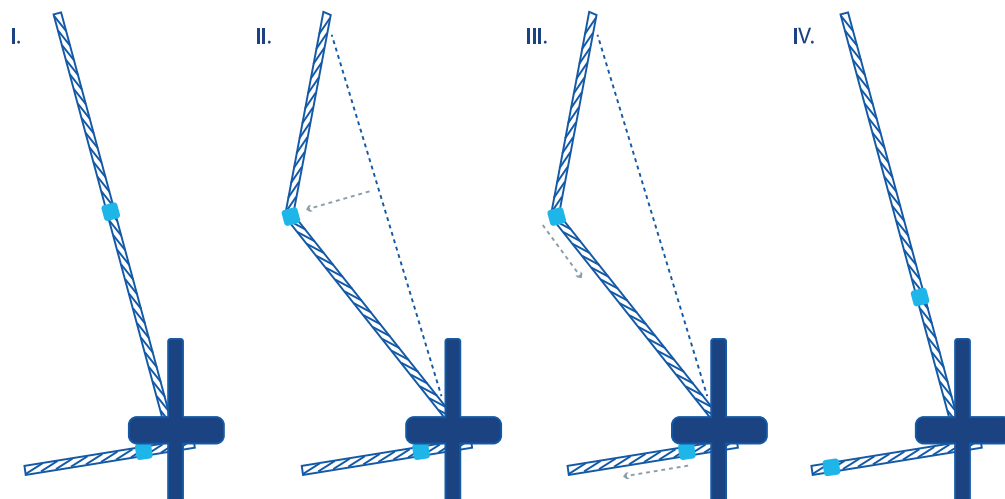


Buchtę liny obłożonej na naglu zawieszają się na naglu kolejnym w kierunku rufy. Liny buchtujemy zgodnie z kierunkiem wskazówek zegara.

Przed obłożeniem liny na naglu należy ją „wypompuwać”. Prawidłowe pompowanie wykonuje się poprzez dwie następujące po sobie czynności wykonywane

przez co najmniej dwie osoby: najpierw jedna osoba lub więcej odciąga linę w bok, podczas gdy druga lub więcej stopuje (blokuje przesuwanie się) na naglu (rys. II), a następnie osoba pierwsza obciąga linę w dół, w kierunku nagła, a osoba druga wybiera ją poprzez nagiel (rys. III).

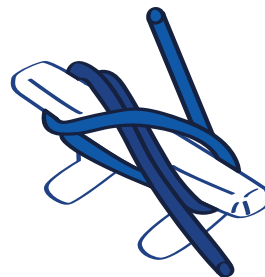
*Prawidłowe „pompowanie”
lin na naglu*

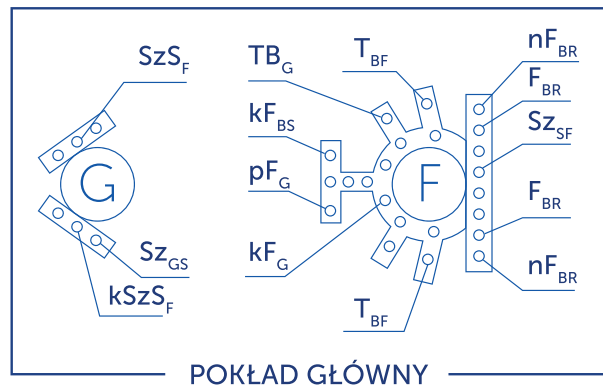
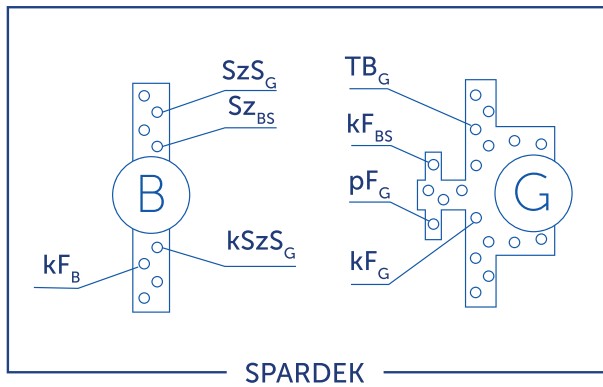
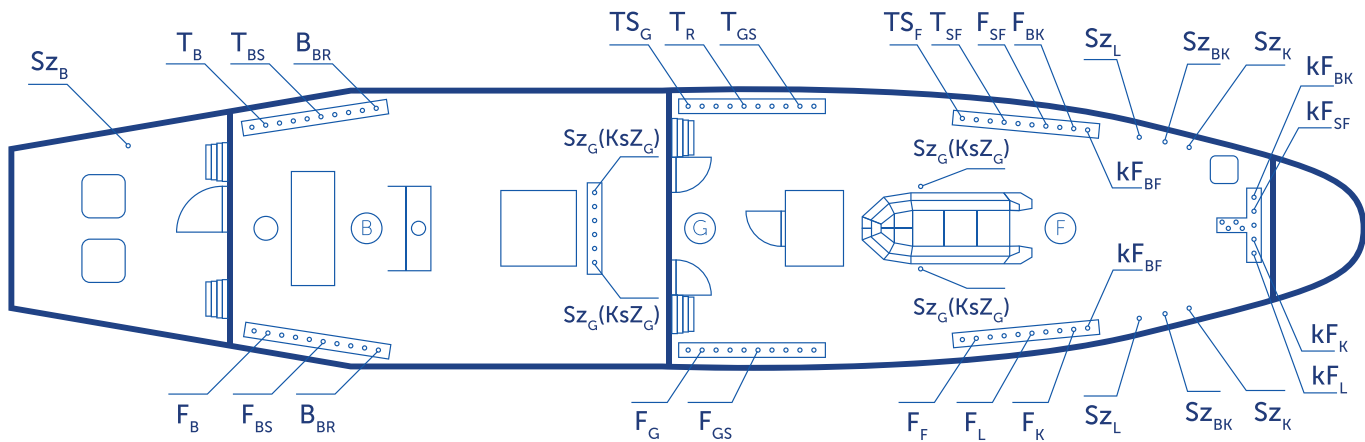


Poprawne obkładanie liny na naglu



Poprawne knagowanie





NIE RUSZAĆ I NIE ZDEJMOWAĆ LIN PODWÓJNIE OBŁOŻONYCH

FAŁY

F_K - kliwra
 F_{BK} - bomkliwra
 F_L - latacza
 F_{SF} - sztafoka
 F_F - foka
 F_{GS} - grotsztaksla
 F_G - grota
 F_{BS} - bezansztaksla
 F_B - bezana
 F_{BR} - bryfoka
 nF_{BR} - nokfat bryfoka
 pF_F - pikfat foka
 kF_G - kontrafat grota
 kF_F - kontrafat foka

Każdy żagiel ma swój kontrafat (kF)

TOPENANTY

T_{SF} - sztafoka
 T_{GS} - grotsztaksla
 T_{BS} - bezansztaksla
 T_B - bezana
 TS_F - szprajsgafla foka
 TS_G - szprajsgafla grota
 TB_F - bomu foka
 TB_G - bomu grota
 T_{BR} - rei bryfoka
 T_R - talia bomu roboczego

BRAS

B_{BR} - rei bryfoka

Wszystkie topenanty, oprócz topenanty bryfoka, są na lewej burcie.

SZOTY

Sz_K - kliwra
 Sz_{BK} - bomkliwra
 Sz_L - latacza
 Sz_{SF} - sztafoka
 Sz_F - foka
 Sz_{SF} - szprajsgafla foka
 Sz_{GS} - grotsztaksla
 Sz_G - grota
 Sz_{SG} - szprajsgafla grota
 Sz_{BS} - bezansztaksla
 Sz_B - bezana
 kSz_F - kontraszot szprajsgafla foka
 kSz_G - kontrafat szprajsgafla grota
 kSz_F - kontraszot foka
 kSz_G - kontraszot grota

Kontraszoty sztafoka, grotsztaksla, bezansztakla i bezana wpięte są przy piętach bomów żagli.



SŁUŻBA NA POKŁADZIE

Ustala się następujące rodzaje wacht:

- wachta nawigacyjna
- wachta gospodarcza
- wachta kotwiczna
- wachta portowa

Obowiązujący rozkład dnia w morzu i w porcie oraz grafik wacht nawigacyjnych i gospodarczych podany jest poniżej, 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).



PLAN DNIA

Rozkład dnia w morzu

07:00	pobudka
07:20	klar osobisty
07:45	śniadanie
08:10	odprawa kadry
08:15	sprzątanie
09:30	zajęcia programowe
13:00	obiad
19:00	kolacja
22:00	cisza nocna

Rozkład dnia w porcie

07:00	pobudka
07:20	klar osobisty
07:55	zbiórka do podniesienia bandery
08:00	podniesienie bandery
08:10	śniadanie
08:30	sprzątanie
09:30	zajęcia programowe
13:00	obiad
19:00	kolacja
23:00	cisza nocna

GRAFIK WACHT NAWIGACYJNYCH

DZIEŃ PIERWSZY	08:00-12:00	12:00-16:00	16:00-20:00	20:00-24:00	00:00-04:00	04:00-08:00
WACHTA I		X				
WACHTA II	X				X	
WACHTA III				X		
WACHTA IV			X			X

DZIEŃ DRUGI	08:00-12:00	12:00-16:00	16:00-20:00	20:00-24:00	00:00-04:00	04:00-08:00
WACHTA I			X			X
WACHTA II		X				
WACHTA III	X				X	
WACHTA IV				X		

DZIEŃ TRZECI	08:00-12:00	12:00-16:00	16:00-20:00	20:00-24:00	00:00-04:00	04:00-08:00
WACHTA I				X		
WACHTA II			X			X
WACHTA III		X				
WACHTA IV	X				X	

DZIEŃ CZWARTY	08:00-12:00	12:00-16:00	16:00-20:00	20:00-24:00	00:00-04:00	04:00-08:00
WACHTA I	X				X	
WACHTA II				X		
WACHTA III			X			X
WACHTA IV		X				

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),
 - 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 sprzątania nie obejmują kabin załogi stałej, kabiny armatorskiej oraz kabin 4-osobowych. Pomieszczenia te sprzątają ich mieszkańcy.



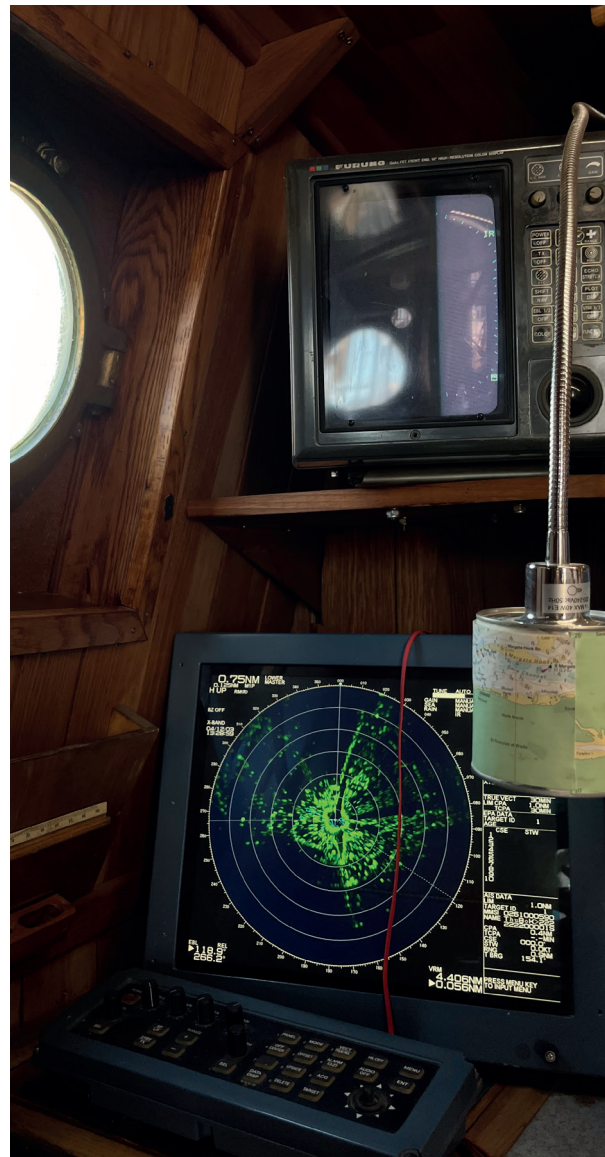
Po przekazaniu wachty na pokładzie oficerowie wachtowi schodzą do kabiny nawigacyjnej, gdzie oficer wachty schodzącej szczegółowo omawia sytuację nawigacyjną, pogodową, rozkazy kapitana, pokazuje pozycję statku na mapie papierowej i elektronicznej, planowany kurs, omawia sytuację na radarze, zwraca uwagę na niebezpieczeństwa nawigacyjne przed dziobem (jak mielizny, wraki, systemy rozgraniczenia ruchu itp.).

Kiedy oficer wachty przejmującej potwierdzi, że przejmuje wachtę, zna pozycję statku, rozumie sytuację nawigacyjno-pogodową, oficer schodzący przekazuje mu wachtę czyniąc wpis w dzienniku pokładowym. Oficer wachty przejmującej czyni podobny wpis w dzienniku w swojej rubryce.

Po przekazaniu wachty oficer wachtowy trzyma wachtę na pokładzie, schodząc do kabiny nawigacyjnej tylko w celu naniesienia pozycji na mapę, kontroli radaru, użycia radia itp.

Oficer wachtowy pełniący wachtę nawigacyjną prowadzi samodzielnie jacht odpowiadając za:

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



W morzu oficer wachtowy wyznacza osobę do sprawdzenia, czy wszystkie bulaje są zamknięte. Przy stanie morza 4 i więcej, oficer wachtowy wyznacza osobę do zamknięcia włazów. Powinien również zorganizować kontrole zamknięcia włazów i klap przy stanie morza 4 i więcej. Kontrole takie należy wykonywać nie rzadziej niż raz na godzinę.

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 wachtą lub asystentem nawigacyjnym.

Podczas wachty nawigacyjnej żeglarze zajmują następujące stanowiska: sternik, dwóch obserwatorów na pokładzie, obserwator radarowy, nastuch 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 wachtą. Podczas pełnienia wachty nawigacyjnej zejść pod pokład można tylko w celach służbowych, na polecenie oficera.



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

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

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

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

Przed wyjściem w morze starszy oficer zapoznaje oficerów wachtowych i starszych wach 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.

Statek mechaniczny L<50m



Statek mechaniczny L>50m



Najczęściej spotykane światła nawigacyjne statków mechanicznych

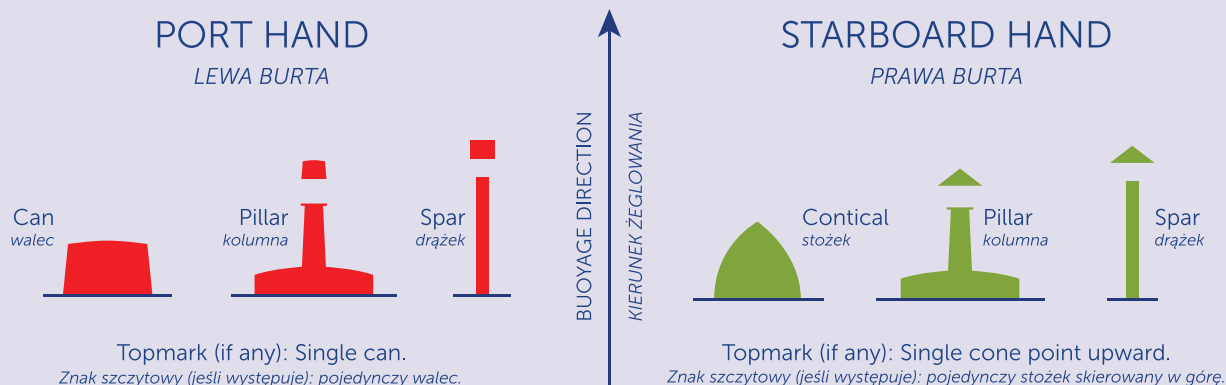
SŁUŻBA NA OKU

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. pPod żaglami zajmuje się pozycję przy fordeku, a na silniku: na spardeku w jego przedniej części przy burtach. Meldunek „z oka” zawierający informacje o zauważonym obiekcie, jego namiarze (w stopniach lub systemie godzinowym) przekazuje oficerowi wachtowemu osobiście lub

w trudnych warunkach przez wyznaczonego w tym celu łącznika. Przykład: „pława kardynalna N, 600 prawa burta” albo „światła masztowe statku na 10-tej”. Nie można pełnić wachty „na oku” przez dwie godziny bez przerwy.

Oznakowanie nawigacyjne systemu bocznego, to system pław wyznaczających tory wodne. Różnią się one kolorami, kształtami i znakami szczytowymi.

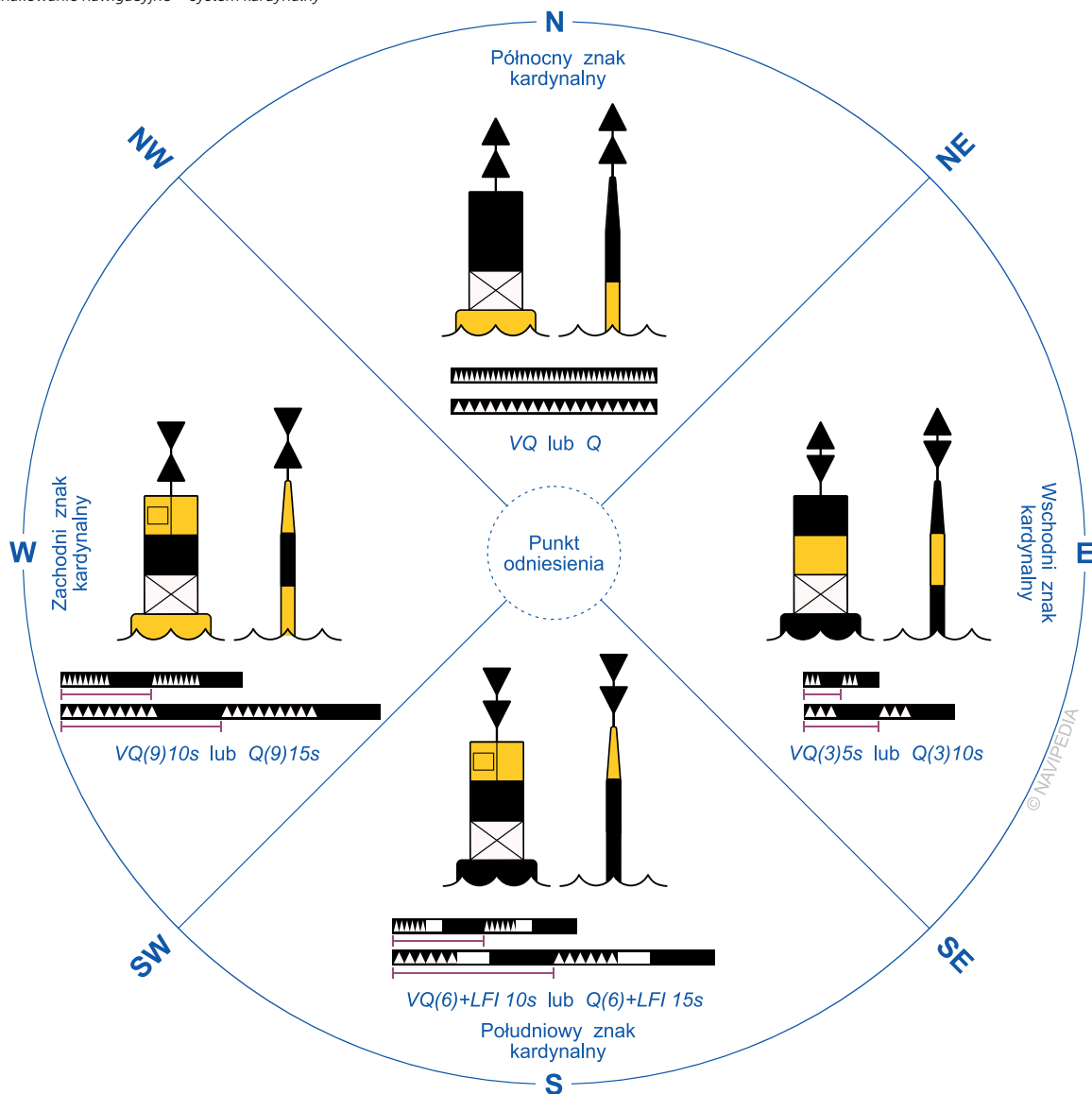
PORT HAND – lewa burta, **STARBOARD HAND** – prawa burta.



Lights, when fitted, may have any phase characteristic other than that used for preferred channels.
Światła, jeśli są zamontowane, mogą mieć dowolną charakterystykę świecenia inną niż ta stosowana dla torów preferencyjnych.

Q.R		Continuous-quick light Światło ciągłe-krótkie (szybkie)		Q.G
Fl.R		Single-flashing light Światło pojedyncze-błyskowe		Fl.G
LFl.R		Long-flashing light Światło długobłyskowe		LFl.G
Fl(2)R		Group-flashing light Światło grupowo-błyskowe		Fl(2)G

Oznakowanie nawigacyjne – system boczny



Oznakowanie nawigacyjne systemu kardynalnego, to system pław wyznaczających kierunki, z których należy omijać ewentualne zagrożenia. Przykładowo: pława N (dwa trójkąty szczytami do góry) oznacza, że obszar niebezpieczny należy mijać od strony północnej.

WACHTA GOSPODARCZA

Wachta gospodarcza trwa 24 godziny, zmiana następuje o godzinie 16:00. Zadaniem oficera pełniącego wachtę 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. Wachtę 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 sklepiku 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 przeciwpożarowa i wodna statku,
- 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.

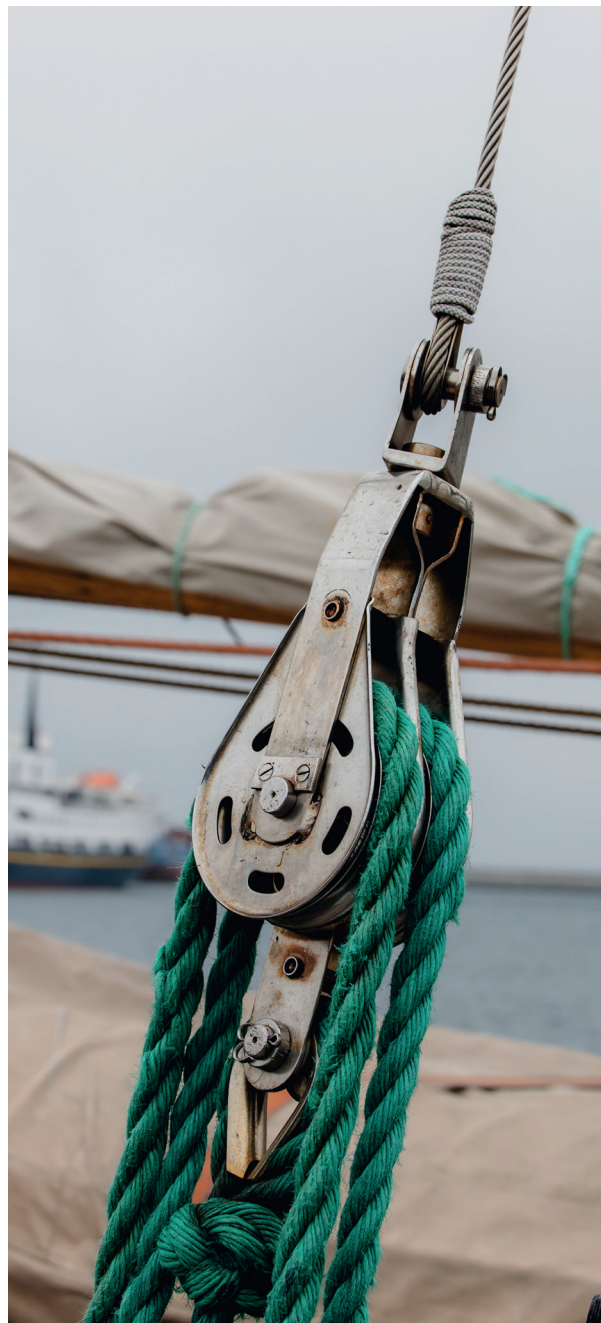
WACHTA BOSMAŃSKA

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, itp. Wachta bosmańska pełniona jest wyłącznie w porze dziennej. Grafik wacht bosmańskich ustala starszy oficer.

DYSCYPLINA

Uprawnienia dyscyplinarne w czasie rejsu ma kapitan i w zakresie przez niego określonym starszy oficer. Każdy członek załogi podczas przebywania na jachcie oraz pobytu w porcie poza jachtem obowiązany jest do przestrzegania norm harcerskich, żeglarskich i określonych regulaminem.

Załodze zakazuje się wnoszenia na jacht oraz spożywania alkoholu oraz innych używek (między innymi: papierosów i narkotyków).





CEREMONIAŁ MORSKI



Jacht będący nosi banderę w morzu niezależnie od pory dnia, natomiast w porcie i na kotwicy od godz. 08:00 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 (w odróżnieniu od salutowania) szybko. Czynność odwrotną niż przy odchodzeniu od nabrzeża, wykonuje się w momencie podania pierwszej cumy na ląd.

Proporzec harcowski 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 wężem bramszotowym, tak aby nie wisił żaden wolny koniec flaglinki. Bandera powinna być podnoszona do samego szczytu i 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.

Zbiórka do podniesienia bandery odbywa się o godz. 07:55. Załoga szkolna staje w dwuszeregu 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 dwóch żeglarzy do bandery, którzy przygotowują ją do podniesienia oraz żeglarza do dzwonu. Stoją oni na wyznaczonych stanowiskach. W razie podnoszenia gali banderowej, każda wachta stawia odcinek zestawu flag przy swoim maszcie. Oficer służbowy staje na spardecku przy relingu rufowym.

Punktualnie o godz. 08:00 wydaje komendę: „Bacność, na banderę, banderę podnieś!”. Wszyscy stają na bacność, oficerowie salutują, dzwonem wybija się szklanki, a wyznaczeni żeglarze wolno i miarowo podnoszą banderę (i ewentualnie galę banderową).

Kiedy bandera znajdzie się na miejscu, oficer służbowy wydaje komendę: „Bacność! Spocznij”.

Wyznaczeni do bandery i dzwonu żeglarze oraz oficer służbowy wracają na zbiórkę.

Po podniesieniu bandery kapitan pozdrawia załogę słowami gen. Mariusza Żaruskiego:

„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 zwróceniu 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 skłonięciem 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.

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,
- statkiem 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 gałę banderową. W morzu stawia się małą gałę banderową. Polega ona na postawieniu bander na topach wszystkich masztów. Na grotmaszcie podnosi się banderę harcerską (w miejsce proporca harcerskiego), a na fok i bezanie – bandery RP. W porcie i na kotwicy stawia się wielką gałę 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 Międzynarodowego Kodu Sygnałowego (MKS) w kolejności: SPGZ, AB1, CD2, itd. Cztery pierwsze flagi wiesza się pod nokiem bukszprytu. W porcie i na kotwicy stawia się gałę banderową i opuszcza równocześnie z banderą. Przy wchodzeniu do portu flagi MKS stawia się po dojściu do nabrzeża (lub rzuceniu kotwicy), natomiast przy wychodzeniu z portu – 30 min. przed planowanym odejściem od nabrzeża (lub zejściem z kotwicy).

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.

Wachty spożywają posiłki przy swoim stole razem ze swoim oficerem. Oficer daje hasło do posiłku, jemu pierwszemu podaje się, 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.

SŁOWNICZEK POLSKO-ANGIELSKI



oprac. kpt Tomasz Kosiewicz

PODSTAWOWE SŁÓWKA

STERN – rufa
BOW – dziób
STARBOARD SIDE – prawa burta
PORT SIDE – lewa burta
LEEWARD SIDE – burta zawietrzna
WINDWARD SIDE – burta nawietrzna
PORT TACK – lewy hals
STARBOARD TACK – prawy hals
APPARENT WIND – wiatr pozorny
CLOSE REACH – bajdewind
BEAM REACH – półwiatr
BROAD REACH – baksztag (kierunek względem wiatru)
RUN – forewind
TACK – zwrot przez sztag
GYBE – zwrot przez rufę

ZAŁOGA

PERMANENT CREW – załoga stała
MASTER – kapitan
DEPUTY MASTER – zastępca kapitana
CHIEF ENGINEER – starszy mechanik
CHIEF OFFICER – starszy oficer
BOSUN – bosman
ASSISTANT ENGINEER – motorzysta
COOK – kuk
MATE – oficer wachtowy
WATCH LEADER/DEPUTY OFFICER – starszy wachty
TRAINEE – członek załogi szkolnej

RATOWNICTWO

LIFE RAFT – tratwa ratunkowa
LIFE JACKET – kamizelka ratunkowa
SAFETY HARNESS – szelki asekuracyjne
LIFE RING/LIFE BUOY – koło ratunkowe

POKŁAD

RIGGING – takielunek
SHEET – szot
TOPPING LIFT – topenanta
SHROUDS – wanty
HALYARD/HALLIARD – fał
DOWNHAUL – kontrafał
BRACE – bras
GASKET – sejzing, krawat
STAY – sztag
BACKSTAY – baksztag
SPREADER – saling

KOMENDY NA LINY

HAUL AWAY – wybierać, ciągnąć
PULL – ciągnąć
HEAVE AWAY – wybierać (najczęściej do lin kotwicznych)
EASE AWAY – luzuj
PICK UP THE SLACK ON... – wybierz luz na...
GIVE SLACK ON... – daj luz na...
THAT'S WELL – dość (np. do komendy luzuj lub wybieraj)
BELAY/MAKE FAST – obłożyć/na naglu
COIL – zbuchtować
BELAY AND COIL... – obtóż i zbuchtuj...

KOMENDY PRZY MANEWRACH PORTOWYCH

STAND BY FOR DOCKING – przygotować się do manewrów portowych
SEND THE ... LINE (ASHORE) – podać linę na ląd
THROW ... LINE – rzuć linę (zwykle jako ponaglenie)
MAKE THE ... RUNNING – założyć ... nabiegowo
PUT OUT THE GANGWAY – wyłożyć trap
TAKE IN THE GANGWAY – zdjąć trap
HAVE ... READY ON STARBOARD/PORT SIDE – przygotować ... na prawą/lewą burtę (np. odbijacze lub cumy)

KABINA NAWIGACYJNA

CHART TABLE – stół nawigacyjny
DIVIDERS – przenośnik
LOG BOOK – dziennik jachtowy
PILOT BOOKS – locje
TRIANGLE – trójkąt nawigacyjny

OSPRZĘT I INNE

MAST & SAILS – maszty i żagle
BOWSPRIT – bukspryt
FOREMAST – fokmaszt
MAINMAST – grotmaszt
MIZZENMAST – bezanmaszt
HEADSAILS – kliwry
FLYING JIB – latacz
OUTER JIB – bomkliwer
INNER JIB – kliwer
FORE STAYSAIL – sztafok
MAIN STAYSAIL – grotosztaksel
MIZZEN STAYSAIL – bezansztaksel
FORE SAIL – fokżagiel
MAIN SAIL – grotżagiel
MIZZEN SAIL – bezanżagiel
COURSE – bryfok
GANGWAY – trap
RAIL – reling

BOOM – bom
YARD – reja
GAFF – gafel
STEERING WHEEL – koło sterowe
PIN RAIL – nagielbank, kotkownica
BELAYING PIN, PIN – nagiel
SHACKLE – szekła
BLOCK – blok
CAPSTAN – kabestan
WRENCH – korba
WINCH/WINDLASS – winda
CLEAT – knaga
LEAD – kluza
HALF LEAD – półkluza
BOLLARD – poler cumowniczy
HEAVING LINE – rzutka

KOMENDY NA ŻAGLE

SET THE SAILS – postawić żagle
SET.../MAKE... – postawić żagiel
DROP THE SAILS – sprzątnąć żagle
SHEET OUT – wyluzować żagiel na szotach
SHEET IN – wybrać żagiel na szotach
SHEET HOME – wybrać szoty do pracy
TRIM THE SAILS – trymować żagle
GASKET – związać krawatami
FURL – sklarować żagiel na portowo
SEASTOW – sklarować na morsko

KOMENDY NA STER

MIDSHIPS – ster zero
STEADY AS SHE GOES – tak trzymać
STARBOARD FIVE – ster prawo 5 stopni
PORT TEN – ster lewo 10 stopni
HELM HARD – A STARBOARD/PORT – ster prawo/
lewo na burt
LUFF UP/HEAD UP – ostrzyć
BEAR OFF – odpadać
COURSE ... – kurs ...
HEAD TO THE WIND – do łopotu



Zadanie „Społeczeństwo obywatelskie przyszłością nas wszystkich” realizowane przez Związek Harcerstwa Polskiego i finansowane ze środków Ministra Edukacji w ramach programu „Edukacja na rzecz budowania społeczeństwa obywatelskiego” na rok 2024/2025

OPRACOWANIE TEKSTU: hm. Tomasz Maracewicz

KOREKTA: pwd. Małgorzata Godyń, hm. Julia Grzędowska, dh Robert Krzemiński, hm. Tomasz Maracewicz, phm. Dawid Schwann, Kinga Warsińska

SKŁAD I ŁAMANIE: pwd. Sara Ejsmont

ZDJĘCIA: pwd. Sara Ejsmont, hm. Julia Grzędowska, phm. Mikołaj Zawislak

© 2025 Związek Harcerstwa Polskiego – Główna Kwatera
Warszawa 00-491, ul. M. Konopnickiej 6





**s/y Zawisza
Czarny**