

# s/y BRYZA H - Podręcznik użytkownika

wersja 1.4, 20.08.2012



Niniejszy tekst jest przeznaczony dla oficerów i załogi jachtu BRYZA H i ma posłużyć do wstępnego przekazania najważniejszych informacji dotyczących jachtu, wykonywanych na nim manewrów i zasad eksploatacji oraz utrwalonych zwyczajów. BRYZA H pływa w bardzo rozmaitych reżimach, zarówno stricte szkoleniowo - formalnie, jak i relaksowo - rodzinie, więc czasem stosuje się rozmaite odstępstwa od opisanych tu procedur, zwłaszcza w układzie wacht, w zależności od stopnia życia zespołu i obeznania z jachtem, liczebności załogi, a także w zależności od tego, czy jest to niedzielny wypad przez Zatokę do Jastarni, czy dłuższy przelot trawersujący Bałtyk. Przy pierwszym kontakcie z BRYZĄ H najlepiej przyjąć pełen komplet przytaczanych tu zasad, gdyż sprawdzono je już w kilku sezonach pływania.

Ten mały podręcznik nie ma zastąpić innych ogólnych materiałów i publikacji. Stanowi jedynie ich przypomnienie, a czasami uzupełnienie i uściślenie wynikające z lokalnych zwyczajów. Ponieważ jest bardzo konkretny, może być ciekawą lekturą porównawczą nawet dla osób nie pływających na BRYZIE H. Wbrew pozorom, z praktyki wynika, że opisane tu manewry szybko i skutecznie już po paru dniach rejsu wykonują załogi złożone w większości z osób całkowicie dotąd nieobeznanych z żeglarstwem. Prawdziwa jednak frajda, zwłaszcza w pobliżu obcych portów, zaczyna się wtedy, gdy mamy świadomość, że robimy to wszystko z pewną klasą. A to już wymaga pewnej wiedzy...

s/y BRYZA H - Podręcznik użytkownika .....	1
<u>Instrukcje dotyczące bezpieczeństwa – konspekt instruktażu dla załogi przed wypłynięciem .....</u>	<u>4</u>
<u>Alarmy .....</u>	<u>4</u>
<u>Bezpieczeństwo przeciwpożarowe .....</u>	<u>4</u>
<u>Człowiek za burtą i osobiste środki bezpieczeństwa .....</u>	<u>4</u>
<u>Tratwa ratunkowa .....</u>	<u>4</u>
<u>Sposoby wzywania pomocy (być może obserwowane!) .....</u>	<u>5</u>
5	
<u>Plan pokładu.....</u>	<u>6</u>
<u>Obsługa żagli .....</u>	<u>7</u>
<u>Grotżagiel.....</u>	<u>7</u>
<u>Bezan.....</u>	<u>13</u>
<u>Fok .....</u>	<u>14</u>
<u>Kliwer .....</u>	<u>16</u>
<u>Topsel.....</u>	<u>18</u>
<u>Manewry pod żaglami.....</u>	<u>20</u>
<u>Ważne uwagi ogólne.....</u>	<u>20</u>
<u>Zwrot przez sztag.....</u>	<u>21</u>
<u>Zwrot przez rufę.....</u>	<u>22</u>
<u>Manewry portowe .....</u>	<u>23</u>
<u>Klar do wyjścia w morze .....</u>	<u>23</u>
<u>Klar do wejścia do portu .....</u>	<u>23</u>
<u>Cumowanie/odcumowanie.....</u>	<u>24</u>
<u>Podawanie cum .....</u>	<u>24</u>
<u>System wacht i życie na jachcie.....</u>	<u>26</u>
<u>Wachty pokładowe.....</u>	<u>26</u>
<u>Kambuz.....</u>	<u>29</u>
<u>Plan sztauowania zapasów.....</u>	<u>30</u>
<u>Sprzątanie.....</u>	<u>30</u>
<u>Kabiny, koje, etc. ....</u>	<u>30</u>
<u>Kingston.....</u>	<u>30</u>
<u>Rezultaty .....</u>	<u>31</u>

## ***Instrukcje dotyczące bezpieczeństwa – konspekt instruktażu dla załogi przed wypłynięciem***

### **Alarmy**

1. Buczek sygnałowy
2. Alarm manewrowy
3. Alarm awaryjny

### **Bezpieczeństwo przeciwpożarowe**

#### **Zasady postępowania z ogniem**

##### ***Papierosy***

Palenie jest dopuszczalne w morzu tylko na rufie. W porcie tylko na kei. Nigdy pod pokładem. Nie ma wyjątków.

##### ***Kambuz i pojemnik na butle z gazem***

##### ***Środki przeciwpożarowe***

### **Człowiek za burtą i osobiste środki bezpieczeństwa**

### **Krytyczne czynniki powodzenia akcji ratowniczej**

### **Lajfliny**

### **Szelki**

### **Pasy ratunkowe**

### **Tyczka**

### **Koła ratunkowe i pławka świetlna**

### **Sztormtrap**

### **Apteczka**

### **Latarki awaryjne**

### **Tratwa ratunkowa**

## Sposoby wzywania pomocy (być może obserwowane!)

# —INTERNATIONAL—

## *Sound and Light Signals*

### **RULE 37** *Distress Signals*

When a vessel is in distress and requires assistance she shall use or exhibit the signals described in Annex IV to these Regulations.

#### **DISTRESS SIGNALS** **72 COLREGS**



## ***Plan pokładu***

na dziobie



na śródokręciu





## **Obsługa żagli**

### **Grotżagiel**

#### **Stawianie**

Do stawiania i zrzucania grotżagla zawsze wychodzi cała załoga.

1. Zależnie od tego, na którym halsie ma pracować grot zawsze zdjąć oba baksztagi zawietrzne i postawić na mocno oba baksztagi nawietrzne. W wyjątkowych sytuacjach, przy słabym wietrze i bez fali kapitan może zarządzić postawienie grota przy zdjętych także baksztagach nawietrznych.
2. Zdjąć z bomu buchtę gai (pierwsza knaga od dziobu na lewoburtowej stronie bomu), zanieść gaje – zbierając luz – do lewoburtowych want bezana. Gaja ma leżeć na pokładzie tak, by się nie splątała przy luzowaniu. Cześć idąca od piku gafla – trzymana w ręku, ew. przez kołek - ma być odpowiednio napięta i pod kontrolą.
3. Zdjąć podwieszoną na bomie buchtę szotów grota, zanieść na prawą burtę i rozklarować na pokładzie.
4. Zdjąć podwieszone buchy fałów: gardafał jest na knadze przy maszcie po lewej burcie, pikfał (niebieska lina polipropylenowa) jest na 3 kołku nagelbanku przy prawoburtowych wantach grota, szot topsla na knadze przy maszcie po prawej burcie. Fały rozklarować na pokładzie.
5. Zdjąć krawaty, na których wisi zwinięty żagiel pod gaflem. Krawaty wieszają się obok siebie na wyblinkach want na lewej burcie.
6. Obsadzić stanowiska: 2 osoby do fału gardy, 1-2 osoby do fału pika (jeśli bloki są świeżo nasmarowane, wystarczy 1 osoba ☺), 1 osoba do szotów grota, 1 osoba do gai, 1 osoba do szotów topsla. Po zajęciu stanowisk zdjąć obłożenia lin z knag/kołków i trzymać w pogotowiu.
7. Gdy wszyscy są na miejscu bosman zdejmuję szekłę zatrząskową ze stropiku mocującego nok bomu do bezanmasztu i zapina ją na okuciu bezanmasztu. Zameldować gotowość grota do postawienia.
8. Na wyraźną komendę „w górę” wybierać miarowo oba fały – gardy i piku – tak, by gafel szedł w górę poziomo. Jeśli pik będzie wybierany zbyt szybko i pójdzie w górę, to cały ciężar gafla spocznie na gardafale, który może być zbyt trudno wybierać. Jeśli garda pójdzie zbyt szybko – może być zbyt ciężko na pikfale. Szczególnie zwracać uwagę na to, czy na początku wybierania gafel nie wypadł pomiędzy stalówek direk i czy linka biegnąca wzdłuż przedniej części masztu łącząca pierścienie z raksłotami nie haczy się o obejmę masztu.



9. Kiedy garda gafla dojdzie niemal do końca i nie będzie już luzu na liku przednim wstrzymać wybieranie pikfału i wypompować gardę (okucie pięty bomu musi dojść do górnej krawędzi prowadnicy) na sztywno. W tej chwilowej czynności może pomóc 1 osoba pracująca przy pikfału. Wówczas dwie osoby pompują fał, jedna wybiera luz przez knagę. Po zamocowaniu gardy osoba ta wraca do pikfału.
10. Po zamocowaniu gardy dalej wybierać szybko pikfał do końca i wypompować na kołku. Nie wybierać zbyt mocno, gdyż pojawią się wtedy skośne fałdy od piku gafla do pięty bomu.
11. W trakcie wybierania fałów:
  - a. Luzuje się cały czas gaję, kontrolując gafel.
  - b. Pracuje się szotem grota tak, by – jeśli to możliwe - żagiel nie pracował, ale by nie było zbyt dużego luzu na szotach. Jeśli będzie zbyt mocno wybrany, to nie da się wybrać fałów, jeśli będzie zbyt luźny – bom będzie latał na boki.
  - c. Luzuje się cały czas szoty topsła.
2. Po zamocowaniu fałów, gdy żagiel pracuje normalnie:
  - a. Ew. przenieść szot grota na zawietrzny kabestan i knagę.
  - b. Wyluzować ok. 1 m na obu dirkach. Sprawdzić, czy obie dirki (a zwłaszcza zawietrzna) nadal nie są zbyt mocno napięte. Wyregulować. Sklarować i podwiesić buchty na przedostatnich kołkach grotnagelbanków.
  - c. Zamocować szot topsła. Sklarować i podwiesić buchtę, chyba że zaraz będziemy stawiać topsel.
  - d. Zamocować gaję według poleceń – jeśli ma być wybrana i pracować, to na 4 kołku nagelbanku przy wantach bezana po nawietrznej burcie lub – jeśli

nie jest potrzebna i nie ma pracować – podwiesić zbuchtowaną na knadze na bomie.

- e. Sklarować i podwiesić buchty gardafału i pikfału. Bucht pracujących lin nie obwiązujemy wokół, tylko podwieszamy.

## Zrzucanie

Przed zrzucaniem grota trzeba uporządkować pokład, ławy, skrzynie, zejściówkę (zamknąć suwkłapę).

1. Obsadzić liny: 1 osoba gardafał, 1 osoba pikał, 1 osoba szoty grota, 1 osoba gaja, 1 osoba szot topsła. Zdjąć buchty i rozklarować na pokładzie tak, by swobodnie się luzowały. Nie wystarczy zdjąć buchty z kołka – trzeba upewnić się, że fał będzie się swobodnie luzował. W razie potrzeby rozklarować cały fał!
2. Luzować fały dopiero na komendę. Na końcu, kiedy gafel już zejdzie w dół gaja ma być na lewej burcie (bo z tej strony jest knaga na bomie), a szoty grota na prawej burcie (bo mają być po przeciwnej stronie niż gaja w celu solidnego unieruchomienia żagla po zrzuceniu, gdy jeszcze nie jest trzymany stropikiem do bezanmasztu). W związku z tym może zająć potrzeba przeniesienia tych lin na właściwą burtę przed zrzuceniem żagla.
3. Odknagować fały i trzymać przez knagę.
4. Na komendę „w dół” śmiało luzować fały „z ręki”, nie przez knagę czy kolek. Nie ma tu dużej siły. Fały trzeba luzować miarowo, chwytając nisko jedną ręką i prowadząc w górę długimi ruchami. Nie „przepuszczać” fału przez dłonie, bo spali się skóra rąk. W trakcie luzowania fałów gafel powinien schodzić w dół pod takim kątem, pod jakim pracował. Jeśli pik zejdzie zbyt nisko (gafel poziomy), siła na pikfale będzie zbyt mała i gafel się zatnie. Jeśli pik zostanie zbyt wysoko, zatną się pierścienie z raskłotami na liku przednim na maszcie. Jeśli żagiel nie chce zejść w dół, trzeba mu pomóc ciągnąc w dół za linkę łączącą owe pierścienie z raskłotami. Żagiel powinien układać się na bomie między LazyJackami.





5. W końcowej fazie opuszczania gafla uważać, by pik wszedł między stalówki dirki i nie wypadł spomiędzy nich, lecz oparł się na lewoburtowej dirce w miejscu, gdzie do piku zamocowana jest gaja. Pik powinien prawie dotykać noku bomu.
6. W trakcie luzowania:
  - a. Wybierać luz gai, kontrolując położenie gafla, a na końcu zablokować gafel wraz z bomem, przeciwdziałając naciągowi szotów.
  - b. Wybierać szoty, sprowadzając bom do diametralnej, a potem wybrać na prawą burtę, by zablokować gafel wraz z bomem, przeciwdziałając naciągowi gai.
2. Po wyluzowaniu fałd gafel niemal oprze się na bomie, a bom będzie spoczywał na dirkach. Nok bomu powinien być tuż ponad poziomem dachu nawigacyjnej.
3. Zapiąć szekłę zatraskową na stropiku, mocując nok bomu do bezanmasztu.
4. W tej pozycji bom i gafel jest unieruchomiony szotami i gają, a żagiel jest gotów do sklarowania na wysokości dostępnej dla załogi. Po sklarowaniu (zależnie od komendy kapitana: „na portowo” lub – w wyjątkowych przypadkach – „na szybko”) należy podnieść drzewca do stałej pozycji:
  - a. Obsadzić dirki, szoty, gaję i pikfał. Pikfał ew. można dobrać później, po ostatecznym zamocowaniu bomu.
  - b. Jednocześnie wybierać pikał i dirki, luzować szot i gaję tak, by bom poszedł w górę, opierając się na stropiku mocującym go do bezanmasztu. Wypompować dirki, wybrać szot na sztywno, obłożyć. Gaja już nie jest potrzebna i można ją sklarować do podwieszenia na bomie obok buchty kontraszotu.

## **Klarowanie grota po zrzuceniu**

Zwykle po zrzuceniu żagiel klaruje się „na portowo”, to znaczy dokładnie i elegancko. W wyjątkowych wypadkach, gdy załoga jest szybko potrzebna np. do zrzucenia innych żagli lub innych pilnych manewrów, żagiel sprząta się „na szybko”, mocując go 4-5 krawatami do gafla, aby się nie rozwiewał na wietrze. Przed założeniem krawatów żagiel, stojąc na dachu maszynowni ściąga się za lik tylny do tyłu tak, aby wymusić naturalne ułożenie fałd wynikające z zamocowania liku przedniego do masztu. Nie wolno „upychać” żagla w żaden inny sposób – samo ciągnięcie do tyłu za lik tylny spowoduje „wessanie” wszelkich „brzuchów”, „fałd” etc. a żagiel ułoży się na bomie między LazyJackami.

Klarowanie „na portowo” polega na ułożeniu żagla w fałdach, umieszczeniu ich w taszy i podwieszeniu taszy pod gaflem za pomocą 4-5 sejingów. Jeśli jest wiatr i fala, koniecznie należy wpiąć szelki np. w stalówki bloków pikfału.

1. Jeśli gaja była podwieszona na bomie, należy zdjąć buchtę i zanieść ją do bezanmasztu. To samo z szotem topsla.
2. 1 (dość silna) osoba ściąga do tyłu lik tylny żagla wzdłuż bomu.
3. Po 2 osoby ustawiają się z każdej burty wzdłuż bomu, stojąc początkowo przy maszcie na skrzyni. Po prawej burcie są przygotowane sejingi zdjęte z wyblinek want grotmasztu.

4. Para prawoburtowa chwyta za lik dolny żagla i podnosi go, dociągając go do gafla. Para lewoburtowa chwyta za fałdę żagla tworząc taszę (kieszę) takiej wielkości, by zmieściła się w niej reszta żagla. Wielkość taszy będzie się stale zwiększać w miarę posuwania się do rufy – wynika to z kształtu żagla gaflowego – im bliżej liku tylnego, tym więcej jest materiału w przekroju żagla, a musi się gdzieś zmieścić. Kieszę na pewno zaczyna się poniżej dolnej refbanty i muszą się w niej znaleźć wszystkie refsejzinki tak, by nie wystawały na zewnątrz. Lepiej zacząć od kieszeni większej i stopniowo wpychać do niej naddatek płótna, ścieśniając ją od lewej burty, niż próbować od razu „zgadnąć” odpowiednią wielkość kieszeni. Para prawoburtowa nie powinna od razu dociskać sztywno liku do gafla, gdyż wtedy parze lewoburtowej będzie zbyt trudno dobrze ułożyć żagiel. Po prostu w pierwszym kroku obie pary muszą „uzgodnić” wielkość taszy, po czym dociągnąć jednocześnie na mocno obie jej krawędzie do gafla.



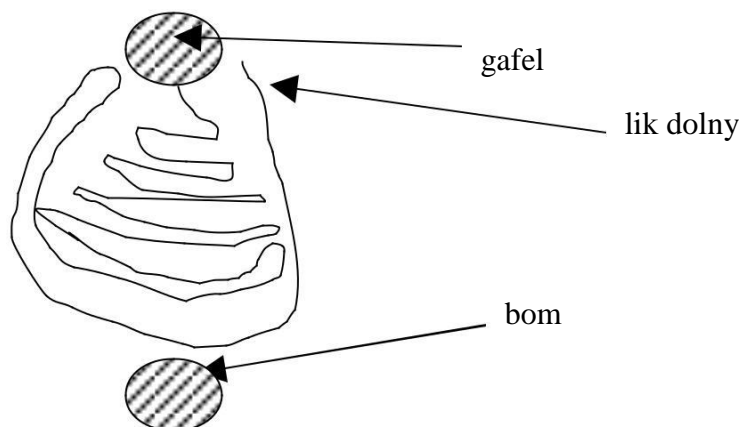
5. Sejzinki wiąże para prawoburtowa, podając wolny koniec sejzingu (ten bez ucha) ponad gaflowym na lewą burtę i wiążąc odebrany pod taszą wolnym końcem na uchu węzeł flagowy (szotowy z pętłką). Sejzinki wiąże osoba od dziobu, podczas gdy osoba od rufy już wstępnie klaruje dalszą część żagla (pamiętając o ciągłym powiększaniu taszy).
6. W prawidłowo sklarowanym żaglu wystarczają 4 sejzinki, plus piąty na samym końcu. Na zewnątrz widać tylko gładkie płótno żagla, bez załamań, fałd,

sterczących lub zwisających końców linek, etc. Z prawej burty widać tylko lik dolny biegnący wzdłuż gafła.



7. Po założeniu sejzingów podnosi się nieco bom na dirkach i potem gafel na pikfale tak, by leżał równoległe do bomu. Bom jest utrzymywany teraz w miejscu przez dirki, szoty i stropik do bezana. Gafel tkwi między dirkami, trzymany od dołu napięciem żagla związanego sejzingiem.
8. Sklarować szoty i podwiesić do bloku na bomie. Sklarować gaję i podwiesić na knadze na bomie. Sklarować i podwiesić fały i dirki. ew. szot topsla.

Układ płótna w taszy wygląda tak (lik górny jest stale przszyty do gafła):



## **Refowanie i zrzucanie refu**

Przy zrzuconym żaglu i normalnie unieruchomionych drzewcach.

*Jeśli manewr w morzu, to bom i gafel opuszcza się niżej, by załoga miała łatwiejszy dostęp.*

Przy drugim refie zawsze wiąże się też pierwszy ref. Na Bryzie refbanty są tak blisko siebie, że w zasadzie jeśli już trzeba refować, to zawsze zakłada się oba refy.

Refsejzingi wiąże się na bomie węzłem refowym tak ciasno, jak to możliwe. Nie może dać się wcisnąć palca pod zawiązany sejzing!

Po założeniu refów trzeba obwiązać płótno wokół razem z gaflem i bomem, bo dolny lik nie jest już wolny! Do tego trzeba przygotować dodatkowe, dwukrotnie dłuższe krawaty.

## **Bezan**

Praca z bezanżaglem odbywa się na podobnych zasadach jak z głównym żaglem gaflowym - grotżaglem. Bezan jest znacznie mniejszy, więc wystarczy po jednej osobie do każdej liny, nawet do gardafału. Nieco więcej uwagi wymaga praca przy samym żaglu, gdyż wymaga wejścia na nadbudówkę i czasem wyjścia kogoś na bom poza stewę rufową. Wtedy trzeba zapiąć szelki.

Rolę gai (stabilizację gafla) przy stawianiu i zrzucaniu bezana pełni flaglinka. Po postawieniu żagla i podniesieniu bandery gaja nie jest już używana. Dirki wymagają regulacji tylko niekiedy.

## **Stawianie**

1. Zdjąć sejzingi i zawiązać je na wyblinkach lewoburtowych want bezana. Rozklarować flaglinke, szoty i fały.
2. Obsadzić liny: 1 osoba fał gardy, 1 osoba fał pika, 1 osoba szoty (czasem robi to sternik), 1 osoba flaglinka.
3. Przygotować dużą banderę.
4. Na wyraźną komendę „w górę” wybierać fały tak samo jak przy grocie. Wypompować, obłożyć i sklarować buchty. Podwiesić. Wyregulować szot.
5. Gdy żagiel pracuje, przywiązać banderę do flaglinki. Ucho na banderze węzłem bramszotowym do końca flaglinki. W odpowiednim miejscu flaglinki poniżej bandery zrobić ucho (jak do węzła rożkowego) i przywiązać do niego dolną linke od bandery węzłem bramszotowym.
6. Zdjąć banderę z flagsztokiem. Podnieść banderę do piku gafla bezana, zamocować niezbyt napiętą na knadze na bomie, sklarować flaglinke w buchtę i podwiesić na bomie bezana.

## **Zrzucanie**

Tak jak grot, z tym, że

1. Najpierw opuścić dużą banderę, odwiązać od flaglinki, złożyć z uszanowaniem i schować w nawigacyjnej. Włożyć małą banderę z flagsztokiem w gniazdo na rufie.

2. Przed klarowaniem żagla do drzewca gafla trzeba sztywno unieruchomić bom i gafel bezana, wybierając szot „naprawde na sztywno” i kontrując kontraszotem na przeciwnej burcie. Jeśli się tego nie zrobi, praca na fali przy gaflu będzie niebezpieczna lub niemożliwa.
3. Klarowanie żagla do drzewca wymaga tylko 2 osób. Do założenia ostatniego krawata z tyłu wystarczy 1 osoba wychodząca na żurawik bączka.

## **Refowanie i zrzucanie refu**

Jak grot, ale trzeba bardziej na siebie uważać, bo praca na dachu sterówki!

### **Fok**

W czasie pracy fokiem, stawiania i zrzucania go nikt nie może przebywać na pokładzie przed prowadnicą szotów foka (ani nie może wystawiać głowy lub innych części ciała do przodu). To miejsce jest bezpieczne tylko wtedy, gdy bom foka jest sztywno zamocowany szotami do knagi pokładowej po zrzuceniu, lub kontraszotem (krawatem do wanty) w czasie pracy. Szczególnie trzeba o tym pamiętać w trakcie wszelkich manewrów żaglami przednimi (sztakslami). Nagłe wyluzowanie lub przerzucenie bomu foka może z łatwością kogoś wyrzucić za burtę lub bardzo mocno uderzyć.



### **Stawianie**

1. Obsadzić 1 osobę do fału, 1 do szota, dodatkowo ktoś powinien potem pomóc wypompować fał.



2. Rozmarlować szot, pozostawiając go na knadze pokładowej. Zawiązać ósemkę na końcu szota.
3. Rozklarować i poluzować odrobinę fał, by umożliwić zdjęcie krawatu z rogu fałowego.
4. 1 osoba wychodzi na dziób i zdejmuje krawat ściągający róg fałowy w dół i wraca do szotów. Fok jest gotów do postawienia.
5. Na wyraźną komendę „w górę” osoba obsługująca szot odknagowuje go i luzuje odpowiednio, ale tak, by żagiel nie pracował, dopóki nie wypompuje się fału.
6. Obsługujący fał wybiera go do pierwszego oporu (nie wymaga to jeszcze dużej siły), po czym obkłada do połowy na pierwszym kołku lewoburtowego nagelbanku i co najmniej 2 osoby pompują dalej fał na sztywno. Jeśli się tego nie zrobi bardzo mocno od razu, potem jest bardzo trudno poprawić napięcie liku przedniego foka. Nie żałować siły.
7. Zależnie od potrzeby założyć stropik-kontraszot mocujący nok bomu do wanty. (*Ew. wybrać luz topenanty.?*)
8. Wyregulować szot. Bardzo starannie zaknagować na knadze pokładowej pamiętając, że po zwrocie przez rufę (pozostawiony tam bez obsługi) szot będzie wchodził na knagę z przeciwnej strony!
9. Sklarować i podwiesić fał i ew. topenantę.

## **Zrzucanie**

1. Obsadzić 3 ludzi: 1 osoba fał, 1 osoba szot 1 osoba do wyjścia na dziób.
2. 1 osoba wychodzi przed sztag na stewę dziobową by dopilnować dobrego ułożenia raks na sztagu, by fałdy żagla między raksami zawsze kierowały się w tę samą stronę (na zawietrzną) i by zamocować róg fałowy, gdy znajdzie się na dole.
3. Obsługujący fał i szot czekają, aż osoba na dziobie da znać, że jest gotowa (wpięta i stabilna). Na komendę „w dół” luzuje się szot tak, by żagiel nie pracował i jedzie z fałem na dół. Osoba na dziobie ściąga żagiel chwytając za lik przedni między kolejnymi raksami, zawsze z tej samej strony. Po tym, jak żagiel już zjechał, dociąga raksy równo w dół po sztagu i mocuje róg fałowy napinając go umieszczonym tam na stałe krawatem do rogu halsowego.
4. Wybrać fał, obłożyć i sklarować.

## **Klarowanie po zrzuceniu**

1. Jeśli trzeba, wyregulować topenantę tak, by bom foka był znów tuż ponad kabestanem zamocowanym na bukszprycie. Musi móc nad nim zawsze przechodzić przy postawionym żaglu.
2. Wybrać na sztywno i zamocować na knadze pokładowej szoty foka.
3. Ułożyć żagiel w fałdy na bomie, ciągnąc do tyłu za lik tylny.
4. Marlować żagiel szotem, nie obejmując pętlami bomu. Pętla zaciskać bardzo mocno, w przeciwnym razie nie wystarczy szotu na cały żagiel.



5. Końcówkę szota zawiązać na sztagu tuż powyżej żagla.
6. Podnieść na topenancie bom foka do wysokości piąty bomu grota – będzie łatwiej wchodzić do dziobówki.

### **Kliwer**

Kliwer stawia się na fortopsztagu fałem idącym do topu masztu i mocowanym na 3 kołku lewoburtowego nagelbanku. W tym miejscu można stawiać różne żagle i niekiedy róg halsowy będzie szeklowany do okucia na noku bukszprytu, a niekiedy będzie wynoszony na pierścieniu przesuwającym po bukszprycie outholerem i inholerem (czerwonymi linkami knagowanymi na drewnianych knagach na górnej krawędzi bukszprytu). W każdym razie do przygotowania kliwra i do jego sklarowania po zrzuceniu ktoś (wpięty szelkami) musi wyjść na siatkę pod bukszprytem.

### **Stawianie**

1. Obsadzić 1 osobę do fału, 1 do szota, 1 osoba powinna potem pomóc wypompować fał.
2. Rozklarować fał i zdjąć szot z knag na obydwóch burtach.
3. Zejść na siatkę bukszprytu i zwolnić krawat mocujący róg szotowy kliwra do waterbaksztagu. Sprawdzić, czy prawidłowo założone (nad bukszprytem i przed sztagiem) i przywiązane (węzłem ratowniczym) są szoty. Wyjść dalej na nok bukszprytu i wracając sukcesywnie rozmarlowywać kliwra. Jeśli ma być stawiany

- na przeciwnym halsie, przenieść żagiel nad bukszprytem na odpowiednią burtę tak, by nie rozwał go wiatr.
4. Wyluzować nawietrzny szot, wybrać (ręką) luz zawietrznego szota.
  5. Rozklarować kontrafał (niebieska lina widoczna wzdłuż bukszprytu) i zdjąć z cęgów bukszprytu.
  6. Na komendę „w górę” wybierać fał, luzując jednocześnie kontrafał i pracując szotem tak, by żagiel nie łopotał zbyt, ale by nie ciągnął, zanim nie wypompuje się fału.
  7. Wybrać i wypompować fał na mocno. To samo co z fokiem.
  8. Wybrać luz kontrafału i obłożyć na cęgach, wiążąc wyblinkę.
  9. Wybrać szot - jeśli to możliwe - ręcznie. Na kabestan (obroty bębna zawsze w prawo – tak jak wskazówki zegara) założyć dopiero gdy szot sztywny. Tylko jeden zwój na kabestanie, dalej wybierać ręcznie przez kabestan uważając, by pracująca część szota nie zakleszczyła się na bębnie. Tylko w razie silniejszego wiatru – potem jeszcze jeden zwój na kabestanie, na knagę samozakleszczającą i dalej korbą. Jeśli wybieramy korbą zawsze trzeba stopą obciągać pracującą część szota przed kabestaniem do pokładu, by nie zakleszczyć szota na bębnie. Korba kabestanu zawsze na miejsce po wybieraniu! Nie zostawiać jej w kabestanie! Jeśli pracująca część szota mocno wejdzie na zwoje na bębnie NATYCHMIAST zdjąć szot z kabestanu wyszarpując za wolny koniec i powtórzyć całe wybieranie od nowa.
  10. Sklarować liny, podwiesić buchtę fału na kołku, kontrafału na cęgach. Szot luźno na pokładzie, bez zbędnego luzu na części nawietrznej. Nawietrzna część szota nie powinna zwisać wewnątrz nadburcia, najlepiej żeby lekko naprężona wisiała za burta.

## **Zrzucanie**

1. Obsadzić 1 osobę do fału, 1 do szotów, 1 do kontrafału.
2. Rozklarować buchtę fału i kontrafału.
3. Na komendę „w dół” zdjąć z kabestanu i wyluzować szot, by żagiel nie ciągnął. Wybierać energicznie kontrafał, ściągając żagiel w dół. Luzować odpowiednio fał. Pracować szotem tak, by żagiel nie wpadał do wody, ale by nie był zbyt napięty, bo to może uniemożliwić klarowanie.

## **Klarowanie po zrzuceniu**

4. Wyjść (szelki, zabrać ze sobą krótki krawat i długą linkę do marlowania) na siatkę bukszprytu i sklarować żagiel, przywiązując najpierw krawatem róg szotowy a potem idąc na nok i w drodze powrotnej marlując żagiel do waterbaksztagu *od dziobu do rufy* linką lub wiążąc krawatami.



5. Sklarować fał i kontrafał. Podwiesić buchty. Zamocować szot na obu burtach na pionowych metalowych knagach przy nadburciu, luz szota zbuchtować i podwiesić na 1 kołku po prawej burcie. Szot nie powinien zwisać wewnątrz nadburcia ani przeszkadzać w korzystaniu z półkluz na nadburciu (do cumowania lub poprowadzenia kontraszota grota).

### **Topsel**

Topsel jest w skrzyni, w granatowym worku Apollo Sails. Dodatkowo będzie potrzebna długa lina na hals – zwykle używa się do tego czerwonej polipropylenowej liny z kauszą na końcu. Topsel stawiamy i zrzucamy zawsze na prawej burcie, niezależnie od halsu, czyli czasem po nawietrznej, a czasem po zawietrznej.

Fał topsla mocuje się na naglu na prawej burcie, a nie na knadze przymasztowej, żeby napięty odcinek fału biegnący wzdłuż kolumny masztu nie wchodził w szponę gafla. Klarując fał i wiążąc go do rogu fałowego topsla trzeba zwrócić uwagę, by prawidłowo biegł od topu masztu, za wantami, baksztagami – i za dirką – bo przecież stawiany topsel ma „ślizgać się” po powierzchni grota i nic mu nie może przeszkadzać.

Fał i szot wiąże się węzłem topolowym – czyli zaciskającą się pętlą powstałą przez zawiązanie wyblinki na pracującej części liny.

Kolejne czynności są takie:

1. Wyjąć żagiel z worka i położyć wzdłuż na pokładzie na prawej burcie rogiem halsowym w dół a szotowym do tyłu.
2. Zawiązać fał i szot. Zamocować hals.
3. Obsadzić 3 osoby – fał, szot i hals.
4. Na komendę wybierać równomiernie szot i fał, podnosząc żagiel. Luzować hals przez knagę.
5. Zostawić szot nieco luźny, wybrać fał do końca i poluzować 15 cm..
6. Obciągnąć hals na sztywno i obłożyć.
7. Wypompować fał. Wybrać szot.

Zrzucając topsel luzuje się fał i szot, a żagiel ściąga się na pokład halsem.



## **Manewry pod żaglami**

### **Ważne uwagi ogólne**

Do manewrów w zasadzie wychodzi cała załoga, zwłaszcza jeśli postawione są wszystkie żagle. W nocy staramy się wykonywać większe manewry w czasie zmiany wacht, by nie budzić ludzi zbyt często.

*Poniższe opisy zakładają typową załogę złożoną z 10 osób: trzech wacht trzyosobowych i kapitana. W tej sytuacji kapitan zwykle staje na sterze, a wachty obsadzają stanowiska według schematu:*

- wachta służbowa – PB od śródkręcia po szoty bezana na rufie (czyli baksztagi PB, szot grota, gaja – jeśli na tej burcie, szoty bezana)

- nadwachta – następna w kolejności – LB śródkręcie (czyli baksztagi LB, szot grota, gaja, jeśli na LB)

- podwachta – znowu następna w kolejności – fordek (szoty kliwra, foka, kontraszot grota – jeśli jest założony)

*Jeśli załoga jest bardziej liczna, niektórym będzie łatwiej.*

*Uzasadnienie rozstawienia wacht:*

- wachta służbowa normalnie przebywa w okolicy rufy po PB (ster, wejście do nawigacyjnej) i jest tam zaaklimatyzowana. Oficer ma obowiązki w nawigacyjnej i powinien być w pobliżu. Jeśli kapitan staje na sterze, to trójka wachty służbowej obsadza na PB 1 – gaję lub szot grota, 1 – topbaksztag, 1 – baksztag kolumnowy. Jeśli jest ktoś jeszcze, przy zwrocie przez sztag pomaga na szocie grota, przy zwrocie przez rufę obsługuje bezan. Normalnie gaja będzie na burcie przeciwnej niż szot, lub na bomie nieużywana. Przy zdejmowaniu baksztagów jedna z osób po odprowadzeniu swojego baksztagu do wanty może przekazać go tej osobie, która już tam mocuje swój i np. może iść pomóc przy szotach grota.

- kolejna wachta obsadza: 1- topbaksztag LB, 1 – baksztag kolumnowy LB, 1 – gaja/szot grota.

- dalsza kolejna wachta obsadza: 1 – szot foka, potem pomaga przy kliwrze, 1 – szot kliwra, ew. 1 – kontraszot grota.

### **Baksztagi**

#### **Trzymanie masztu**

Przy znaczącym wietrze podtrzymywanie masztu baksztagami jest najważniejsze

- ważniejsze, niż np. chwilowo nieoptymalne ustawienie żagli.

## ***Bloki i talie baksztagów są ciężkie***

Zdejmując lub stawiając baksztag trzeba zawsze trzymać bezpośrednio za blok (topbaksztag), a jeśli nie można bloku osiągnąć (kolumnowy) to za tę część talii, która jest mocowana do bloku a nie te, które idą na rolkę bloku. W przeciwnym razie ktoś może oberwać – starczy, że uderzy go sama talia, by się przewrócił, lub coś upuścił!

## **Przechodzenie linii wiatru**

Przy przenoszeniu szotów grota z jednej knagi/kabestanu na drugi można ścisnąć (lub obwiązać krawatem) liny talii razem, by się nie luzowały.

## **Zwrot przez sztag**

Jacht idzie już beidewindem i żagle są całkiem wybrane.

1. Przygotować szoty sztakli do całkowitego wyluzowania. Zdjąć ew. obciążacze i kontraszoty/krawaty z szotów foka i kliwra. Upewnić się, że nie ma kontraszota na grocie.
2. Przygotować zawietrzne baksztagi do wybierania:
  - a. Zawietrzny baksztag kolumnowy wybrać tyle ile się da, by nie uciskał nadmiernie żagla i gafla. W praktyce to będzie prawie całkiem. Obłożyć na knadze pokładowej (prawa burta) lub ostatnim kołku (lewa burta), koniec luźno na pokładzie.
  - b. Topbaksztag zawietrzny wybrać tyle ile się da, by nie uciskał nadmiernie żagla i gafla. W praktyce to będzie tylko tyle, by się nie telepał. Obłożyć na pierwszym kołku nagelbanku przy bezanie. Koniec luźno na pokładzie.
2. Przygotować do zdjecia nawietrzne baksztagi (rozklarować buchtę)
3. Obsadzić szoty sztakli.
4. Obsadzić gaję, jeśli założona.
5. Obsadzić szoty grota.
6. Obsadzić baksztagi.
7. Na komendę „zwrot, luzować sztakle” wyluzować całkowicie szot kliwra i foka. Wyszorować szot foka przez talię, by był całkiem luźny. Uważać na bom foka!
8. Zdjąć z kołka gaję i przenieść na nawietrzną. Po zwrocie wybrać i obłożyć.
9. Zdjąć z knagi szot grota i wybierając przenieść w momencie przejścia linii wiatru na kabestan na drugiej burcie, nie luzując zbyt. Po zwrocie wybrać na kabestanie i obłożyć. Przenieść i sklarować buchtę. Przy przenoszeniu talii można ścisnąć linki razem mocno ręką między blokami lub przewiązać krawatem, aby uniemożliwić luzowanie (szot nie jest wtedy na knadze).
10. Na ew. komendę „fok na wiatr” wypchnąć bom, trzymając za nok. Pamiętać, że zaraz po przejściu linii wiatru padnie komenda „fok luz”, co nie oznacza, że trzeba wszystko puścić, ale że trzeba ostrożnie przenieść bom foka do normalnej pozycji na nowym halsie.
11. Przy przejściu linii wiatru zwolnić poprzednio nawietrzny topbaksztag i baksztag kolumnowy. Odprowadzić do want, trzymając za blok i przymocować krawacikiem, który jest na stałe przy wancie.
12. Wybrać na mocno nowe nawietrzne baksztagi topowy i kolumnowy.

13. Na komendę „fok luz” przeprowadzić bom foka na nowy hals i wybrać luz na szotach. Wybrać luz na zawietrznym szocie kliwra, ale nie przeciągać żagla na siłę przez sztag. Czekać z kliwrem i z wybieraniem foka na komendę.
14. Wybrać mocno szoty foka, kliwra, grota, zamocować, sklarować. Najpierw fok, potem kliwer.

### **Zwrot przez rufę**

Oczywiście, jeśli „coś” wieje, zwrot przez rufę wymaga więcej pracy przy grotżaglu i przy bezanie, niż zwrot przez sztag, bo:

- jest sporo szotów do wybrania
- pracuje gaja
- trzeba bardzo sprawnie obsłużyć wszystkie baksztagi
- trzeba obsłużyć bezan

Za to można przesunąć 2 osoby z fordeku na śródokręcie, przygotowując odpowiednio sztaksle.

1. Zdjąć kontraszoty/obciążacze szotów sztaksli.
2. Wybrać foka do diametralnej. Obłożyć szoty.
3. Wybrać szoty kliwra tak, by nie zawinął się na topsztagu przy zmianie halsu.
4. Obsadzić wachtę służbową i nadwachtę jak do zwrotu przez sztag. Nad-nadwachtą zostawia 1 osobę na fordeku do kontraszota grota, 1 odchodzi do pomocy obsługi szota grota, 1 odchodzi do obsługi bezana.
5. Zdjąć kontraszot grota i przenieść naokoło wszystkiego na przeciwną burtę, uważając, żeby nie zgubić go do wody. Uważać, żeby założyć go w półkluzę na dziobie nad szotami kliwra
6. Przygotować baksztagi.
7. Wybierać szot grota do diametralnej. To samo bezan.
8. Gdy tylko już można, założyć zawietrzne (jeszcze) baksztagi.
9. Sternik przechodzi linię wiatru. Przenieść bom grota na przeciwną burtę. Kontrolować gaję gafel.
10. To samo bezan.
11. Zdjąć (teraz) zawietrzne baksztagi. Wybrać na mocno (teraz) nawietrzne baksztagi.
12. Luzować szoty grota. Wybierać luz na kontraszocie grota. Luzować szoty bezana.
13. Osoby z fordeku (od bezana i szotów grota) wracają do sztaksli. Wyregulować szoty foka. Przenieść kliwer na nowy hals, wybrać szoty. Założyć obciążacze, kontraszot.
14. Przenieść gaję na przeciwną burtę.
15. Gdy szoty grota całkowicie wyluzowane, wybrać i obłożyć kontraszot, wybrać szotami, obłożyć.
16. Ew. to samo bezan.
17. Klar na linach.

## **Manewry portowe**

### **Klar do wyjścia w morze**

Wszyscy na burcie w umówionym czasie, wiedzą, kiedy czeka ich najbliższa wachta Lajfliny przygotowane wzdłuż pokładu (pod szotami kliwra). Po odcumowaniu i sklarowaniu cum będą założone i wszeklowane na miejsce.

*Gródź wodoszczelna zamknięta?*

Bączek na krótko za rufą, jeśli nie na pokładzie.

Prognoza wpisana do brulionu lub zarejestrowana w laptopie (jeśli NAVTEX, odebrany Weatherfax lub fotka wywieszanej kartki w bosmanacie, etc.)

Plan drogi omówiony z Kapitanem Mapy  
na kolejny odcinek przygotowane

Włączony GPS (najpierw, jeśli trzeba to *RE-INIT*) potem włączony laptop (jeśli trzeba, załadować *ROUTE*)

Sternik i „oko” z wachty służbowej robią co do nich należy, obserwując ruch w porcie

Zakupy zasztautowane na swoich miejscach wg. planu

Termosy napełnione wrzątkiem zagotowanym jeszcze na prądzie z lądu

Kambuz, mesa i kabiny sprzątnięte, zbędne sprzęty/rzeczy pochowane, szafki zamknięte, nic nie spadnie przy przechyłach

### **Klar do wejścia do portu**

Żagle, liny, pokład „na portowo”. Wolne krawaty na wyblince want grotmasztu PB.

Bączek na krótko za rufą jeśli nie na pokładzie.

Baksztagi postawione, gdy będzie wiadomo, jak stoimy, zdjęć baksztag, który może przeszkadzać w wyjściu przez trap/burtę. Zwykle będzie to lewy kolumnowy, lub oba lewe baksztagi.

Lajfliny zdjęte: leżą na pokładzie ze swoimi szekłami

Ew. grzecznościowe banderki pod odpowiednim salingiem

Sternik i „oko” z wachty służbowej robią co do nich należy, obserwując ruch w porcie

Przygotowane paszporty, lista załogi

Sprawdzona literatura dot. szczegółowych planów, procedur portowych, kanałów UKF

Ew. w porcie gala flagowa: („wielka”). Flagi są schowane w nawigacyjnej w szafce tuż koło masztu. Flagi wieszają się tak:

- flaga kodu pod bukszprytem obciążona szekłą
- od noku bukszprytu w górę „A” „B” „1” „C” „D” „2” ...
- fał grottopsła wypada koło flagi „M”
- gdzie wypada fał apsla łatwo zmierzyć

## Cumowanie/odcumowanie

Zwykle stajemy lewą burtą, bo tak jest wygodniej (przyłącze elektr. jest z LB, drzwi nawigacyjnej są z PB, bączek jest z PB, prawoskrętna śruba dociska LB do kei przy maszynie wstecz itd.)

I wachta na dziobie  
II wachta na śródkręciu  
III wachta na rufie  
Bosman na desancie  
Kapitan na sterze

Odbijacze stosownie do nabrzeża (W Marinie Gdańsk bardzo nisko: na poziomie wody), wiązane *wyblinką z pętłką* (?) do sztyc relingu lub ściągaczy want lub obkładane na kołkach nagelbanków. Nie wiążemy linek odbijaczy do stalówki relingu. Nie wiążemy linek odbijaczy tam, gdzie mogą coś uszkodzić, np. przewody elektryczne biegnące wzdłuż niektórych want grotmasztu.

## Podawanie cum

Cumy trzeba przygotować, przekładając pętlę przez kluzę i wyszorowując taką długość, jaka będzie potrzebna (max 6-8 m, bo tyle można skutecznie rzucić).

Jeśli można, nie rzucamy cumy, ale podajemy ją (tylko pętlę) do ręki człowiekowi na nabrzeżu lub statku, do którego burty stajemy mówiąc spokojnym, miłym, cichym głosem, czy to ma być cuma, czy szpring.

Jeśli trzeba rzucić, jedną ręką rzucamy nie więcej niż 3 zwoje w ładnej buchcie, a w drugiej trzymamy w otwartej dłoni dalsze 2-3 zwoje. Ważne, by człowiekowi podać nie więcej liny, niż potrzebuje i by nadmiar luzu cumy nie wpadał do wody. Reszta cumy zostaje na pokładzie. Nie mocujemy końcówek cum, tylko ich pilnujemy.

## Mocowanie cum ma lądzie

Nawet w krótkim rejsie, jeśli odwiedzimy kilka portów, to w każdym czeka na nas wielka różnorodność urządzeń do mocowania cum: polery, ucha, haki, itp. Oto kilka metod, które trzeba znać:

Pojedynczy poler na nabrzeżu – gotowa mała pętla węzłem ratowniczym

Bardzo gruby pal lub poler na nabrzeżu – specjalnie zawiązana duża pętla lub pętla zaciskająca korzystająca z tej małej gotowej pętli

Drabinka przy nabrzeżu – Cuma zawiązana ratowniczym albo na biegowo

Ucho – kołek (jest w dziobowej bakiście LB obok nadbudówki maszynowni) sposób 1 lub sposób 2

Podwójne ucha – kołek lub pod pętlą drugie ucho

Knaga – jak mały poler

Krzyżak – jak podwójne ucha

Przy zakładaniu cum na już zajęty poler, koniecznie zakładamy cumę od spodu pętli obcej cumy, by nie przeszkodzić w odejściu tym, którzy przyszli wcześniej.



## **Kotwiczenie**

Wachta kotwiczna może być mniej liczna, ale pilnuje

- odnotowywania pozycji z maksymalną dokładnością
- światła kotwicznego (jeśli noc)
- kuli pod sztagem (zawsze)
- alarmu kotwicznego GPS
- namiarów na ustalone punkty (kompas namiarowy w górnej szufladzie)
- nasłuchu UKF
- obserwuje, czy nie zbliżają się inne jednostki.

## **System wacht i życie na jachcie**

### **Wachty pokładowe**

Grafik wacht jest przyklejony w nawigacyjnej pod ekranem GPS i w zejściówce po lewej stronie schodni. W systemie trzywachtowym wachty prowadzi się jak następuje:

	Dzień 1	Dzień 2	Dzień 3	Itd.
0000-0400	I	II	III	
0400-0800	II	III	I	
0800-1200	III	I	II	
1200-1400	I	II	III	
1400-1600	II	III	I	
1600-2000	III	I	II	
2000-2400	I	II	III	

Wachta zdająca służbę o 0800 zawsze akurat ma kambuz i przygotowuje śniadanie.

### **Zasady prowadzenia i przekazywania wacht**

1. Na wachtę trzeba wyjść wcześniej, tak by nikt nie musiał czekać, aż nowa wachta się odpowiednio przygotuje, ubierze, etc.
2. Oficer wachtowy musi zawsze wiedzieć, kto i gdzie się znajduje.
3. Przed zdaniem wachty uzupełnia się dziennik i nanosi pozycję na mapę.
4. Wachta schodząca (zwłaszcza oficer, zwłaszcza w trudnych warunkach) czeka, aż nowa wachta będzie całkowicie zdolna do przejścia jachtu (sternik przyzwyczai się do warunków, oko rozpozna wszystkie statki w pobliżu, oficer rozpozna szczegóły map, etc.)
5. Procedura:
  - a. zmiana – 30 minut: wstawić czajnik, dopełnić termosy wrzątkiem, posprzątać kambuz z przekąsek
  - b. zmiana – 15: ew. budzić/wołać zmianę, poinformować o warunkach (mokro, sucho)
  - c. zmiana – 10: sprawdzić, że się szykują
  - d. zmiana – 5: wszyscy gotowi na pokładzie
  - e. zmiana – dziennik uzupełniony, pozycja na mapie, wachta przekazana: nowy oficer wachtowy wie, jak teraz płyniemy (kurs, ew. waypoint), i jakie są dodatkowe i dalsze instrukcje kapitana, nowy sternik zna obecny kurs i wie, jak długo nim będzie sterować. Nowa wachta wie, na co ma zwrócić szczególną uwagę i czego się spodziewać.
  - f. zmiana + 5: ktoś ze schodzącej wachty podaje zmiennikom kawę/herbatę, mówi ciepłe, sympatyczne rzeczy i „dobranoc” etc.
2. Obserwacja. Sternicy i „oko” nie powinni śledzić tylko elektroniki, ale powinni obserwować morze dookoła i wszystko, co się dzieje na jachcie:

- a. Małe jednostki zapalają światła często dopiero po zauważeniu nas, a czasem wcale nie widać ich na radarze.
- b. Zdarzają się rzeczy nieprzewidziane, jak słabo widoczne przeszkody pływające (np. nieoświetlone pławy ☺).
- c. Ktoś może wzywać lub potrzebować pomocy i nie być zdolnym do wyraźnej sygnalizacji. Sami pływamy po morzu cały czas żywiąc przecież nadzieję, że reszta świata starannie w razie czego obserwuje.
- d. Trzeba stale zwracać uwagę na
  - i. zachowanie silnika (wskazania obrotów, temperatury i ciśnienia, dźwięki z maszynowni, zapach spalin, itp.)
  - ii. mocowanie olinowania ruchomego
  - iii. napięcie w sieci 24V (wskazanie na tablicy rozdzielczej i na wyświetlaczu GPS – poz. VDC)
- e. Kapitanowi meldować rzeczy istotne i to wtedy, gdy uświadomimy sobie parametry obserwowanych obiektów (co, gdzie, jak daleko, itp.), chyba że mamy wątpliwości lub trudności z identyfikacją lub interpretacją obserwowanych obiektów i zjawisk. Zawsze można omówić wyniki obserwacji z kimś z wachty.

### 3. Nawigacja.

- a. Dziennik prowadzi się według obowiązujących instrukcji i przepisów. W brulionie wpisuje się wszystkie manewry natychmiast, a co godzinę pozycję z GPS. Obok współrzędnych geograficznych na tej samej stronie GPS wyświetla się też log (poz. TRIP), który spisujemy, pozostałe dane (COG, SOG) można już spisywać ze strony sterowania (running road display) lub z laptopa.
- b. Pozycje nanosi się na mapę zawsze na zmianę wachty, a w drodze zwykle co godzinę, lub rzadziej – jeśli płynie się po otwartym morzu.
- c. Przed zmianą kursu w brulionie notuje się współrzędne i nazwę WPT, jeśli takowy jest wprowadzony do GPS. W momencie zmiany kursu notuje się KD na WPT, oraz odległość i ETA według GPS i sprawdza się, czy są zgodne z oczekiwaniami przed przekazaniem instrukcji sternikowi.
- d. Wszystkie zapisy trzeba uzupełniać tak, by nazajutrz I oficer mógł niezwłocznie wpisać do dziennika statystykę godzin pod żaglami, na silniku i przebytych mil. W związku z tym trzeba koniecznie zapisywać stan logu (TRIP) zawsze przed wyłączeniem GPS np. po zacumowaniu i na wszelki wypadek po włączeniu GPS np. przed odejściem.



4. Kapitana woła/budzi się zawsze i natychmiast:
- Przy zmianie wachty.
  - Przy pogorszeniu się widoczności (mgła, widzialność poniżej 3 mil).
  - W sytuacji, gdy jakikolwiek statek zbliżył się na odległość *mniej niż 3 mile*.
  - W sytuacji, gdy jakikolwiek statek jest na kursie kolizyjnym.
  - Jeśli nastąpi zmiana warunków wiatru, wymagająca zmiany żagli.
  - Jeśli ktoś wywołał nas na UKF. *UWAGA: przy odebraniu komunikatu DSC ALL SHIPS (głośne tony wysokie i niskie na przemian) należy komunikat potwierdzić podnosząc mikrotelefon VHF lub naciskając na nim RX LOG. UWAGA: przy odebraniu komunikatu PAN PAN (z franc. Panne! Panne!) lub MAYDAY (z franc. M'aidez!) natychmiast zapisać szczegóły sytuacji, pozycję etc.*
  - Jeśli oficer ma jakiegokolwiek problemy lub wątpliwości co do prowadzenia jachtu według założonego planu (np. nie można utrzymać ustalonego kursu).
  - Ten statek jest ok. 1/3 mili od nas, ale nie na kursie kolizyjnym:



## Wachty nocne

- Wszyscy wychodzą na nocną wachtę w szelkach. Wpinają się w lajfliny i w osprzęt zależnie od warunków, poleceń i ew. własnego odczucia takiej potrzeby, ale muszą być zawsze do tego gotowi natychmiast. W nocy zawsze jest zimno, nawet w lecie, i trzeba się odpowiednio przygotować.

2. „Oko” powinno zająć takie miejsce, by nie oślepiły go wyświetlacze elektroniki, światła nawigacyjne, światło z zejściówki, itp. czyli najlepiej wpiąć się w lajflinę w okolicy want grotmasztu. Co ½ godziny dać znać, że wszystko w porządku, jeśli nie ma innych meldunków. Naprawdę trzeba obserwować morze, nawet będąc w zasięgu GSM ;-).

## Kambuz

Godziny posiłków:

Śniadanie	0800
Obiad	1400
Kolacja	1900

Wachta kambuzowa obejmuje służbę przygotowując kolację, a kończy następnego dnia po podaniu obiadu i sprzątnięciu i przekazaniu kambuza.

Dobre rady dla kuków:

- Oszczędzaj zawsze wodę i prąd (pompa wodna, oświetlenie pod pokładem, pojemność zbiornika wody szarej), zwłaszcza gdy silnik nie pracuje. Oszczędność nieodnawialnych na pełnym morzu zasobów jest odwieczną, tradycyjną cnotą żeglarzy.

- Zawsze zawnazę zapytaj Kapitana o wskazówki co do jadłospisu i produktów, których należy użyć (będziesz krócej szukał w bakistach oraz dłużej i szczęśliwiej żył na jachcie ☺. Poza tym to Kapitan robił główne zakupy i wie, co trzeba szybko zużyć, a co może poczekać.).

- Nie otwieraj/nie napocznaj nowych opakowań produktów bez wyraźnej potrzeby. Np. w razie potrzeby można szybko dokroić chleb, otworzyć karton mleka czy puszkę pasztetu, a nietknięty nadmiar nie będzie już potem apetyczny.

- *Jeśli armator jest na burcie i nie jest zbyt zmęczony, nie przeszkadzać mu w zmywaniu po posiłku – BRYZA H jest przecież jachtem prywatnym!*

- Do posiłku siadają wszyscy razem, oprócz niezbędnego minimum wachty na pokładzie. Posiłek ceremonialnie rozpoczyna kapitan. Trzeba więc wszystkich w porę zawołać, by nikt na nikogo nie czekał niepotrzebnie.

## ***Plan sztauowania zapasów***

Jest w głowie kapitana, ale sporo wie *Krysia* i *Bosman*. *Są też pewne Reguły*.

## ***Sprzątanie***

Kambuz, mesa, WC – codziennie na koniec wachty kambuzowej.

Wszystko, wszystko – po rejsie.

## ***Kabiny, koje, etc.***

Koje każdemu przydziela kapitan.

## ***Kingston***

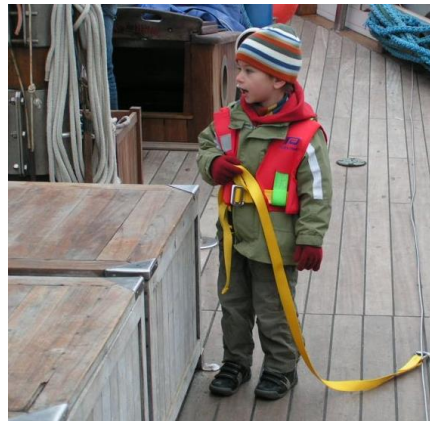
Kingston elektryczny uruchamia się przyciskiem z lewej strony przy tylnej krawędzi muszli, po otwarciu zaworu zasilającego na burcie. 1 kliknięcie – krótkie spłukanie, 2 kliknięcia – duże spłukanie, długie przytrzymanie – tylko opróżnianie muszli. Odczekać kilka sekund, aż pompa przestanie pracować i zamknąć zawór zasilający.

## **Rezultaty**

Zadowolony i uśmiechnięty Armator (mimo, że z bezana zwisają liczne nie schowane w faldach refsejzongi – ale za to buchta flaglinki ma idealną długość!):



Zadowolony i zrelaksowany Kapitan (mimo, że...)



Zadowolona Załoga (mimo, że...)





*Il faut pour faire un beau voyage  
Que Bateau, Capitaine, Equipage  
A la mer, a la traite, au combat Ne  
sont toujours q'un seul en trois*