STS KAPITAN BORCHARDT
organizacja życia i szkolenia

Rejs na żaglowcu jest formą aktywnego spędzania czasu i wspaniałą okazją do zdobycia nowych umiejętności. Na tradycyjnym żaglowcu nie ma pasażerów, wszyscy jesteśmy załogą. Uczestnicy rejsu biorą udział we wszystkich czynnościach związanych z obsługą statku w trakcie żeglugi, zachowaniem czystości na pokładzie i pod pokładem oraz przygotowaniem posiłków.

Rejs statkiem żaglowym to niezwykła przygoda. Bycie członkiem załogi żaglowca nakłada na nas obowiązki wynikające z jego obsługi. Często drobne sprawy, nie mające wpływu na nasze życie na lądzie, urastają w morzu do rangi dużego problemu. Receptą na udany rejs jest tolerancja, otwartość, poczucie humoru, pozytywne podejście do pojawiających się sytuacji, umiejętność współpracy z pozostałymi członkami załogi, dbałość o higienę osobistą i prywatność innych osób oraz zachowanie porządku. Ważna jest również aktywność w działaniu i kreatywność w zetknięciu się z różnymi sytuacjami wynikajacymi z żeglugi w ciagle zmieniajacych sie warunkach.

W zależności od wielkości załogi, jej doświadczenia oraz planowanej trasy, starszy oficer na polecenie kapitana dzieli załogę zmienną na trzy lub cztery wachty.
Organizacja życia, przydział do kabin, przydzial środków ratunkowych oraz stanowisk manewrowych jest konsekwencją rzeczonego podziału. Obowiązujący podział na wachty, grafik wacht nawigacyjnych i gospodarczych oraz rozkład dnia w morzu i w porcie jest rozmieszczony w widocznych miejscach na statku oraz znajduje się w segregatorze w kabinie nawigacyjnej.

Zaokrętowanie i podział na wachty

Zaokrętowanie następuje w momencie utworzenia listy załogi podpisanej przez kapitana, po złożeniu w depozycie dowodu osobistego lub paszportu w zamian za kartę pokładową z przydziałem numeru alarmowego, wachty, kabiny, środków ratunkowych i stanowisk manewrowych.
Podział na wachty uwzględnia różne parytety: doświadczenia, siły, wieku, płci itd.

Przydział kabin

Ogólna zasada przydziału kabin w systemie czterech wacht:

← *schodnia*	*dziobowa*	*na śródokręciu*
prawa burta	wachta I	wachta III
lewa burta	wachta II	wachta IV

W systemie trzech wacht i w przypadkach szczególnych – stosuje się zasadę, żeby w miarę możliwości, jedna wachta korzystała ze wspólnej schodni, aby w nocy na wypadek ogloszenia alarmu nie było koniecznym poszukiwanie pozostałych członków wachty w różnych przedziałach statku.

Przydział środków ratunkowych

Pas ratunkowy – podstawowy, indywidualny środek ratunkowy, wyposażony w taśmę odblaskową, w lampkę aktywowaną słoną wodą oraz gwizdek. Prawidłowo zapięty, poprzez asymetryczne rozłożenie materiału wypornościowego i kołnierz pod głową, daje szanse na przetrwanie w wodzie nawet osobie nieprzytomnej.

W razie alarmu załoga bezzwłocznie udaje się na miejsce zbiórki na pokładzie głównym - śródokręciu, pobierając pasy ratunkowe podwieszone wzdłuż mesy wg ogólnej zasady:

← *wzdłuż nadbudówki mesy*	
prawa burta	wachty I i III
lewa burta	wachty II i IV

Tratwa ratunkowa – zbiorowy środek ratunkowy, używany w razie konieczności opuszczenia statku. Ogólna zasada przydziału do tratew:

nadbudówka rufowa	*nr*	*wachta*	*dowódca*
prawa burta	1	wachta I	kapitan
	3	wachta III	kuk
← oś statku	5	zapasowa	---
lewa burta	4	wachta IV	mechanik
	2	wachta II	bosman

Przydział środków asekuracyjnych

Szelki asekuracyjne są osobistym środkiem asekuracyjnym. Każdy załogant po zaokrętowaniu, otrzymuje parę szelek, za które osobiście odpowiada. Dba o ich sprawność, dopasowanie oraz przechowywanie w kabinie, gdy są nieużywane.

Z szelek należy korzystać:

- zawsze wykonując prace na bukszprycie, na nadbudówkach i kładce pod grotem,
- zawsze w nocy,
- zawsze przy wzburzonym morzu,
- zawsze na polecenie oficera lub kapitana.

Przydział stanowisk manewrowych w systemie czterech wacht

Alarm manewrowy • — • — • —

Alarm manewrowy ogłaszany jest przez kapitana lub na jego polecenie w sytuacji wejścia/wyjścia z portu, kotwiczenia, holowania lub cumowania/zejścia z boi cumowniczej. Załoga przygotowuje jacht do manewrów, oficer wachtowy sprawdza działanie steru, syreny, rozgłośni manewrowej, radiotelefonów UKF oraz informuje załogę o wymaganym stroju.
Bosman sprawdza klar na pokładzie i działanie kotwicy. Kuk sprawdza zabezpieczenia i klar w pomieszczeniach. Mechanik przygotowuje silnik do manewrów.
Alarm manewrowy ogłasza kapitan. Wyznaczony załogant jest sternikiem manewrowym, i oficer, motorzysta lub wyznaczony załogant jest sternikiem pontonu.
Wachty przygotowują statek według przydziału w tabeli, pod nadzorem oficerow wachtowych:

W czasie manewrów żeglarze oczekujący na wykonanie kolejnych czynności pozostają w swoich rejonach, możliwie **blisko diametralnej statku,** w taki sposób, by nie przeszkadzać w czynnościach związanych z manewrem, w szczególności nie zasłaniać widoku z mostka na elementy nabrzeża**.**
Po zakończeniu manewrów wszyscy wracają na swoje stanowiska, czekając na odbój alarmu. w wyjątkowych sytuacjach, oficer wachtowy może zwolnić z alarmu manewrowego żeglarzy z wachty gospodarczej, szczególnie zajętych w kambuzie, jeśli pozwalają na to okoliczności.
Po zakończeniu manewrów oficer wachtowy melduje klar i sprawdza obecność wszystkich żeglarzy. Wachty na zbiórce czekają na odwołanie alarmu.
Stanowiska manewrowe obsadzane są po ogłoszeniu alarmu manewrowego wg zasad:

←	*wachta I*	*wachta II*	*wachta III*	*wachta IV*
miejsce zbiórki	na dziobie	na śródokręciu LB	na śródokręciu PB	na rufie
dowodzi	bosman	oficer II wachty	oficer III wachty	oficer IV wachty
na komendę obsługuje	cumy, szpringi i rzutki na dziobie wystawia cumownika dziobowego do pontonu	odbijacze na całej burcie	trap podnosi lub opuszcza ponton	cumy, szpringi i rzutki na rufie wystawia cumownika rufowego do pontonu

Alarm „do żagli" ————

Alarm „do żagli" ogłasza kapitan lub oficer wachtowy w wypadku nagłej potrzeby spowodowanej zmianą sytuacji nawigacyjnej. na mostku pozostaje sternik manewrowy oraz oficer do momentu przybycia kapitana, po wejsciu kapitana na mostek oficer wachtowy udaje się na swoje stanowisko manewrowe, zgodnie z rodzajem ogłoszonego alarmu.

Z wachty nawigacyjnej zostaje na stanowisku jedynie sternik manewrowy.
Całość pracy przy żaglach nadzoruje Bosman.

Poszczególnymi stanowiskami dowodzą oficerowie wachtowi.
Stanowiska manewrowe obsadzane są po ogłoszeniu alarmu „do żagli" wg zasad:

←	*wachta I*	*wachta II*	*wachta III*	*wachta IV*
miejsce zbiórki	na dziobie	przy fokmaszcie po za wietrznej	przy grotmaszcie po za wietrznej	przy bezanmaszcie po zawietrznej
dowodzi	oficer I wachty	oficer II wachty	oficer III wachty	oficer IV wachty
na komendę obsługuje	latacza bomkliwra stenkliwra sztafoka	foka foktopsla	grota grottopsla	bezana bezantopsla baksztagi

Po zaokrętowaniu, przed przystąpieniem do manewrów, bosman przeprowadza szkolenie oficerów z obsługi stanowisk. Następnie oficerowie przeprowadzają ćwiczenia w swoich wachtach.

Komendy wydawane z mostka podczas manewrów, adresowane są do bosmana lub oficerów odpowiedzialnych za obsługę danego stanowiska, którzy potwierdzają je głosem lub przez podniesienie ręki.

Obowiązkiem każdego oficera jest przeprowadzenie instruktażu i przydział czynności do wykonania każdemu żeglarzowi z wachty, a po wykonaniu powyższego, zameldowanie na mostek gotowości stanowiska do manewrów. Oficerowie aktywnie nadzorują wykonywane czynności, włączając się w razie potrzeby, aby własnym przykładem dać przykład prawidłowego działania.

Przydział stanowisk manewrowych w systemie trzech wacht + drużyna bosmańska

Alarm manewrowy ● — ● — ● —

Alarm manewrowy ogłaszany jest przez kapitana lub na jego polecenie w sytuacji wejścia/wyjścia z portu, kotwiczenia, holowania lub cumowania/zejścia z boi cumowniczej. Załoga przygotowuje jacht do manewrów, oficer wachtowy sprawdza działanie steru, syreny, rozgłośni manewrowej, radiotelefonów UKF oraz informuje załogę o wymaganym stroju.
Bosman sprawdza klar na pokładzie i działanie kotwicy. Kuk sprawdza zabezpieczenia i klar w pomieszczeniach. Mechanik przygotowuje silnik do manewrów.
Alarm manewrowy ogłasza kapitan. Wyznaczony załogant jest sternikiem manewrowym, i oficer , motorzysta lub wyznaczony załogant jest sternikiem pontonu.
Wachty przygotowują statek według przydziału w tabeli, pod nadzorem oficerow wachtowych:

W czasie manewrów żeglarze oczekujący na wykonanie kolejnych czynności pozostają w swoich rejonach, możliwie **blisko diametralnej statku,** w taki sposób, by nie przeszkadzać w czynnościach związanych z manewrem, w szczególności nie zasłaniać widoku z mostka na elementy nabrzeża**.**
Po zakończeniu manewrów wszyscy wracają na swoje stanowiska, czekając na odbój alarmu. w wyjątkowych sytuacjach, oficer wachtowy może zwolnić z alarmu manewrowego żeglarzy z wachty gospodarczej, szczególnie zajętych w kambuzie, jeśli pozwalają na to okoliczności.
Po zakończeniu manewrów oficer wachtowy melduje klar i sprawdza obecność wszystkich żeglarzy. Wachty na zbiórce czekają na odwołanie alarmu.
Stanowiska manewrowe obsadzane są po ogłoszeniu alarmu manewrowego wg zasad:

←	*wachta I*	*wachta II*	*drużyna bosmańska*	*wachta III*
miejsce zbiórki	na dziobie	na śródokręciu LB	na śródokręciu PB	na rufie
dowodzi	bosman	oficer II wachty		oficer III wachty
na komendę obsługuje	cumy, szpringi i rzutki na dziobie, duży odbijacz dziobowy, wystawia cumownika dziobowego do pontonu	odbijacze na burcie	trap, podnosi lub opuszcza ponton	cumy, szpringi i rzutki na rufie, duży odbijacz rufowy, wystawia cumownika rufowego do pontonu

Alarm „do żagli"

Alarm „do żagli" ogłasza kapitan lub oficer wachtowy w wypadku nagłej potrzeby spowodowanej zmianą sytuacji nawigacyjnej. na mostku pozostaje sternik manewrowy oraz oficer do momentu przybycia kapitana, po wejsciu kapitana na na mostek oficer wachtowy udaje się na swoje stanowisko manewrowe, zgodnie z rodzajem ogłoszonego alarmu.

Z wachty nawigacyjnej zostaje na stanowisku jedynie sternik manewrowy.
Całość pracy przy żaglach nadzoruje Bosman. Poszczególnymi stanowiskami dowodzą oficerowie wachtowi.
Stanowiska manewrowe obsadzane są po ogłoszeniu alarmu „do żagli" wg zasad:

←	*drużyna bosmańska*	*wachta I*	*wachta II*	*wachta III*
miejsce zbiórki	na dziobie	przy fokmaszcie na zawietrznej	przy grotmaszcie na zawietrznej	przy bezanmaszcie na zawietrznej
dowodzi	bosman	oficer I wachty	oficer II wachty	oficer III wachty
na komendę obsługuje	latacza bomkliwra stenkliwra sztafoka	foka foktopsla	grota grottopsla	bezana bezantopsla baksztagi

Po zaokrętowaniu, przed przystąpieniem do manewrów, bosman przeprowadza szkolenie oficerów z obsługi stanowisk. Następnie oficerowie przeprowadzają ćwiczenia w swoich wachtach.

Komendy wydawane z mostka podczas manewrów, adresowane są do bosmana lub oficerów odpowiedzialnych za obsługę danego stanowiska, którzy potwierdzają je głosem lub przez podniesienie ręki.

Obowiązkiem każdego oficera jest przeprowadzenie instruktażu i przydział czynności do wykonania każdemu żeglarzowi z wachty, a po wykonaniu powyższego, zameldowanie na mostek gotowości stanowiska do manewrów. Oficerowie aktywnie nadzorują wykonywane czynności, włączając się w razie potrzeby, aby własnym przykładem dać pokaz prawidłowego działania.

Służba na statku w systemie wacht

Obowiązkiem każdego członka wachty jest prowadzenie ciągłej obserwacji, informowanie oficera wachtowego o wszystkich zauważonych jednostkach, innych obiektach pływających, zmianach czynników pogodowych. Tylko aktywne pełnienie wachty i ciągła kreatywnoąć pozwoli na pełną gotowość do właściwej reakcji jeśli wyniknie taka potrzeba. Prawidłowe działanie w celu uniknięcia niebezpiecznego zbliżenia, trymowanie żagli pod wpływem nagłej zmiany warunków pogodowych, szybka reakcja na wypadek „czlowieka za burtą", podjęcie kroków w celu szybkiego zainicjowania działania pozostałej części załogi na wypadek innych zdarzeń, jest sprawą pierwszorzędną na tradycyjnym żaglowcu.

Wachta – okres, podczas którego jedna zmiana załogi pełni służbę na statku.
Nadwachta – zmiana załogi, która ma objąć służbę w następnej kolejności.

Podwachta – zmiana załogi, która zakończyła służbę – jest wzywana na pokład w pierwszej kolejności, w razie potrzeby większej liczby ludzi do wykonania manewru.

Rodzaje wacht:

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

Wachta nawigacyjna – wachta morska w drodze. Trwa 4 godziny. Zgodnie z przyjętym harmonogramem, pełni ją wachta służbowa.
Rozpoczyna się zbiórką pod bezanmasztem po stronie zawietrznej, gdzie następuje przydzielenie przez starszego wachty stanowisk oraz sprawdzenie kondycji, gotowości i udzielenie instrukcji przez oficera wachtowego.
Na wachtę żeglarze wychodzą ubrani odpowiednio do warunków atmosferycznych i z szelkami asekuracyjnym, na 5-10 minut przed godziną zmiany.
W nocy o warunkach atmosferycznych informuje żeglarz budzący wachtę, na 15-20 minut przed godziną zmiany.

grafik służb w systemie **czterech** wacht

wachta / *dzień*		*1,5,9...*	*2,6,10..*	*3,7,11...*	*4,8,12...*
służbowa	**0000-0400**	IV	III	II	I
	0400-0800	II	I	IV	III
	0800-1200	III	II	I	I
	1200-1600	IV	III	II	I
	1600-2000	I	IV	III	II
	2000-2400	II	I	IV	III
gospodarcza		I/IV	IV/III	III/II	II/I
bosmańska		II	I	IV	III

grafik służb w systemie **trzech** wacht

wachta / *dzień*		*1,5,9...*	*2,6,10..*	*3,7,11...*	*4,8,12...*
służbowa	**0000-0400**	I	I	I	I
	0400-0800	II	II	II	II
	0800 -1200	III	III	III	III
	1200-1600	I	I	I	I
	1600-2000	II	II	II	II
	2000-2400	III	III	III	III
gospodarcza		a, d, g	b, e, h	c, f, i	...itd
bosmańska		k, j	j, a	a, b	...itd

* a, b, c... *kolejne osoby delegowane z wacht*

Oficer wachtowy (OOW) - jest na stałe przypisany do danej zmiany załogi - 3 oficerów i 3 wachty lub 4 oficerów i 4 wachty, ewentualnie 3 oficerów pełni wachty w systemie stałym, a 4 zmiany załogi pełnią wachty z przejściem – decyzję o organizacji pracy w danym rejsie podejmuje kapitan.

Oficer wachtowy przejmujący wachtę powinien przyjść do sterówki na 10-20 minut przed godziną zmiany, aby zapoznać się z:

- zaleceniami specjalnymi i stałymi kapitana,
- planem podróży i aktualną pozycją, prędkością (SOG) i kursem (COG),
- prognozą oraz aktualnym stanem czynników pogody i ich wpływem na bezpieczeństwo, kurs i prędkość statku,
- tendencją oraz aktualnym poziomem pływu, prędkością, kierunkiem prądów i ich wpływem na bezpieczeństwo, kurs i prędkość statku,
- statusem żagli – stan, trymowanie i ich wpływ na bezpieczeństwo, kurs i prędkość statku,
- statusem urządzeń elektronicznych, hydraulicznych, generatorów i silnika głównego,
- statusem urządzeń i wskaźników alarmowych,
- sytuacją nawigacyjną i ruchem statków wokół.

Przed bezpośrednim obcięciem wachty oficer musi:

- sprawdzić skład osobowy i gotowość wachty,
- poinformować skład wachty o sytuacji nawigacyjnej, zamiarach, spodziewanych zagrożeniach i pogodzie,
- przedstawić i podzielić zadania,
- być zupełnie przekonanym, że pozycja i sytuacja statku koreluje z zamierzonym planem podróży,
- mieć świadomość możliwych zagrożeń na trasie przejścia w czasie najbliższej wachty,

Objęcie wachty następuje w momencie oświadczenia oficera wachty wstępującej - „Wachtę przejąłem" - może się to odbyć po potwierdzeniu pozycji statku naniesionej przez zdającego wachtę oficera oraz potwierdzeniu wpisem w dzienniku.
Jeśli manewr lub inna aktywność jest wykonywana przez oficera wachty ustępującej zmiana następuje po jej zakończeniu.

Oficer wachtowy pełniący wachtę nawigacyjną prowadzi samodzielnie statek. Obecność kapitana i/lub starszego oficera w sterówce, nie zwalnia oficera z odpowiedzialności dopóki kapitan nie przejmie wachty.
Oficer wachtowy jest zawsze zobowiązany poinformować kapitana o:

- zbliżeniu się do izobaty bezpiecznej dla statku 5 m na odległość 1 Mm,
- przewidywanym zbliżeniu do innego statku (CPA) na odległość poniżej 1Mm na silniku i 1,5Mm na żaglach,
- spadku widzialności poniżej 2Mm – nagłym załamaniu pogody,
- odebraniu wezwania sygnału pomocy – distress, mayday, czerwone rakiety,
- innych wątpliwościach i niejasnościach zawiązanych z bezpieczeństwem statku.

Zadaniem oficera wachty nawigacyjnej jest w szczególności:

- prowadzenie nieprzerwanej obserwacji wokół statku i analizowanie obserwowanych zjawisk pod kontem ich wplywu na bezpieczeństwo statku,
- aktywne działanie w celu zapobieżenia powstawania sytuacji niebezpiecznych,
- kierowanie wachtą nawigacyjną,
- utrzymanie stanu gotowości do reakcji, stosownie do zmieniających się warunków i sytuacji nawigacyjnej,
- podział i kontrola wykonania zadań przez podległy skład wachty,
- prowadzenie nawigacji, w tym:
  - bezpieczna realizacja planu podróży i monitorowanie ruchu statku,
  - prowadzenie mapy nawigacyjnej – pro-

wadzenie dziennika
- ciągła kontrola prędkości i kursu poprzez:
  – prawidłowe sterowanie
  – zapewnienie prawidłowej pracy żagli
  – aktywne użycie silnika
- zapobieganie powstawania sytuacji kolizjyjnych zgodnie z MPZZM, w tym:
  – przestrzegania prawa drogi,
  – noszenie świateł właściwych dla statku oraz nadawanie sygnałów,
  – prowadzenie obserwacji wzrokowej, radarowej oraz AIS,
  – ocenę ruchu względnego jednostek wokół,
  – regularne co 3-6 minut określanie namiarów na zbliżające się jednostki,
  – podejmowanie wczesnej decyzji w celu aktywnego uniknięcia kolizji, jeśli namiar pozostaje stały a odległość maleje,
  – kontrola czy podjęte działanie w celu uniknięcia kolizji przynosi oczekiwane bezpieczne rozwiązanie,
- prowadzenie nasłuchu radiowego,
- odbiór wiadomości MSI i GMDSS, na ich podstawie uaktualnianie posiadanej prognozy pogody,
- prowadzenie bieżącej korespondencji,
- regularna kontrola bezpieczeństwa ogólnego, wodnego i pożarowego statku. Co 30 min wyznaczone osoby prowadzą rondę na statku, nadzór nad rondą,
- świadomość wykonywanych i planowanych prac pokładowych,
- kontrola czasu okrętowego,
- nadzór nad wybijaniem szklanek.

Wachta nawigacyjna obsadza następujące stanowiska:

1. **obserwator (oko)** – zdający wachtę obserwacyjną informuje swojego następcę o zaobserwowanych i zameldowanych obiektach w swoim sektorze. Służbę obserwacyjną pełni się bez rozmów, stojąc twarzą w stronę dziobu pod żaglami. w warunkach ograniczonej widzialności i podczas przejść przez łowiska służbę pełnią jednocześnie 2 osoby na pokładzie dziobowym oraz jedna na rufie. Podczas żeglugi na silniku w dobrych warunkach pogodowych: 2 osoby przy bezanmaszcie. Meldunek obserwatora zawierający informacje o zauważonym obiekcie i jego namiarze, przekazuje się oficerowi wachtowemu osobiście, przez interkom, a w trudnych warunkach przez radio ręczne lub przez wyznaczonego w tym celu łącznika.
2. **Sternik** – zdający wachtę na sterze przekazuje informacje o zachowaniu się statku, reagowaniu na wychylenia steru i wypowiada formułę: „Przekazuję ster, kurs...". Przejmujący wachtę głośno powtarza: "Przejmuję ster, kurs...". Sternik powtarza głośno wszystkie komendy wydane na ster.
3. **Asystent nawigatora** - uczy się pełnienia wachty na wigacyjnej pod okiem oficera wachtowego. Prowa dzi obserwację radarową i AIS jachtowym, odczytu je wskazania przyrządów, dokonuje namiarów, określa pozycję i prowadzi nakresy na mapie i zapi sy w dzienniku oraz nasłuch UKF. Asystent nawigacyjny wyznaczany jest na całą wachtę, i pełni swoją służbę nie dłużej niż przez dwie kolejne wachty.
4. **Pomocnik mechanika** (w razie potrzeby i w uzgodnieniu z mechanikiem).
5. **Żeglarzy** trymujących żagle w miarę potrzeby.

Zmiany na stanowiskach powinny następować nie rzadziej niż raz na godzinę, zaleca się zmiany co 20-30 min. w szczególności służby obserwacyjnej nie powinno się pełnić dłużej niż 2

Ronda – kontrola przeciwpożarowa i bezpieczeństwa statku w godzinach 22:00 - 06:00. Co 30 min. wyznaczony przez oficera wachtowego żeglarz, dokonuje obchodu wnętrza statku zwracając uwagę na:

- zapewnienie oświetlenia korytarzy,
- zapach dymu i inne nieznane zapachy,
- zabezpieczenie lodówek ,
- zabezpieczenie drzwi do kabin, łazienek i szaf i inne nieznane hałasy,

- zabezpieczenie pozostawionych ruchomych przedmiotów.

<u>Wachta kotwiczna</u> - wachta morska podczas postoju.
Trwa 4 godziny. Zgodnie z przyjętym harmonogramem, pełni ją wachta służbowa.

Zadaniem oficera wachty kotwicznej jest:

- kontrola pozycji statku , stanu kotwicy i urzadzenia kotwicznego
- podział i kontrola oraz utrzymanie stanu gotowości do reakcji wachty kotwicznej
- zapobieganie kolizji z innymi statkami zgodnie z MPZZM, pamiętając:
  - o kontroli prawidłowego oznakowania i oświetlenia statku,
  - o stałej obserwacji,
  - że statki nieodpowiadające za swoje ruchy mają pierwszeństwo przed statkiem stojącym na kotwicy,
  - że należy podjąć własne działania w celu uniknięcia zdarzenia, jeśli tylko stanie się oczywiste, że statek zobowiązany do ominięcia nas nie podejmuje stosownego działania,
- prowadzenie nasłuchu radiowego,
- regularna kontrola bezpieczeństwa ogólnego, wodnego i pożarowego statku, analogicznie do wachty nawigacyjnej.

W szczególnych przypadkach za zgodą kapitana wachta kotwiczna może pełnić służbę w zmniejszonym składzie.

Nadzór nad pracą wachty nawigacyjnej i kotwicznej pełni całodobowo kapitan lub kapitan wraz ze starszym oficerem w systemie wacht 8-14, 14-20, 20-02, 02-08.

<u>Wachta gospodarcza</u>

Trwa 24 godziny.
W systemie czterech wacht: od godziny 16:00 do godziny 16:00 dnia następnego. Wachtę gospodarczą pełni cała wachta wg grafiku.

W systemie trzech wacht: począwszy od godziny 20:00. w skład wachty gospodarczej wchodzą załoganci delegowani w odpowiedniej liczbie przez oficerów.

Zadaniem wachty gospodarczej jest:

- utrzymanie porządku i czystości we wszystkich pomieszczeniach,
- zapewnienie niezbędnej pomocy kucharzowi przy przygotowaniu posiłków,
- wydawanie posiłków ,
- zmywanie naczyń i sprzątanie po posiłkach – usuwanie śmieci i odpadów.

Obowiązki oficera wachty gospodarczej

W systemie czterech wacht i czterech oficerów.

W porcie, oficer wachty gospodarczej pełni funkcję oficera służbowego, odpowiada za porządek dnia (przeprowadzenie zbiórek do zajęć, punktualność wydawania posiłków, przestrzeganie ciszy nocnej i ogłaszanie pobudki).

W morzu, oficer wachty gospodarczej pogłębia swoją wiedzę żeglarską, przygotowuje i prowadzi szkolenia nawigacyjne oraz przygotowuje i poprawia pomoce nawigacyjne pod nadzorem starszego oficera. w czasie posiłków oficer gospodarczy zastępuje oficera wachty nawigacyjnej.
Nadzór nad pracą wachty gospodarczej w godzinach 07:00-20:00 pełni kuk.

<u>Wachta portowa</u>

Jej zadaniem jest:

- czuwanie nad bezpiecznym zacumowaniem statku,
- kontrola osób wchodzących i opuszczających statek oraz informowanie o wizytach,
- utrzymanie porządku na pokładzie i dokonywanie obchodu statku analogicznie jak wachta nawigacyjna i kotwiczna.

W godzinach 08:00-20:00 wachtę portowa pełni wachta gospodarcza, w pozostałych godzinach wachty służbowe.

Nadzór nad pracą wachty portowej w godzinach 17:00-08:00 pełnią kolejno w systemie całonoc-

nym członkowie załogi stałej w kolejności: kapitan, starszy oficer, mechanik, bosman itd.

Wachta bosmańska

Służba dzienna, poza wachtami, odpowiada za konserwację takielunku, żagli i urządzeń pokładowych.
W systemie czterech wacht: jest to wachta, która nie ma w danym dniu służby nawigacyjnej w godzinach 08:00-20:00.

W systemie trzech wacht: w skład wachty wchodzą załoganci delegowani przez oficerów w odpowiedniej liczbie.
Wachta bosmańska podczas pracy musi byś wyposażona w odpowiednie środki ochronne.
W razie potrzeby przedstawiciele wachty mogą być oddelegowani do mechanika.

Nadzór i organizację pracy wachty bosmańskiej w godzi nach 09:00-17:00 zapewnia bosman.

Rozkład dnia

Porządek, punktualność i świadoma samodyscyplina powinny cechować wszystkie Twoje działania na tradycyjnym żaglowcu.
Szczegółowy rozkład dnia na dany rejs jest wywieszony w mesie.

Posiłki

Spożywanie posiłków odbywa się w czasie określonym w rozkładzie dnia.

Śniadanie o 07:30 jedzą nadwachta i podwachta, a później po 08:00 wachta schodząca i gospodarcza.

Na **obiad** o 14:00 i **kolację** o 19:00 schodzi część wachty służbowej nie obsadzająca stanowisk, a po zjedzeniu wymienia kolegów na stanowiskach, bądź wachta służbowa jest pod mieniana przez nadwachtę na czas posiłku. Oficera służbowego na czas posiłku zastępuje oficer wachty gospodarczej w systemie czterech wacht lub oficer nadwachty w systemie trzech wacht.

Wachta nocna 0000-0400 otrzymuje **kolację nocną** w prawej lodówce w mesie.

Ogólna zasada zajmowania miejsc w mesie:

← *stoły w mesie*								
			≷		≷	≷		≷

Sprzątanie

Happy hour – czyli godzina dobroci dla statku.
W celu utrzymania czystości, cały statek sprząta się codziennie zgodnie z ogólnym planem sprzątania oraz szczegółowymi zaleceniami bosmana i kuka.

Sprzątanie codzienne w morzu i w porcie:

- sprzątanie sterówki i klar wszystkich lin na pokładzie należy do wachty świtowej 04:00-08:00, po wschodzie słońca, przed zdaniem wachty,
- mesę, kambuz i korytarze sprząta wachta gospodarcza,
- kabiny i łazienki sprzątają ich mieszkańcy w godzinach 08:15-08:45,
- każdy załogant stale utrzymuje czystość i porządek na swojej koi oraz w jej pobliżu.

Sprzątanie generalne przed wejściem do portu i po wejściu do portu obejmuje:

- klar portowy żagli,
- klar portowy lin (na sposób holenderski),
- zmywanie pokładów słodką wodą, zaczynając od górnych części,
- polerowanie mesingów,
- intensywne wietrzenie kabin,
- odkurzanie kabin, mycie pomieszczeń sanitarnych.

Na statku w morzu, jak i w porcie obowiązuje selektywna zbiórka oraz utylizacja śmieci i odpadków zgodnie z zaleceniami bosmana i kuka. na pełnym morzu dopuszcza się wyrzucanie części odpadków za burtę, zgodnie z instrukcją wywieszoną w mesie.

Zajęcia programowe

Codziennie, w morzu i w porcie, zgodnie z ogłoszonym rano po śniadaniu planem, w godzinach 09:00 -17:00 mogą odbywać się zajęcia programowe.

Na zajęcia programowe składają się szkolenia (zgodnie z programem szkoleń), a ponadto w portach:

- w przypadku regat i zlotów – parady, ceremonie i inne imprezy przewidziane przez organizatorów,
- open deck – godziny udostępnia pokładu zwiedzającym oraz przyjmowania gości,
- szkolenia indywidualne i przewidziane ewentualnym dodatkowym planem.

Sprawy porządkowe i organizacyjne na pokładzie

Służba i dowodzenie

Zależności służbowe i podporządkowanie na statku są warunkiem bezpieczeństwa, szczegółowo określonym przez Kodeks Morski. Każdy członek załogi, zgodnie z ustalonym porządkiem służby, ma obowiązek wykonywania wszystkich czynności wynikających z wyznaczonych mu funkcji oraz stanowisk alarmowych i manewrowych. w szczególności:

- komendy i polecenia powinny być wykonywane niezwłocznie i dokładnie,
- komendy powinny być powtarzane przez tego, do kogo są skierowane celem potwierdzenia,
- od szybkości i staranności wykonania komendy może zależeć bezpieczeństwo statku i załogi,
- zwykle z mostka podawane są komendy ogólne, po których następują komendy szczegółowe wydawane przez oficerów.

Manewry proste – zmiany kursu związane z ostrzeniem lub odpadaniem pod żaglami oraz dostawienie, zarefowanie, zrzucenia pojedynczych żagli, można przeprowadzić jedną wachtą nawigacyjną lub dwiema wachtą i nadwachtą - naj częściej bezpośrednio po zmianie wachtdecyduje oficer wachtowy , jesli w jego ocenie potrzeba wiecej ludzi – zawiadamia kapitana
Manewry główne pod żaglami zwłaszcza zwroty w trudnych warunkach, wykonuje się zwykle całą załogą, ogłaszając alarm „do żagli".
O wyborze rodzaju manewru po ocenie warunków, spraw ności załogi i stanu takielnku decyduje oficer wachtowy. Główną rolę doradczą w sprawie bezpieczeństwa żeglugi pod żaglami pełni bosman. Wynika to z największego do świadczenia w tym zakresie oraz z zakresu obowiązków bosmana.

System nagród i kar

W przypadku nieprzestrzegania obowiązków w stosunku do załogi zmiennej i stałej kapitan statku może stosować kary:

- upomnienie,
- nagana publiczna (na zbiórce załogi),
- zakaz opuszczania statku na określony czas w porcie,
- nakaz naprawy szkód powstałych w wyniku zaniedbań,
- informacja do armatora o obciążenie kosztami napraw szkód powstałych w wyniku rażących i świadomych zanied bań lub dewastacji,
- w skrajnych przypadkach pozbawienie praw członka zalogi i powrot do kraju na własny koszt.

Wyróżnienia i nagrody:

- pochwała publiczna (na zbiórce załogi),
- pisemna pochwała w opinii z rejsu i/lub l i s t

do rodziców,

- wniosek do armatora o udzielenie specjalnej zniżki przy zapisach na kolejny rejs.

Co wolno?

- do każdego członka załogi niezależnie od wieku, doświadczenia i pełnionej funkcji wolno zwracać się po imieniu, zostawiając na czas rejsu wszystkie tytuły z lądu,
- zawsze, w razie wątpliwości, wolno zadawać pytania załodze stałej i oficerom wachtowym,
- na maszty i bukszpryt wolno wchodzić wyłącznie za zgodą oficera pełniącego służbę i po spełnieniu szczegółowych warunków bezpieczeństwa,
- urządzeniami mechanicznymi, elektrycznymi, nawigacyjnymi czy radiowymi wolno manipulować tylko w ustalonym zakresie po uprzednim przeszkoleniu. Jeśli nie wiesz, zawsze zapytaj zanim coś popsujesz!
- linę wolno odknagować, mając pewność do czego ona służy,
- na statek wolno wchodzić i wychodzić jedynie przez trap,
- po pokładzie i po kei wolno chodzić, nie powinno się biegać,
- poruszać się po pokładzie w obuwiu,
- wolno wybijać szklanki dzwonem okrętowym co pół godziny, zarówno w porcie jak i w morzu.

Używki

Kawa i herbata jest dostępna do woli, czajnik w mesie pozostaje do dyspozycji załogi. Należy pamietać, że każdy zmywa swój kubek. Kubków statkowych nie wynosimy z mesy.

Palenie tytoniu – palenie jest całkowicie zabronione pod pokładem i w pomieszczeniach zamkniętych, w tym w sterówce.
W drodze - jeśli ktoś musi - można palić na zawietrznej burcie przy bezanmaszcie, zwracając przy tym uwagę, aby dym i odrywany wiatrem żar nie leciał w stronę innych osób ani żagli.
Należy powstrzymać się od palenia w trakcie manewrów i wykonywania prac pokładowych.
W porcie palimy na burcie za mesą, od strony wody. Gdy tent jest rozłożony, prosimy nie palić pod namiotem.

Alkohol – obowiązuje prosta zasada, jak w samochodzie – jedziesz nie pij. w drodze spożywanie alkoholu jest zabronione. w porcie na spożywanie alkoholu zgodę wydaje kapitan.
Alkohol spożywamy przy zachowaniu ogólnych zasad:

- w godzinach 17:00-08:00,
- o ile nie utrudnia wykonywania bieżących zadań lub nie przeszkodzi w pełnieniu kolejnych wacht, zwłaszcza przed planowanym wyjściem w morze,
- jeśli jesteś dorosły - zachowuj się jak dorosły,
- pamiętaj o bogatej kulturze spożywania alkoholu – dobierz szklanki lub kieliszki stosownie do trunku, unikaj picia bezpośrednio z puszki, czy z butelki,
- miejscem stosownym do biesiadowania jest mesa. Zwłaszcza po godzinie 22:00 miej świadomość, że głośne zachowanie na pokładzie przeszkadza mieszkańcom i załogom innych jednostek, wystawia złe świadectwo statkowi i polskiej banderze,
- po godzinie 23:00, należy uszanować prawo do ciszy nocnej osób przybywających w kabinach – tupanie, tańce, szorowanie krzesłami i głośnie dyskusje oraz śpiewy są wyjątkowo uciążliwe pod pokładem.

Inne – posiadanie i zażywanie narkotyków oraz innych nielegalnych substancji psychoaktywnych jest prawnie zabronione. Podróżując po morzu należy pamiętać, że przekracza się granice państwowe, gdzie jest wzmożony system kontroli. Lista substancji zabronionych może się różnić w odwiedzanych krajach, a system penitencjarny bywa bardziej dotkliwy niż w Polsce. Armator ani kapitan nie ponoszą odpowiedzialności za złamanie zakazów przez załogę.

Higiena
Dbałość o higienę osobistą i schludny wygląd

jest jednym z warunków dobrego samopoczucia, zarówno własnego, jak i co ważniejsze innych uczestników rejsu. Ma to znaczenie szczególne u osób pełniących służbę kambuzową.

W czasie rejsu należy oszczędzać wodę słodką:

- gdy się golisz lub myjesz zęby zakręć wodę,
- gdy używasz mydła i szamponu zakręć wodę,
- zaplanuj prysznic w porze zwiększonego przepływu wody, np. po posiłkach w kambuzie, gdy ciepła woda jest w rurach,
- gdy musisz spuścić zimną wodę z rur, nim dopłynie ciepła z bojlera, znajdź dla niej inne zastosowanie – np. umyj toaletę,
- w szczególnych przypadkach, w morzu, woda słodka może być racjonowana według zarządzeń starszego oficera.

Używanie toalet - nic co nie przeszło przez zęby (poza papierem toaletowym) nie powinno znaleźć się w muszli.

W porcie miejsce do suszenia upranej bielizny i przemoczonych ubrań wyznacza oficer wachtowy.

Do spożywania posiłków służy mesa, nie należy jeść ani przechowywać łatwo psującej się żywności w kabinach. Samodzielnie można częstować się produktami przygotowanymi w prawej lodówce w mesie. Pozostałe lodówki są lodówkami magazynowymi.

Przy objawach choroby morskiej miejscem przeznaczonym do wymiotowania jest burta zawietrzna, na śródokręciu za mesą i rufie za nadbudówką. Prosimy nie wymiotować w kabinach i w mesie.

Wszelkie skaleczenia, obrażenia i dolegliwości należy na bieżąco zgłaszać oficerowi. Apteczkę obsługiwać mogą jedynie osoby wyznaczone przez starszego oficera.

Ubiór i przygotowanie do pracy

- podczas pracy na pokładzie należy używać jedynie obuwia sznurowanego, zapinanego lub kaloszy na płaskiej gumowej podeszwie,
- do pracy na pokładzie zdejmij obrączkę, pierścionki, kolczyki oraz inne ozdoby oraz unikaj zwisających troczków, tasiemek, krawatów,
- długie włosy zwiąż ciasno, a przy silnym wietrze zabezpiecz chustką lub czapką.

Depozyt

Posiadane cenne przedmioty i pieniądze można zdać na czas rejsu do depozytu w sejfie okrętowym. Za utopione i zaginione zegarki, portfele i inne gadżety nie przechowywane w depozycie kapitan ani armator nie odpowiada.

Wyokrętowanie

Wyokrętowanie załogi następuje po całkowitym sklarowaniu statku na pokładzie i wewnątrz, oraz wydaniu zdeponowanych dokumentów przez starszego oficera lub przez osobę przez niego wyznaczoną.

Szczegółowy rozkład dnia na dany rejs jest wywieszony w mesie.

Szkolenie

Nieprzerwanym, bezpośrednim kontynuatorem tradycji wielkich żaglowców jest angielska Royal Navy, zwana Real Navy, w której obowiązuje zasada: We train as we fight, we fight as we trained. Co oznacza – szkolimy się jak działamy, działamy jak się wyszkoliliśmy. Na tradycyjnym żaglowcu szkolenie odbywa się w rzeczywistym działaniu i jako przygotowanie prawdziwych działań. Ćwiczenia, nawet te przygotowawcze, odbywają się z użyciem prawdziwych pasów ratunkowych, prawdziwych lin i żagli.

Każdy uczestnik rejsu ma możliwość sprawdzenia się w trudnych warunkach morskich, prze-

życia przygody pod żaglami. Jednocześnie jest zobowiązany do przekazywania innym wiedzy, umiejętności i doświadczeń zdobytych wcześniej. Każdy uczestnik rejsu powinien podnosić swoje kwalifikacje żeglarskie, uczestnicząc aktywnie w prowadzonym szkoleniu oraz samodzielnie, korzystając z dostępnych pomocy.

Do dyspozycji załogi zmiennej jest biblioteczka szkoleniowa i beletrystyczna w mesie. Korzystanie w celach szkoleniowych z pomocy nawigacyjnych, z biblioteki nawigacyjnej oraz z instrukcji urządzeń nawigacyjnych i radiowych jest możliwe w sterówce, a tylko za zgodą kapitan w ramach zorganizowanych zajęć również w mesie.

Wyróżnia się następujące rodzaje szkoleń załogi zmiennej:

- obowiązkowe szkolenie podstawowe,
- obowiązkowe szkolenie z bezpieczeństwa własnego i wspólnego,
- ustawiczne szkolenie bieżące podczas wacht, fakultatywne szkolenia dodatkowe.

Znajomość żagli, olinowania, rozmieszczenie sprzętu ratunkowego i p. poz. jest egzekwowana przez starszego oficera i bosmana.

Na kolejnych stronach hasłowo spisano zakres tematyczny szkoleń na podstawie notatek z faktycznie prowadzonych zajęć oraz rozmów z członkami załogi stałej w trakcie wcześniejszych rejsów. Stąd czasem brak proporcji pomiędzy szczegółami przy opisywaniu poszczególnych tematów.

Szkolenie wstępne załogi zmiennej

1. Zaokrętowanie, *prowadzi starszy oficer*:

- układ pomieszczeń na statku,
- przydział kabin i zasady korzystania z:
  - koi,
  - deska sztormowa, fartuch,
  - toalety i prysznica – program oszczędzania wody,
  - klimakonwektora,
- przydział indywidualnych i zbiorowych środków ratunkowych,

2. Przedstawienie członków załogi stałej i funkcyjnych oraz ich zakresu obowiązków w załodze, *prowadzi kapitan lub starszy oficer*:

- **Kapitan**
  - dowodzi całą załogą szkolną i stałą
  - należy obudzić/wezwać w razie wątpliwości na wigacyjnych
- **Bosman**
  - prace stolarskie, malarskie, żaglomistrzowskie, takielarskie, klar na pokładzie
  - obudzić/wezwać do manewrów i pracy żaglami w trudnych warunkach
- **Mechanik**
  - prace mechaniczne, elektryczne, hydrauliczne, bhp + sklepik statkowy
  - należy obudzić/wezwać przed uruchomieniem silnika w trudnych warunkach
- **Kucharz**
  - żywienie, czystość i porządek pod pokładem, wyposażenie hotelowe
- **Starszy oficer**
- **Oficerowie wachtowi**

3. Szkolenie na stanowiskach manewrowych przy manewrach portowych, *prowadzą oficerowie wachtowi po konsultacji z bosmanem:*

- cumy, szpringi,
- rzutka – węzeł bramszotowy + klar rzutki,
- obkładanie – węzeł knagowy, uwaga na nogi i ręce,
- praca odbijaczami,
- burty chroń tylko odbijaczami,
- podczas manewrów nie wystawiaj rąk, nóg ani głowy poza obrys statku,
- pracuj odbijaczami trzymanymi w ręce, przywiąż odbijacz dopiero po komendzie „statek na pozycji”,

- węzeł cumowniczy żeglarski,
- uwaga na wydech (na prawej burcie) i ostre elementy nabrzeża,
- montaż i demontaż trapu oraz siatki zabezpieczającej,
- opuszczanie i podnoszenie pontonu.

4. Żagle i liny, *prowadzą: oficerowie wachtowi po konsultacji z bosmanem lub bosman:*

- nazwy i lokalizacja wszystkich żagli,
- nazwy i lokalizacja lin obsługiwanych przez wachty,
- logika olinowania na żaglowcu – im wyższe żagle, tym liny bliżej dziobu na nagielbankach burtowych lub bliżej burty na nagielbankach przymasztowych,
- stawianie, zrzucanie oraz wybieranie i luzowanie żagli,
- knagowanie lin – węzeł knagowy (podwójnie obłożony),
- klarowanie lin na sposób morski i holenderski (buchta podwieszona),
- klarowanie żagla do gafla, bukszprytu,
- tasza, upychanie materiału, zamykanie, zawiązywanie,
- sejzingi – podawać wolny koniec nad żaglem, aby zaciągać w dół, węzły na górze, linki pochowane.

Szkolenie z bezpieczeństwa

1. Bezpieczeństwo, *prowadzi starszy oficer lub bosman:*

- szelki asekuracyjne
- pas ratunkowy
- koło ratunkowe
- lajfliny
  – 3 liny poręczowe na śródokręciu,
  – 2 na dziobie,
  – 2 wzdłuż mesy
  – 2 od want bezanmasztu na rufę.
- wchodzenie i praca na bukszprycie, nadbudówkach i kładce pod grotem
- uwaga ślisko:
  – pokład, na śródokręciu fala do pół uda – tony wody wchodzącej z dużą falą,
  – na dziobie, z miski olejowej windy kotwicznej, możliwe wycieki na przechyłach,
  – schodnia (mokra od butów i sztormiaków)
  – za wsze trzymaj się obu relingów, w trudnych warunkach schodź tyłem,
  – w kabinie nie zostawiaj rzeczy na podłodze, chowaj buty – schodząc z górnej koi możesz się potknąć o własne buty,
- praca przy żaglach:
  – w trudnych warunkach napór wiatru na żagle wynosi 1 tonę/m^2 ,
  – na dziobie uwaga na bloki szotowe łopoczących sztaksli,

2. Rodzaje alarmów i zachowanie załogi po ich ogłoszeniu, *prowadzi starszy oficer lub bosman,*

- zbiórka w wyznaczonym miejscu na pokładzie bez zbędnej zwłoki, w nocy nie dłużej niż 3 minuty,
- **alarmy:**
  – manewrowy
  – do żagli
  – pożarowy
  – wodny
  – człowiek za burtą
  – ogólny

3. Ćwiczebny alarm ogólny - *zarządza kapitan, oficerowie wachtowi nadzorują zbiórkę załogi do ewakuacji i postępowanie z pasami ratunkowymi*.
Ewakuacja ze statku, *prowadzi starszy oficer lub bosman :*

- ubierz się ciepło – nawet w tropikach woda ma mniej niż 36 stopni

- pas ratunkowy zakładaj dopiero na pokładzie, we wnętrzu statku pas ratunkowy trzymaj przełożony przez jedno ramię
- tratwa ratunkowa:
  – zwolnienie ręcznie lub automatyczne:
  – hak odrzutowy, przecięcie taśmy nożem,
  – zwalniak hydrostatyczny na głębokości 2m,
  – wodowanie tratwy:
    - aluminiowe drabinki wysunąć spod łoża tratwy i oprzeć o reling,
    - kapsułę z tratwą przeturlać za burtę,
    - wybrać 16m falenia (linki manewrowej), uwaga słabe ogniwo ulega zerwaniu przy różnicy prędkości pomiędzy tratwą a statkiem powyżej 4 kn,
  – wchodzenie do tratwy:
    - jeśli się uda lepiej suchą nogą,
    - tylko pierwsza osoba może skoczyć na namiot,
    - wejście z wody po drabince z taśm parcianych,
    - podejmowanie człowieka z wody przez 2 osoby w tratwie,
    - podawanie osoby nieprzytomnej do tratwy przez osobę w wodzie,
    - „wyjście" z tratwy po człowieka w wodzie – wszyscy murem lub indywidualnie asekurowany na linie z pętlą ratowniczą na plecach przełożoną przez ramiona,

  – odcinanie falenia (linki manewrowej),
  – nóż bezpieczny w tratwie przy wejściu,
  – wyrzucenie dryfkotwy,
  – zmniejszenie prędkości dryfu o 2/3 to kilkukrotne zmniejszenie obszaru poszukiwań,
  – zasznurowanie tratwy,
  – zabezpieczenie przed wchodzącą falą,
  – obserwacja akwenu,

Szkolenie bieżące załogi zmiennej

1. Podczas wachty nawigacyjnej, *prowadzą oficerowie wachtowi po konsultacji ze starszym oficerem:*

– napompowanie podłogi (w chłodnych rejonach i w nocy izoluje od wody i chroni przed wychłodzeniem; w tropikach na dzień można wypuszczać powietrze z podłogi dla ochłody),
– regularna kontrola obecności zgodnie z ruchem wskazówek zegara siedząc w kręgu; każdy odpowiada za osobę po swojej lewej;
przerwanie ciągłości kontroli informuje o problemie,
– ważniejsze wyposażenie tratwy:
  - mieszek do pompowania,
  - zestaw naprawczy,
  - wiosła,
  - kombinezon termiczny,
  - środki pirotechniczne,
  - żywność (kartony) i woda (woreczki) na 3 doby;

– przetrwanie w wodzie,
– hipotermia – ogranicz ruchy,
– wejście do koła ratunkowego i przełożenie ramion przez linki,
– w pasie ratunkowym, jak musisz, płyń na plecach używając samych ramion,
– chwytając linę ze statku nie czekaj na koniec liny – „na końcu liny, twoje życie jest na końcu liny" – wiąż niepełny węzeł ratowniczy tam gdzie złapałeś linę,

4. Bezpieczeństwo i higiena pracy przy obsłudze urządzeń na statku, *prowadzi mechanik:*

– bezpieczeństwo korzystania z instalacji elektrycznej 230V (jak w domu, przy czym źródło z lądu lub z agregatu)
– blackout,
– instalacja awaryjna 24V,
– zasady korzystania z instalacji wodnej, program oszczędzania wody,
– należy zwracać uwagę na sprawność zaworów i spłuczek.

– obserwator, do służby na oku:
- meldunki: obiekt status, aspekt, namiar burtowy, odległość,

- podstawowe światła nawigacyjne (jacht żaglowy, statek o napędzie mechanicznym w drodze i na kotwicy),
- oznakowanie IALA w dzień i w nocy

– **nasłuch radiowy:**

- bieżący nasłuch na kanale 16,
- znajomość sygnałów korespondencji w niebezpieczeństwie i dla zachowania bezpieczeństwa,
- odbieranie prognoz pogody i ostrzeżeń nawiga cyjnych MSI,

– **obserwator radarowy:**

- strojenie, wzmocnienie i filtry radaru,
- obserwacja namiar i odległość oraz meldunek,

– **sternik:**

- przekazywanie i zdawanie steru,
- trzymanie zadanego kursu,
- rozumienie komend na ster i dla sternika,

– **asystent nawigatora:**

- oznaczanie kierunków,
- wpis danych do dziennika o pełnej godzinie, jednostki używane w nawigacji,
- prędkość i droga jachtu: kurs, kąt drogi po wodzie i nad dnem, poprawka na wiatr (dryf) i po prawka na prąd (znos),
- pozycja jachtu: zliczona, obserwowana, prawdopodobna,
- naniesienie pozycji na mapie, wykreślanie kursu

– **runda** – regularny obchód statku:

- zapalone światła nawigacyjne,
- ustawienie i stan żagli,
- brak wody i zapachu spalenizny w korytarzach,
- zabezpieczenie i stan chorujących na pokładzie,

2. Podczas wachty portowej, *prowadzą oficerowie wachtowi po konsultacji ze starszym oficerem:*

– regularny obchód statku,
– kontrola cum, szpringów i odbijaczy,
– kontrola zabezpieczeń p.poż. i wodnych podczas postoju,
– brak wody i zapachu spalenizny w korytarzach,
– zapalanie i gaszenie świateł pokładowych,
– kontrola ruchu osób wchodzących na pokład i opuszczających jacht,
– oprowadzanie gości po statku,
– obserwowanie ruchu statków w pobliżu miejsca za cumowania, oddawanie honorów banderą,
– podnoszenie i opuszczanie bandery i gali flagowej,
– utrzymanie pełnego klaru na pokładzie,
– obsługa sklepiku statkowego.

3. Podczas wachty kambuzowej, *prowadzi kuk:*

– bhp w kuchni:

- użycie noży na fali: krojenie, odkładanie i przechowywanie,
- nie naley zostawiać nic na blatach nie zabezpieczonych gumą,
- płytę i piekarnik włącza osobiście kuk,
- uwaga duże, gorące garnki, płyta i piekarnik,
- podczas odcedzania ziemniaków i makaronu przez kuka należy wyjść z kuchni,

– obsługa mesy:

- nakrywanie i odnoszenie,
- dobór oraz układ zastawy i sztućców,

– zabezpieczenie antypoślizgowe na stołach,
– czyste ręce i schludny wygląd,
– zmywanie naczyń,
– oszczędzanie wody,
– odsączanie gąbki po zmywaniu,
– obsługa wyparzarki: wkładanie noży i sztućców ostrzem w dół do koszyka,
– wycieranie naczyń ścierką tylko do wycierania naczyń,
– odwieszanie kubków i sztauowanie talerzy,

sztućców,
– porządek w kambuzie i mesie oraz korytarzach i schodach pod pokładem,
– zasady dezynfekcji i konserwacji powierzchni ze stali nierdzewnej oraz powierzchni drewnianych,
– zasady segregacji i utylizacji odpadów w morzu i w porcie,
– obsługa urządzeń w dyspozycji załogi:
- czajnik – sprawdzić poziom wody, domykać pokrywę, zabezpieczyć gumą;
- kuchenka mikrofalowa – nie wkładać metalo wych ani metalizowanych przedmiotów oraz nie włączać pustej,
- lodówka – domykać i zabezpieczyć gumą.

Dodatkowe szkolenie bosmańskie

1. Węzły, *prowadzi bosman:*
– płaski i prosty (łączenie lin o tej samej grubości),
– szotowy, bramszotowy (łączenie lin o rożnej grubości),
– cumowniczy żeglarski (do podwieszania odbijaczy),
– ratowniczy przed sobą – jako pętla cumownicza,
– ratowniczy na sobie,
– wyblinka, krawatowy, prusik (podwieszanie liny na linie),

2. Umiejętności takielatorskie, *prowadzi bosman:*
– ucho na linie,
– splot powrotny,
– kurza i gęsia stopka,
– gałka talrepowa,
– splot krótki i długi (łączenie lin),
– opaski: zwykła i takielatorska,
– dekoracyjne – oplot półwyblinkowy i opaska turecka.

3. Prace konserwacyjne, *prowadzi bosman:*
– czyszczenie mesingów,
– obsługa Karchera,
– prace malarskie: rodzaje farb, rozpuszczalniki, przygotowanie powierzchni, technika malowania pędzlem i wałkiem.

4. Wchodzenie na maszt, *prowadzi bosman:*
– tylko za zgodą oficera prowadzącego wachtę, po wyłączeniu radaru (antena się nie kręci),
– w porcie tylko od strony wody,
– nogi na różnych linkach, nie opuszczaj szczebli,
– ręce szeroko, trzymaj się want nie szczebli,
– wpinaj się na końcu drogi lub gdy chcesz odpocząć.

Dodatkowe szkolenia załogi zmiennej

1. Ratownictwo morskie, *prowadzą oficerowie wachtowi pod nadzorem kapitana/bosmana:*
– współpraca za śmigłowcem ratowniczym,
– lokalizacja i zasady użycia pirotechnicznych środków wzywania pomocy,
– lokalizacja i zasady użycia radiopław EPIRB,
– lokalizacja i zasady użycia transpondera radarowego SART.

2. Nawigacja, *prowadzą oficerowie wachtowi po konsultacji z kapitanem:*
– korzystanie z locji, almanachu, spisów i innych publikacji,
– pływy: istota zjawiska i praktyka żeglugi na wodach pływowych,
– nawigacyjne planowanie podróży,
– dobór i korelacja map i pomocy nawigacyjnych,
– plan przejścia zgodnie z warunkami nawigacyjno – hydrograficznymi akwenu,
– lista punktów drogi – waypointów,
– oznaczenie stref VTS, punktów meldunkowych na mapach i wybór kanałów ALRS,
– naniesienie danych z planu na mapy papierowe i elektroniczne,
– wypełnienie formularza planu podróży –

do zatwierdzenia przez kapitana.

3. Meteorologia, *prowadzą oficerowie wachtowi po konsultacji z kapitanem:*

– długoterminowa prognoza pogody na przejście,

– świadoma obserwacja czynników pogody i zjawisk meteorologicznych,

– teoria powstawania niżów w umiarkowanych szerokościach geograficznych – typowe tory niżów, fronty ciepły i zimny,

– interpretacja zjawisk i tendencji na podstawie aktualnej sytuacji barycznej podawanej w prognozie pogody.

4. Zwrot przez sztag i rufę, *prowadzą oficerowie wachtowi po konsultacji z bosmanem:*

– etapy – zadania wacht na stanowiskach, – siły działające na takielunek,

– komenda na kursie – zrównoważenie żaglowe po zwrocie i możliwość jego korygowania.

5. Siłownia i sprawy mechaniczne, *w trybie indywidualnym prowadzi mechanik:*

– zasady eksploatacji silnika głównego oraz jego podstawowe parametry techniczne,

– rozmieszczenie elementów silnika wymagających kontroli i ich obsługa,

– sprawdzenie układu chłodzącego i wylotowego,

– asystowanie przy usuwaniu usterek silnika,

– zasady bezpieczeństwa w siłowni,

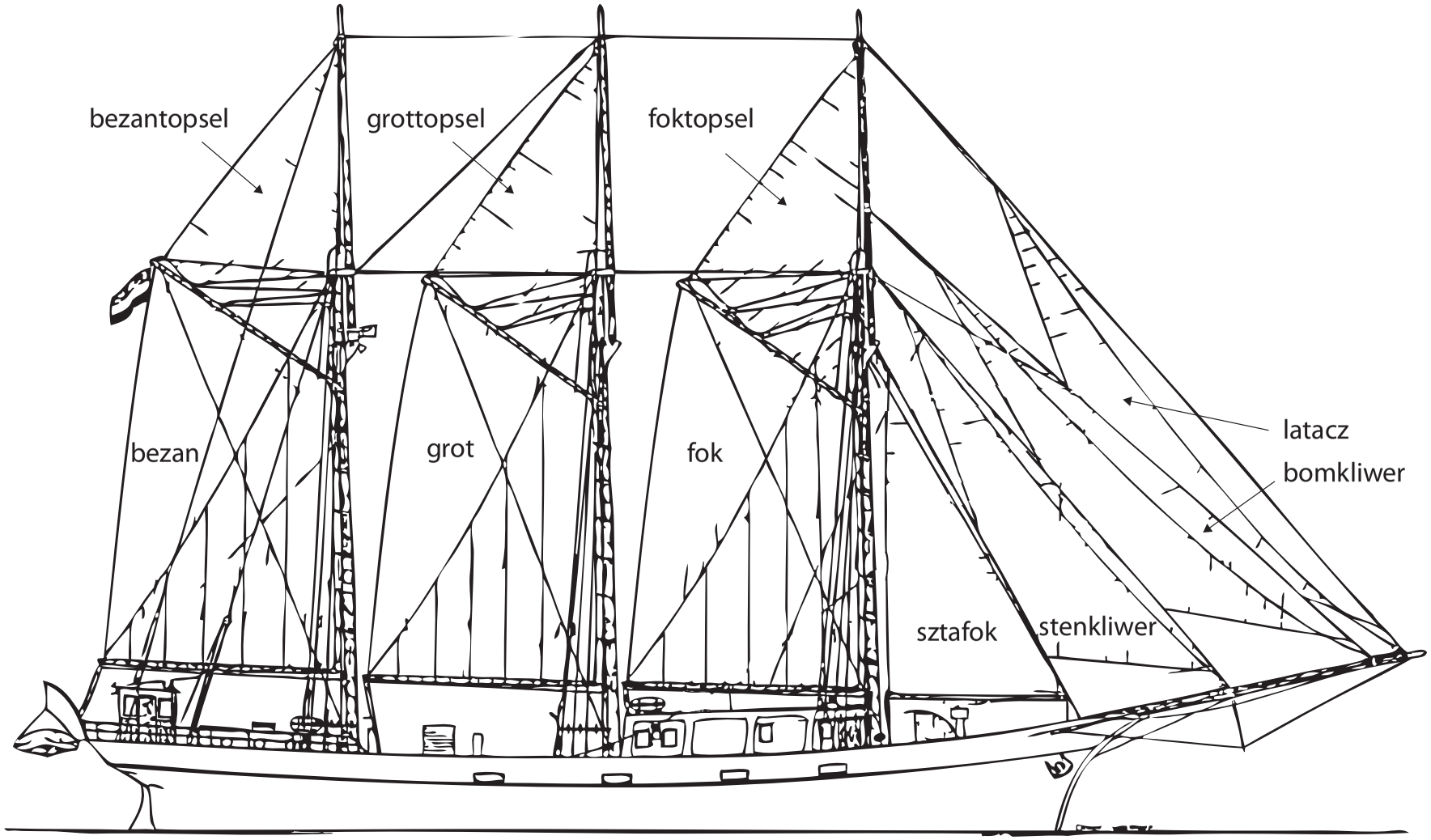
– dobór i asystowanie przy wymienianiu materiałów eksploatacyjnych,

– zasady eksploatacji generatorów i odsalarki,

– określania prądu zasilania ze źródła zewnętrznego,

5. Kultura morska – *wieczorki tematyczne*:

– zwyczaje żeglarskie ujęte dobrą praktyką morską i etykietą jachtową,

– szanty i pieśni kubryku.

Ożaglowanie s/y Kapitan Borchardt