

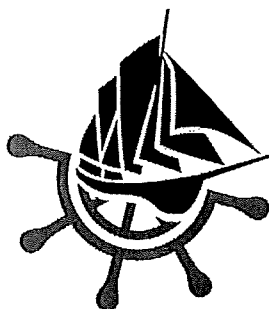


Centrum Wychowania Morskiego ZHP
w Gdyni

REGULAMIN SŁUŻBY

s/y ZAWISZA CZARNY

v. 6.2



s/y Zawisza Czarna
CWM ZHP



s/y Zawisza Czarna
CWM ZHP

Wersja regulaminu	6.2
Data przyjęcia	04.10.2019
Zatwierdzający	Rafał Klepacz
Podpis	Prezes Zarządu Fundacji Harcerstwa CWM ZHP  hm. Rafał Klepacz

HISTORIA

ZAWISZA CZARNY: 1935 - 1939.

Polscy harcerze rozpoczęli szkolenie żeglarskie w latach 1917-1919 we Władystoku. W okresie międzywojennym rozwijało się ono bardzo dynamicznie. W 1934 roku zakupiono drewniany szkuner "PETREA".

Żaglowiec "Petrea" zbudowany został w 1901 roku w Szwecji, w małym porcie Raa koło Helsinborga nad Sundem. Eksploatowany był w okresie 1901-1934 w żegludze małej. W 1934 roku kupił go Związek Harcerstwa Polskiego za 29 tys. Koron. Stał przez lato w Jastarni. Wychodząc w rejs po Zatoce Gdańskiej pod dowództwem Jana Kuczyńskiego otrzymał nazwę "HARCERZ". Zimą 1934/5 został przebudowany na statek szkolny. W pierwszy rejs wyszedł z Gdyni 29 czerwca 1935 roku. Na życzenie późniejszego kapitana generała Mariusza Zaruskiego nazwany został imieniem sławnego rycerza "ZAWISZA CZARNY". Był on tak słynny z rzetelności i słowności, że powstało zawołanie-symbol: "...Polegać jak na Zawiszy". Chrzest jachtu odbył się 29 czerwca 1936 roku z udziałem p. Prezydentowej M. Mościckiej jako matki chrzestnej i wicepremiera E. Kwiatkowskiego reprezentującego marszałka Rydza-Śmigłego. W latach 1935-1939 "Zawisza Czarny" odbył 16 rejsów pod dowództwem generała Mariusza Zaruskiego. Odwiedził 27 portów w 10 krajach i przebył w sumie ok. 14 tys. Mm. W 9 rejsach dla załogi nieharcerskiej (studenci Politechniki Lwowskiej, kandydaci PSM, oficerowie WP, uczniowie i nauczyciele z Kół Szkolnych LMiK) przeszkolono około 270 osób. Harcerzy biorących udział w tych 9 rejsach oraz w 7 rejsach tylko dla harcerzy przeszkolono około 430.

Podczas II wojny światowej "Zawisza Czarny" został przemianowany przez hitlerowców na "SCHWARZER HUSAR" i uprowadzony do Fluisburga koło Flensburga. Używany był do 1943 roku w celu szkolenia podchorążych Kriegsmarine. Później został odstawiony i bez konserwacji ulegał niszczeniu. Po odnalezieniu i sprowadzeniu do Gdyni nie nadawał się już do remontu. W 1949 roku został odholowany i zatopiony. Kilka lat temu wrak został odnaleziony w Zatoce Puckiej przez statek do badań podwodnych Centralnego Muzeum Morskiego. Leży on na głębokości 8 m na pozycji: 54° 40,7'N, 018° 34,1'E.

Dane techniczne

kadłub	- drewniany
ożaglowanie	- 3-masztowy szkuner gaflowy
powierzchnia żagli	- 432 m ²
długość całkowita	- 32,1 m
szerokość	- 8,1 m
zanurzenie	- 3,1 m
pojemność brutto	- 168 RT
moc silnika	- 59kW(80KM), silnik spalinowy z głowicami żarowymi, 2 cyl.
liczba załogi	- 52 osoby.

ZAWISZA CZARNY: 1961 - (dzisiaj).

Tradycję dawnego żaglowca kontynuuje szkuner przebudowany w 1960/61 roku z rybackiego lugotrawlera o nazwie „CIETRZEW”, zbudowanego w 1952 roku w Stoczni Północnej w Gdańsku, który został wycofany ze służby wraz z całą serią statków tego typu z powodu małej stateczności. Zdjęto nadbudówki, dodano stępkę balastową, ustawiono maszty, urządzono wewnątrz mieszkalne. I tak... „ZAWISZA CZARNY II” stał się faktem. W latach 1965/66 przedłużono rufę o około 4 m, wymieniono silnik, który pochodzi z niemieckiego okrętu podwodnego z czasu II wojny światowej. W 1980 roku pokładówkę zastąpiono nadbudówką, wymieniono instalację elektryczną, zamontowano elektryczną windę kotwiczną, powiększono kuchnię i chłodnię prowiantową. Po kolejnych przebudowach wewnątrz powstały następujące pomieszczenia mieszkalne: kubryk (24 koje + 4 przystawki), kabina 4 - osobowa dla oficerów wachtowych, kabina 4 - osobowa dla starszych wacht, kabina 2 - osobowa (armatorska) oraz 6 kabin jednoosobowych dla załogi stałej. W 1996 roku zamontowano nowoczesną instalację wodnokanalizacyjną wraz z fabryką rozdrabniania i oczyszczania fekaliiów, odolejacz oraz odsalarkę wody słodkiej z wody morskiej.

Imię statku nie zostało wybrane przypadkowo: nosząc imię Zawiszy Czarnego - polskiego rycerza, bohatera bitwy pod Grunwaldem, będącego wzorem wszelkich cnót rycerskich, słynącego z odwagi i dotrzymywania danego słowa - dowiódł, że jest godny nosić to niezłomne imię. W roku 1984, w czasie regat atlantyckich, *Zawisza Czarny* wstąpił się przeprowadzeniem brawurowej akcji ratowniczej w bardzo trudnych warunkach pogodowych w rejonie Bermudów, ratując część załogi żaglowca *Marques*, który zatonął tam w niespodziewanym i niezwykle gwałtownym szkwale. Załoga *Zawiszy* wykazała się odwagą i odpowiedzialnością, ponieważ po uratowaniu rozbitków jacht pozostał w rejonie wypadku, poszukując kolejnych ofiar, pomimo silnego wiatru i wysokiego stanu morza. Na Bermudach po udanej akcji ratunkowej witano ich jak bohaterów. Załoga *Zawiszy* otrzymała za tę akcję nagrodę Komitetu Olimpijskiego *Fair Play*.

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

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

W roku 2012 *Zawisza* otrzymał Nagrodę Specjalną „Rejs Roku 2011” w uznaniu roli jaką odegrał on w morskim wychowaniu młodzieży, podczas 50 lat morskiej służby.



Dane techniczne:

Kadłub	stalowy, nitowany
Ożaglowanie	3-masztowy szkuner sztakslowy
Powierzchnia żagli	439 m ² , maksymalna 626 m ²
Długość całkowita	36,07 m, z bukszprytem 42,90 m
Długość linii wodnej	28,47 m
Szerokość	6,76 m
Zanurzenie maksymalne	4,60 m
Pojemność brutto (netto)	171,71 RT (25,42 RT)

Silnik

Typ silnika	DWK, 6Mu423 6-cylindrowy, średnioobrotowy, z 1942 r.
Moc silnika	287 kW (390 KM) przy 340 obr/min.
Pojemność skokowa	166,8 dm ³
Średnica cylindra	290 mm
Skok tłoka	420 mm

POSTANOWIENIA OGÓLNE

Regulamin niniejszy określa zasady organizacji życia i przebiegu wacht na pokładzie flagowego żaglowca szkolnego Związku Harcerstwa Polskiego **s/y ZAWISZA CZARNY**, zwanego dalej jachtem.

Każdy uczestnik rejsu ma możliwość sprawdzenia się w trudnych warunkach morskich, przeżycia przygody pod żaglami. Jednocześnie jest zobowiązany do przekazywania innym wiedzy, umiejętności i doświadczeń zdobytych wcześniej.

Wszyscy członkowie załogi powinni zawsze pamiętać o tym, że wygląd jachtu oraz postawa i zachowanie się każdego z nich na pokładzie i lądzie, są wizytówką Związku Harcerstwa Polskiego oraz polskiego żeglarstwa.

ZAŁOGA STAŁA

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

Kapitan prowadzi jacht, jest przełożonym wszystkich zaokrętowanych osób, dba o bezpieczeństwo jachtu i załogi, stwarza właściwą atmosferę wychowawczą, realizuje program rejsu, pełni wachtę nadzorującą. Kapitana powołuje CWM ZHP spośród osób posiadających tytuł „Kapitan Zawiszy Czarnego”. Kapitan musi spełnić następujące warunki: posiadanie patentu kapitana jachtowego, ważny certyfikat LRC, posiadanie świadectwa RADAR/ARPA na poziomie operacyjnym, aktualne 4 podstawowe kursy bezpieczeństwa zgodne z STCW 95 oraz ukończone szkolenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem na jednostkach pływających CWM ZHP. W celu uzyskania tytułu „Kapitan Zawiszy Czarnego” należy odbyć 30 dni stażu kapitańskiego i posiadać trzy pozytywne opinie od kapitanów Zawiszy Czarnego.

Starszy oficer jest zastępcą kapitana, kieruje działem pokładowym, jest bezpośrednim przełożonym oficerów wachtowych, odpowiada za klar jachtu, nawigację, urządzenia radiowe i nawigacyjne, mapy i publikacje nautyczne, dokumentację jachtu, za prawidłowe zapisy w dzienniku jachtowym uwzględniając istotne zdarzenia jak zmiany osobowe w załodze, usterki i awarie, za wysyłanie list załogi do biura CWM ZHP przed pierwszym wyjściem w morze i po każdej zmianie osobowej w załodze, za szkolenie i bezpieczeństwo załogi szkolnej i stałej, przeprowadza alarmy ćwiczebne, prowadzi dokumentację rejsu, odpowiada za bezpieczeństwo pożarowe, gospodarkę wodą słodką, za nadzór nad apteczką, sprawdza ostrzeżenia nawigacyjne i prognozy pogody, pełni wachtę nadzorującą. Do obowiązków starszego oficera należy również awizacja zawinięć do portów, także online za pomocą dedykowanych portali internetowych jak szwedzki MSW Reportal, SafeSeaNet Denmark, SafeSeaNet Norway, zgłaszanie przybycia i wyjścia, uzgadnianie z władzami portowymi miejsc

i warunków postoju, ruchu jednostki w obrębie wód portowych, reprezentowanie Armatora i kapitana w kontaktach ze strażą graniczną i przybrzeżną państw bander oraz z inspektorami PSC przeprowadzającymi kontrole państwa portu pod kątem wymagań konwencji takich jak SOLAS, MARPOL, STCW, współpraca z agentami portowymi, regulowanie opłat portowych leżących po stronie organizatora oraz informowanie na bieżąco Armatora o powstałych zobowiązaniach finansowych CWM ZHP w związku z pobytami jednostki w porcie, o ile umowa z organizatorem nie stanowi inaczej, jak usługi pilotowe, opłaty postojowe, pobór prądu i wody, zdanie wód zaolejonych, zdanie śmieci, itp. Starszego oficera powołuje CWM ZHP spośród osób posiadających tytuł „Starszy oficer Zawiszy Czarnego”. Starszy oficer musi spełnić następujące warunki: posiadanie patentu kapitana jachtowego, ważny certyfikat SRC, aktualne 4 podstawowe kursy bezpieczeństwa zgodne z STCW 95, ukończone szkolenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem na jednostkach pływających CWM ZHP oraz znajomość języka angielskiego w stopniu umożliwiającym swobodne porozumiewanie się zarówno w mowie, jak i w piśmie. W celu uzyskania tytułu „Starszy oficer Zawiszy Czarnego” należy odbyć 21 dni stażu jako oficer wachtowy i posiadać skierowanie Kapitana Zawiszy Czarnego. Wskazane jest odbycie przynajmniej jednego rejsu jako starszy oficer – stażysta.

Starszy mechanik jest kierownikiem działu maszynowego, podlega bezpośrednio kapitanowi, odpowiada za stan techniczny i działanie silnika głównego, urządzeń w siłowni, maszyny sterowej, windy kotwicznej, chłodni prowiantowej, instalacji klimatyzacyjnej, instalacji wodnokanalizacyjnej, wszystkich instalacji elektrycznych (z wyjątkiem urządzeń radiowych i nawigacyjnych), systemu osuszania (zęzowego), za gospodarkę paliwem i olejami. Starszego mechanika powołuje CWM ZHP. Starszy mechanik musi spełnić następujące warunki: posiadanie patentu mechanika motorowodnego, aktualne 4 podstawowe kursy bezpieczeństwa zgodne z STCW 95 oraz ukończone szkolenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem na jednostkach pływających CWM ZHP.

Zastępca kapitana w razie potrzeby wyznaczany przez kapitana. Jego obowiązki i zakres odpowiedzialności określa kapitan. Wskazane jest, aby Zastępca Kapitana był powoływany spośród osób posiadających tytuł „Kapitan Zawiszy Czarnego” lub „Starszy oficer Zawiszy Czarnego”.

Bosman podlega bezpośrednio starszemu oficerowi, kieruje pracami pokładowymi załogi, odpowiada za stan i konserwację omasztowania, ożaglowania i osprzętu pokładowego, konserwację całego jachtu z wyjątkiem siłowni, czystość na pokładzie i w pomieszczeniach, prowadzi gospodarkę narzędziami i materiałami, odpowiada za sprzęt ratunkowy i wyposażenie hotelowe oraz łodzie pneumatyczne. Odpowiada za stan i gotowość do użycia wyposażenia ratunkowego i przeciwpożarowego. Bosmana powołuje CWM ZHP. Bosman musi spełnić następujące warunki: posiadanie patentu jachtowego sternika morskiego lub kapitana jachtowego, aktualne 4 podstawowe kursy bezpieczeństwa zgodne z STCW 95 oraz ukończone szkolenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem na jednostkach pływających CWM ZHP.

II Mechanik (motorzysta) podlega bezpośrednio mechanikowi, przeprowadza naprawy i konserwację urządzeń maszynowych, elektrycznych i instalacji, odpowiada za stan techniczny i działanie silników łodzi pneumatycznych, za czystość w siłowni. Pełni wachty w siłowni na zmianę z mechanikiem. Odpowiada za transport załogi na ląd podczas postoju na kotwicy.

Motorzystę powołuje CWM ZHP. Motorzysta musi spełnić następujące warunki: posiadanie patentu mechanika motorowodnego lub motorowodnego sternika morskiego lub kapitana motorowodnego, aktualne 4 podstawowe kursy bezpieczeństwa zgodne z STCW 95.

Kucharz podlega bezpośrednio starszemu oficerowi, kieruje pracą wachty gospodarczej w kuchni, odpowiada za przygotowanie i wydawanie na czas posiłków, zaopatrzenie jachtu w żywność i jej właściwe przechowywanie, układa jadłospisy, sporządza listy prowiantowe, prowadzi ewidencje magazynu, dba o czystość kuchni, pentry, masy, chłodni i magazynów żywnościowych. Kucharza powołuje CWM ZHP. Kucharz musi spełnić następujące warunki: posiadać aktualną książeczkę sanitarną.

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

ZAŁOGA SZKOLNA

Załogę szkolną stanowią: **żeglarze, starsi wachty, oficerowie wachtowi, ewentualnie instruktor programowy, kapitan stażysta i starszy oficer stażysta**

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

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

Oficerem wachtowym Jest wychowawcą i bezpośrednim przełożonym wachty, odpowiada za rzetelny przebieg służby i wykonanie przydzielonej wachcie pracy. Ponadto oficer prowadzi szkolenie żeglarzy swojej wachty z nawigacji, locji, prawa drogi i innych dziedzin wiedzy żeglarskiej, według wskazówek starszego oficera. Oficer wachtowy podlega starszemu oficerowi. Swoje doświadczenie oficer wachtowy dokumentuje w książeczce stażowej Zawiszy Czarnego. Oficerem wachtowym może zostać może być co najmniej j.st.m., posiadający certyfikat SRC, aktualne 4 podstawowe kursy bezpieczeństwa zgodne z STCW 95 oraz ukończone szkolenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem na jednostkach pływających CWM ZHP. Oficer wachtowy powoływany jest na funkcję przez kapitana. Wskazane jest, by była to osoba posiadająca tytuł „Oficer Zawiszy Czarnego”. Tytuł ten otrzymuje się po zaliczeniu odpowiednich zadań z książeczki stażowej Zawiszy Czarnego, po 14 dniach rejsów w charakterze oficera – stażysty i otrzymaniu skierowania od kapitana. Bazę oficerów Zawiszy Czarnego prowadzi CWM ZHP.

Starszy wachty jest wskazywany przez organizatora rejsu i mianowany przez starszego oficera: jako najbardziej doświadczony spośród żeglarzy swojej wachty, jest zastępcą oficera wachtowego, pomaga mu w organizowaniu pracy wachty, przydziela stanowiska podczas

wacht morskich i portowych. Kieruje pracą wachty podczas wachty kambuzowej i przy sprzątanii rejonów.

Kapitan stażysta zdobywający pod okiem kapitana kwalifikacje potrzebne do prowadzenia dużych jachtów i pełniący wachtę nadzorującą. Jego zadania ustala każdorazowo kapitan. Kapitanem stażystą można zostać po otrzymaniu tytułu „Starszy oficer Zawiszy Czarnego”, odbyciu 45 dni stażu w charakterze starszego oficera i skierowaniu kapitana Zawiszy Czarnego.

Starszy oficer stażysta zdobywający pod okiem doświadczonego starszego oficera kwalifikacje niezbędne do pełnienia funkcji starszego oficera na jachcie Zawisza Czarny.

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

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

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

SZKOLENIE

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

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

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

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

WYMOGI BEZPIECZEŃSTWA

Wszystkich członków załogi obowiązuje stosowanie przyjętego przez CWM ZHP Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem na jednostkach pływających CWM ZHP (SZB). Wymaga się od

kapitana i starszego oficera dbania o wdrażanie zasad określonych przez SZB w szczególności poprzez:

- stosowanie czynności określonych w listach kontrolnych SZB,
- opracowanie planu podróży na każdą podróż morską żaglowca,
- wykreślanie trasy według punktów drogi określonych w planie podróży na mapie papierowej i elektronicznej,
- organizowanie codziennych porannych odpraw kapitana.

Po zaokrętowaniu każdy członek załogi musi zapoznać się z rozkładem alarmowym, umieszczonym w kubryku oraz instrukcją przeciwpożarową, wyjściami awaryjnymi, sprawdzić pas ratunkowy i dopasować szelki bezpieczeństwa oraz zapoznać się z Listą kontrolną członka załogi – zamustrowanie. Fakt zapoznania się z tą listą członek załogi potwierdza podpisem na liście kontrolnej.

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

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

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

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

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

Przed odknagowaniem jakiegokolwiek liny, należy wiedzieć do czego ona służy. **Absolutnie nie wolno odknagowywać topenant gaffli i bryfokrei.**

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

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

Na jacht wchodzi się i wychodzi jedynie przez trap.

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

ALARMY, ZAGROŻENIA, WEZWANIA

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

- alarm „Ogólny” (●●●●●● —),
- alarm „Pożarowy” (●● —),
- wezwanie „Do manewrów” (● —),
- wezwanie „Do żagli” (—),
- zbiórka załogi na rufie (●●●),

Alarm „Ogólny” (●●●●●● —).

Ogłasza Kapitan statku.

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

Wodowanie tratw odbywa się na rozkaz Kapitana.

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

Podział czynności określa Rozkład Alarmowy

Opuszczenie statku następuje na polecenie Kapitana. Kapitan przez rozgłoszenie statkową kilkakrotnie poleca opuścić statek.

Alarm „pożarowy” (●● —).

Ogłasza kapitan lub starszy oficer.

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

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

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

Zagrożenie „Człowiek za burtą”. Ogłoszenie jest poprzedzone sygnałem „Alarm Ogólny”

Ogłasza oficer wachtowy.

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

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

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

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

W żegludze pod żaglami I mechanik uruchamia silnik.

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

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

Zagrożenie wodne. Ogłoszenie jest poprzedzone sygnałem „Alarm Ogólny”

Ogłasza Kapitan

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

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

Wezwanie „do manewrów” (• —)

Ogłasza kapitan lub starszy oficer.

Na 20 minut przed planowanym alarmem manewrowym starszy oficer zawiadamia mechanika i przygotowuje jacht do manewrów, steru, telegrafu maszynowego, syreny, rozgłośni manewrowej, radiotelefonów UKF oraz informuje załogę o wymaganym stroju. Bosman sprawdza działanie kotwicy, klar na pokładzie i w pomieszczeniach. Mechanik i motorzysta przygotowują silnik główny do manewrów.

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

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

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

III wachta staje w szeregu na lewej burcie na śródkręciu. Na komendę obsługuje odbijacze na całej burcie,

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

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

Alarm "Do żagli" (—) (wezwanie do żagli)

Ogłasza kapitan lub starszy oficer.

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

I wachta staje na dziobie. Na komendę obsługuje kliwer, bomkliwer, latacz oraz z II wachtą bryfok. Wszyscy pracujący na bukszprycie przypinają się pasami bezpieczeństwa,

II wachta staje przy fokmaszcie. Na komendę obsługuje: sztafok, fok oraz z I wachtą bryfok,

III wachta staje przed grotmasztem. Na komendę obsługuje grotsztaksel i grot,

IV wachta staje przy bezanmaszcie. Na komendę obsługuje bezansztaksel i bezan.

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

Zbiórka załogi (●●●).

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

Wszystkie alarmy są ćwiczone zgodnie z planem ćwiczeń alarmowych zatwierdzonym przez CWM ZHP na dany rok kalendarzowy.

ROZKŁAD SŁUŻB

Ustala się następujące rodzaje wacht:

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

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

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

WACHTA NAWIGACYJNA:

Wachtę nawigacyjną rozpoczyna się zbiórką na nawietrznej, na spardeku przed bezanmasztem, najpóźniej 5 minut przed zmianą (zaleca się 10 minut), przydzieleniem stanowisk przez starszego wachty i udzieleniem instrukcji przez oficera. Na zbiórkę należy stawić się w stroju odpowiednim do pogody, w nocy i w trudnych warunkach w szelkach bezpieczeństwa. W nocy o warunkach atmosferycznych informuje żeglarz budzący wachtę. Zmiana wachty następuje na pokładzie nadbudówki. Schodzący oficer wachtowy krótko omawia sytuację nawigacyjną, pogodową, postawione żagle, ruch statków, podaje KK. Oficer wachty przejmującej głośno i wyraźnie potwierdza to i wyznacza wachtę na oku i sternika.

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

Kiedy oficer wachty przejmującej potwierdzi, że przejmuje wachtę, wie gdzie się statek znajduje na mapie papierowej i rozumie sytuację nawigacyjno/pogodową, oficer schodzący przekazuje mu wachtę czyniąc wpis w Dzienniku Pokładowym. Oficer wachty przejmującej czyni podobny wpis w Dzienniku w swojej rubryce.

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

Oficer wachtowy pełniący wachtę nawigacyjną prowadzi samodzielnie jacht odpowiadając za:

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

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

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

Podczas wachty nawigacyjnej żeglarze zajmują następujące stanowiska: sternik, dwóch obserwatorów na pokładzie, obserwator radarowy, nasłuch radiowy. Pozostali żeglarze

przebywają na pokładzie rufowym, manewrują żaglami i wykonują inne prace. Zaleca się, aby rotacja na stanowisku sternika i „na oku” następowała nie częściej niż co 30 minut i nie rzadziej niż co 60 minut. Rotację na stanowiskach prowadzi starszy wachty. Podczas pełnienia wachty nawigacyjnej zejść pod pokład można tylko w celach służbowych, na polecenie oficera.

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

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

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

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

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

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

WACHTA KOTWICZNA

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

WACHTA GOSPODARCZA

Wachta gospodarcza trwa 24 godziny, zmiana następuje o godzinie 1600. Zadaniem oficera pełniącego wachtę gospodarczą jest kierowanie pracami wachty oraz pełnienie funkcji oficera

służbowego, odpowiedzialnego za porządek dnia (przeprowadzenie zbiórek do zajęć, punktualność wydawania posiłków, przestrzeganie ciszy nocnej i poobiedniej, ogłaszanie pobudki). Oficer wachty gospodarczej, w ciągu trwania swojej wachty dokonuje inspekcji urządzeń ratowniczych i przeciwpożarowych, według listy otrzymanej od starszego oficera. Jego zadaniem jest kontrola obecności wszystkich urządzeń ratowniczych i przeciwpożarowych. W czasie posiłków oficer gospodarczy zastępuje oficera wachty nawigacyjnej.

Zadania wachty gospodarczej są następujące:

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

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

WACHTA PORTOWA / TRAPOWA

Wachta portowa trwa 24 godziny lub zgodnie z grafikiem wacht nawigacyjnych. Wachtę portową pełni wachta gospodarcza (przy wachcie 24-godzinnej) lub odpowiednia wachta nawigacyjna. Oficer służbowy odpowiada za bezpieczeństwo jachtu podczas postoju. Prowadzi zapisy w dzienniku jachtowym (po sprawdzeniu zapisu w brudnopisie przez starszego oficera). Zastępuje kapitana i starszego oficera w razie ich nieobecności (bez prawa zmiany ich zarządzeń), przyjmuje przedstawicieli władz portowych, innych urzędników, jest gotowy na każde wezwanie. Odpowiada za idealny klar w mesie i kabinie nawigacyjnej podczas postoju w porcie. Dba o punktualne budzenie kucharza, bosmana i innych członków załogi stałej - zgodnie z wydanymi dyspozycjami. Przed wyjściem jachtu w morze bierze czynny udział w przygotowaniach do manewrów, przygotowuje mapy i inne pomoce nawigacyjne.

Zadania wachty trapowej są następujące:

- czuwanie nad bezpiecznym cumowaniem jachtu, w razie potrzeby wybieranie lub luzowanie cum i szpringów, sprawdzanie odbijaczy,
- kontrola statku pod kątem zagrożenia pożarowego i wodnego,
- kontrola ruchu osób wchodzących na pokład i opuszczających jacht,
- obserwowanie ruchu statków w pobliżu miejsca zacumowania, oddawanie honorów banderą,
- zapalanie i gaszenie świateł postojowych,
- stawianie i opuszczanie bandery i gali flagowej,

- utrzymanie pełnego klaru na pokładzie,
- oprowadzanie gości po jachcie,
- w razie potrzeby prowadzenie sklepiku jachtowego.

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

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

- zwracanie uwagi na pracę cum i odbijaczy,
- kontrola przeciwpożarowa i wodna statku,
- kontrola osób wchodzących i wychodzących ze statku.

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

WACHTA BOSMAŃSKA

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

SPRZĄTANIE

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

- wachta gospodarcza - kambuz, pentra, mesa, kubryk,
- wachta nawigacyjna - spardek, kabina nawigacyjna, mesingi na spardecku
- wachty pozostałe:
 - pokład główny, łazienka załogi szkolnej, nadbudówka (ściana przednia i prawa burta), mesingi na pokładzie dziobowym,
 - WC załogi szkolnej i stałej, korytarze w nadbudówce, nadbudówka (ściana tylna i lewa burta), pokład rufowy, mesingi na pokładzie rufowym.

W ciągu dnia za czystość odpowiada wachta gospodarcza.

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

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

HIGIENA

Spożywanie posiłków odbywa się jedynie w czasie określonym w rozkładzie dnia. Wachta nocna (2400-0400) otrzymuje kolację nocną. Zabrania się kategorycznie przechowywania żywności w kubryku i kabinach. Łazienka i oba WC załogi szkolnej przeznaczone są dla żeglarzy i oficerów wachtowych. Toaleta załogi stałej przeznaczona jest dla osób mieszkających na rufie. W czasie rejsu należy oszczędzać wodę słodką. Podczas pobytów w morzu woda słodka jest racjonowana według zarządzeń starszego oficera. W porcie miejsce do suszenia upranej bielizny i przemoczonych ubrań, wyznacza oficer służbowy.

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

STRÓJ I EKWIPUNEK OSOBISTY

Podczas rejsów przeznaczonych dla drużynowych i funkcyjnych ZHP każdy uczestnik rejsu musi mieć ze sobą regulaminowy mundur harcerek z nakryciem głowy. Zaleca się do stosowania przez kapitana, zastępcę kapitana i starszego oficera czapek oficerskich. Pozostałym członkom załogi zaleca się stosowanie miękkich beretów lub nakryć głowy stosowanych w drużynie. Podczas rejsu nie nosi się przy mundurze sznurów funkcyjnych.

Podczas wszystkich pozostałych rejsów, każdy z uczestników zobowiązany jest do posiadania odpowiednich do pory roku strojów i ubrań. Zaleca się do stosowania przez kapitana, zastępcę kapitana i starszego oficera czapki oficerskiej. Dopuszcza się stosowanie białych koszul mundurowych z pagonami bądź granatowych koszul mundurowych instruktorów specjalności wodnej ZHP. Funkcyjni noszą koszule mundurowe Zawiszy Czarnej i swetry mundurowe w kolorze granatowym.

Ubiór całej załogi oraz funkcyjnych, podczas wchodzenia i wychodzenia z portów, w czasie postoju, oraz przy uroczystych okazjach określa kapitan lub starszy oficer, w zależności od pogody i sytuacji.

Każdy uczestnik musi posiadać niezbędny ekwipunek osobisty. Na jachcie nie ma miejsca na walizki ani plecaki ze stelażem. Należy się spakować w worek żeglarski lub miękką torbę turystyczną.

DYSCYPLINA

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

Członkom załogi zakazuje się wnoszenia na jacht oraz spożywania alkoholu.

CEREMONIAŁ MORSKI, ZWYCZAJE, TRADYCJE

Jacht będący w morzu nosi banderę w morzu niezależnie od pory dnia, natomiast w porcie i na kotwicy od godz. 0800 czasu lokalnego do zachodu słońca. W morzu banderę nosi się na topie bezanmasztu, natomiast w porcie i podczas stania na kotwicy na flagsztoku. Przy odchodzeniu od nabrzeża w momencie oddania ostatniej cumy, podnosi się banderę na bezanmaszcie, następnie opuszcza się banderę na flagsztoku. Zmiana odbywa się (w odróżnieniu od salutowania) szybko. Czynność odwrotną niż przy odchodzeniu od nabrzeża, wykonuje się w momencie podania pierwszej cumy na ląd.

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

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

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

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

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

Zbiórka do podniesienia bandery odbywa się; o godz. 0755. Oficerem prowadzącym uroczystość (służbowym) jest oficer wachty, która o godzinie 0800 kończy wachtę trapową. Załoga szkolna staje w dwuszeregu na pokładzie rufowym w pełnym umundurowaniu w następującym porządku: na prawej burcie wachta I i III, na lewej burcie wachta II i IV. Załoga stała staje w szeregu przy nadbudówce. Wcześniej oficer służbowy wyznacza ze swojej wachty dwóch żeglarzy do bandery, którzy przygotowują ją do podniesienia oraz żeglarza do dzwonu. Stoją oni na wyznaczonych stanowiskach. W razie podnoszenia gali banderowej, każda wachta

stawia odcinek zestawu flag przy swoim maszcie. Oficer służbowy staje na spardecku przy relingu rufowym.

O godzinie 0755 oficer służbowy głośno podaje informację „Pięc przed!”, a o godzinie 0759 „Minuta przed!”. Punktualnie o godz. 0800 wydaje komendę: „Bacność, na banderę, banderę podnieś!”. Wszyscy stają na bacność, oficerowie salutują, dzwonem wybija się szklanki, a wyznaczeni żeglarze wolno i miarowo podnoszą banderę (i ewentualnie gałę banderową).

Kiedy bandera znajdzie się na miejscu, oficer służbowy wydaje komendę „Bacność! Spocznij”. Wyznaczeni do bandery i dzwonu żeglarze oraz oficer służbowy wracają na zbiórkę.

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

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

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

Jacht oddaje honory poprzez salut banderą:

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

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

Z okazji świąt państwowych, świąt lokalnych, na prośbę władz miejscowych i przy innych uroczystych okazjach, jacht stawia gałę banderową. W morzu stawia się małą gałę banderową. Polega ona na postawieniu bander na topach wszystkich masztów. Na grotmaszcie podnosi się banderę harcerską (w miejsce proporca harcerskiego), a na fok i bezanie - bandery RP. W porcie i na kotwicy stawia się wielką gałę banderową. Oprócz bander na topach masztów (w porcie polskim na bezanie stawia się banderę RP) stawia się wtedy od bukszprytu do topu fokmasztu, pomiędzy topami masztów i od topu bezanmasztu do rufy flagi MKS w kolejności: SPGZ, AB1, CD2, itd. Cztery pierwsze flagi wiesza się pod nokiem bukszprytu. W porcie i na

kotwicy stawia się galę banderową i opuszcza równocześnie z banderą. Przy wchodzeniu do portu flagi MKS stawia się po dojściu do nabrzeża (lub rzuceniu kotwicy), natomiast przy wychodzeniu z portu - 30 min. przed planowanym odejściem od nabrzeża (lub zejściem z kotwicy).

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

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

W czasie rejsu wachta nawigacyjna odpowiada za punktualne wybijanie szklanek dzwonem okrętowym. W morzu szklanki wybijają się przez całą dobę, w porcie od godziny 0800 do ciszy nocnej.

*Regulamin przyjęto Uchwałą Zarządu Fundacji Harcerstwa CWM ZHP nr 1/2019
z dnia 04.10.2019 roku*

Prezes Zarządu
Fundacji Harcerstwa CWM ZHP
hm. Rafał Klepacz

ROZKŁAD DNIA W MORZU

0700 - pobudka
0710 – obieranie ziemniaków
0720 – klar osobisty
0745 – śniadanie
0810 – odprawa kadry
0815 – sprzątanie statku
0930 – zajęcia programowe
1300 – obiad
1500 – zajęcia programowe
1700 – podwieczorek
1900 – kolacja
2200 – cisza nocna

ROZKŁAD DNIA W PORCIE

0700 - pobudka
0710 – obieranie ziemniaków
0720 – klar osobisty
0755 – zbiórka na podniesienie Bandery
0800 – podniesienie Bandery
0810 – śniadanie
0840 – sprzątanie statku
0930 – zajęcia programowe
1300 – obiad
1500 – zajęcia programowe
1700 – podwieczorek
1900 - kolacja
2200 – cisza nocna

GRAFIK WACHT NAWIGACYJNYCH:

Dzień pierwszy											
0000 - 0400		0400 - 0800		0800 - 1200		1200 - 1600		1600 - 2000		2000 - 000	
WACHTA I						NAVI					
WACHTA II		NAVI				NAVI					
WACHTA III				NAVI							
WACHTA IV			NAVI							NAVI	

Dzień drugi											
0000 - 0400		0400 - 0800		0800 - 1200		1200 - 1600		1600 - 2000		2000 - 000	
WACHTA I			NAVI							NAVI	
WACHTA II								NAVI			
WACHTA III		NAVI				NAVI					
WACHTA IV				NAVI							

Dzień trzeci											
0000 - 0400		0400 - 0800		0800 - 1200		1200 - 1600		1600 - 2000		2000 - 000	
WACHTA I				NAVI							
WACHTA II			NAVI							NAVI	
WACHTA III								NAVI			
WACHTA IV		NAVI				NAVI					

Dzień czwarty											
0000 - 0400		0400 - 0800		0800 - 1200		1200 - 1600		1600 - 2000		2000 - 000	
WACHTA I		NAVI				NAVI					
WACHTA II				NAVI							
WACHTA III			NAVI							NAVI	
WACHTA IV								NAVI			