



Centrum Wychowania Morskiego ZHP
w Gdyni

ZAWISZOWE VADEMECUM



s/y Zawisza Czarny
CWM ZHP

Gdynia, maj 2017

©Copyright by Centrum Wychowania Morskiego ZHP

Wydanie 2

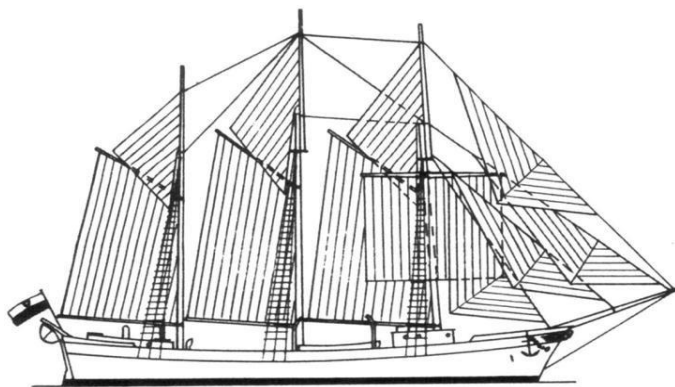
Wersja 5.0

Legenda Zawiszy Czarnego

Szkuner sztaksłowy Zawisza Czarny jest żaglowcem należącym od lat 60-tych ubiegłego wieku do Związku Harcerstwa Polskiego. Kontynuuje on tradycję swojego wielkiego poprzednika, drewnianego żaglowca o tej samej nazwie, który od 1935 roku, pod komendą legendarnego wychowawcy żeglarzy generała Mariusza Zaruskiego, pełnił służbę dla młodzieży harcerskiej. Prawie każdy doświadczony polski żeglarz przeszedł przez pokład Zawiszy. Atmosfera, która wytwarza się na rejsach gwarantuje niezapomniane morskie przeżycia i przyjaźnie, które potrafią przetrwać dziesięciolecia.

Historia pierwszego Zawiszy Czarnego

Początki legendy Zawiszy sięgają burzliwych czasów rewolucji październikowej, kiedy to w latach 1917-1919 we Władystoku polscy żeglarze rozpoczęli szkolenie żeglarskie. Efektem dynamicznie rozwijającego się polskiego środowiska żeglarskiego stało się zakupienie w 1934 roku drewnianego szkunera *Petrea*. W czasie zimy 1934 - 1935 został on przebudowany na statek szkolny i na życzenie kapitana gen. Mariusza Zaruskiego otrzymał imię niezłomnego rycerza *Zawiszy Czarnego*. Do wybuchu wojny żeglował po Morzu Bałtyckim i Północnym odwiedzając 27 portów w 10 krajach.



Rys. 1. Pierwszy Zawisza Czarny

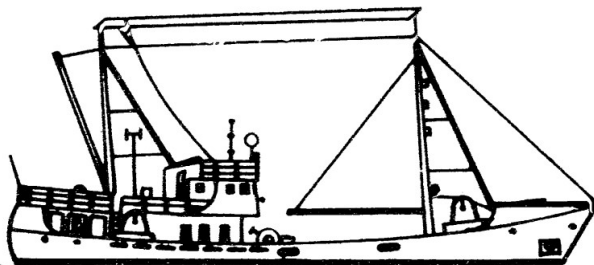
Początki żeglugi Zawiszy nieodłącznie związane są z Polską oraz nowo powstałym miastem portowym Gdynia. W pierwszy rejs Zawisza wyszedł 29 czerwca 1935. Chrzest statku odbył się 29 czerwca 1936 z udziałem p. prezydentowej M. Mościckiej (jako matki chrzestnej) i wicepremiera E. Kwiatkowskiego, reprezentującego marszałka Rydza - Śmigłego.



W latach 1935 – 1939 *Zawisza* odbył 16 rejsów pod dowództwem generała Mariusza Zaruskiego, odwiedzając 27 portów w 10 krajach i przebywając w sumie około 14 000 Mm. W 9 rejsach dla załogi nieharcerskiej (studenci Politechniki Lwowskiej, kandydaci PSM, oficerowie WP, uczniowie i nauczyciele z kół szkolnych LM i K) przeszkolono około 270 osób. Harcerzy biorących udział w tych 9 rejsach oraz w 7 rejsach tylko dla harcerzy przeszkolono około 430 osób. Po wybuchu wojny został uprowadzony przez hitlerowców do Fluisburga koło Flensburga i był używany do 1943 do szkolenia podchorążych Kriegsmarine. Nie poddawany konserwacji niszczał do tego stopnia, że gdy po wojnie sprowadzono go do Gdyni nie nadawał się już do remontu. W 1949 wyholowano go na zatokę Pucką i zatopiono. Podwodną „wieczną wachtę” pełni na głębokości 8 m na pozycji: 54° 40' 06" N; 018° 34' 42" E.

Godny następcą

Zawisza Czarny kontynuuje tradycje jachtu o tej samej nazwie, który w latach 1935 – 1939 zapoczątkował wychowanie morskie harcerzy na pokładzie żaglowca, tę niezwykle atrakcyjną i bardzo skuteczną formę kształtowania charakteru młodego człowieka. Został przebudowany w latach 1960/61 z rybackiego lugrotrowlera typu B-11 o nazwie *Cietrzew*. W ramach przebudowy prowadzonej systemem gospodarczym zdemontowano urządzenia połowowe, obniżono i zmieniono pokładówkę, dodano podstępkę balastową, postawiono trzy maszty i otaklowano jacht jako szkuner sztaksłowy, w dawnej ładowni urządzono pomieszczenia mieszkalne. *Cietrzew* zbudowany w 1952 w Stoczni Północnej w Gdańsku został wycofany z eksploatacji pod koniec lat 50-tych wraz z całą flotyllą rybackich „ptaszków”. *Cietrzewia* oddano harcerzom, którym służy po dziś dzień, dając poczucie bezpieczeństwa i możliwość przeżycia wielkiej przygody.

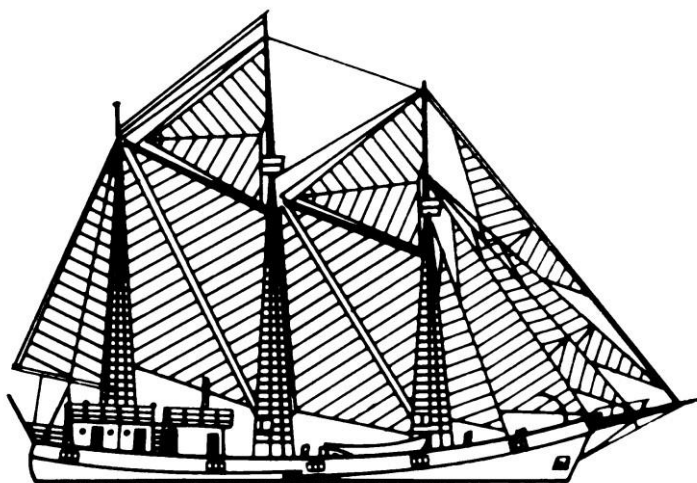


Rys. 2 Sylwetka lugrotrowlera typu B-11

Pierwszym kapitanem drugiego był legendarny podwodniak, kmdr Bolestaw Romanowski, wspominany po dziś dzień z dużą estymą przez najstarszych Zawiszaków. 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* wstawił się przeprowadzeniem brawurowej akcji ratowniczej w bardzo trudnych warunkach pogodowych w rejonie Bermudów, ratując część załogi żaglowca *Marques*, który zatonął tam w niespodziewanym i niezwykle gwałtownym szkwałe. Załoga *Zawiszy* wykazała się odwagą i odpowiedzialnością w warunkach bardzo silnego wiatru i wysokiego stanu morza ratując rozbitków i poszukując kolejnych ofiar. . Na Bermudach po udanej akcji ratunkowej witano ich jak bohaterów. Załoga *Zawiszy* otrzymała za tę akcję nagrodę Komitetu Olimpijskiego *Fair Play*.



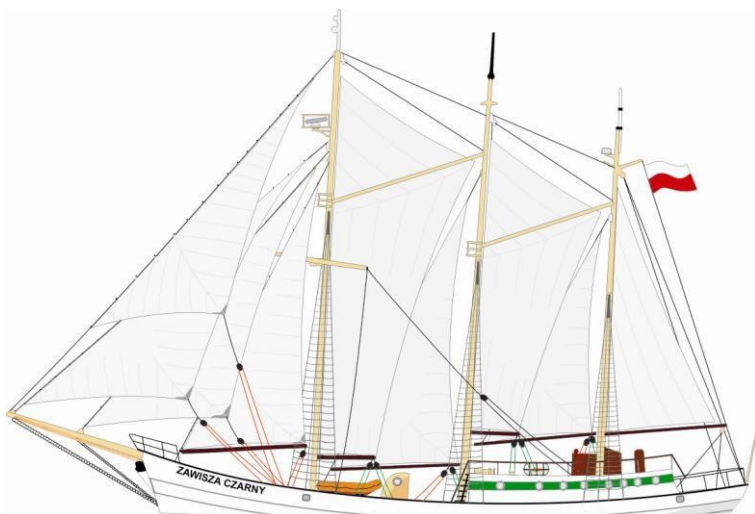
Rys. 3 Wygląd Zawiszy przed przebudową w roku 1966

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 Amerykańskie, a od wiosny 1996 roku przebywał nieprzerwanie w rejsie (głównie po Morzu Śródziemnym). Od wypłynięcia z Gdyni w 1996 r. przez trzy i pół roku, do 11 grudnia 1999 r. *Zawisza Czarny* odbył m.in. wyprawę dookoła Ameryki Południowej, gdzie uczestniczył w Światowym Zlocie Skautów w Chile, 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 roku 2012 w uznaniu roli jaką *Zawisza Czarny* odegrał w morskim wychowaniu młodzieży, podczas 50 lat morskiej służby, otrzymał on prestiżową nagrodę polskiego żeglarstwa - Nagrodę Specjalną Rejsu Roku 2011.



Rys. 4 *Zawisza Czarny* - wygląd współczesny

Przebieg służby *Zawiszy Czarnej*:

1960-61 – przebudowa z lugrotrawlera na żaglowiec

15 lipca 1961 – podniesienie bandery, pierwszy rejs do Leningradu i Helsinek

1966-67 - przedłużenie kadłuba i wymiana silnika;

1972 – pierwszy udział w europejskiej *Operacji Żagiel*: na trasie Helsinki – Falsterbo – V miejsce w kl. B

1974 – europejska *Operacja Żagiel*, zdobycie Pucharu Bałtyku

1976 – pierwszy rejs przez Atlantyk, udział w *Operation Sail* z okazji 200-lecia USA

1978 – udział w XI Światowym Festiwalu Młodzieży i Studentów w Hawanie



1979-80 kolejna przebudowa – zastąpienie pokładówki nadbudówką, wymiana instalacji elektrycznej

1984 – udział w Cutty Sark Tall Ships Races z okazji 450-lecie wyprawy Jacques'a Cartiera do Kanady: Wielkie Jeziora Amerykańskie, Kanada, USA – nagroda Fair Play Komitetu Olimpijskiego za akcję ratowniczą żaglowca *Marques*

1989 – 1990 – wieloetapowy rejs dookoła świata:, M. Śródziemne do Pireus; Kanał Sueski, Ocean Indyjski do Singapuru; pierwsze przejście równika; Korea Płn. Chiny, Japonia do Nachodki; Pacyfik do Vancouver; Kanał Panamski do Gdyni – 392 dni rejsu, 34170 mil morskich; I nagroda Rejs Roku

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

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

1996 – 1999 – rejs trwający nieprzerwanie trzy i pół roku: udział w Jamboree – Światowym Zlocie Skautów w Chile, dwukrotne opłynięcie Hornu, wizyta w stacji polarnej im. H.

Arctowskiego na Wyspie Króla Jerzego w Antarktyce (powrót do Gdyni 11 XII 1999 – 1288 dni rejsu – 15170 godzin żeglowania, 87500 mil morskich, 551 wejść do portów, 2522 uczestników w 71 etapach wyprawy pod dowództwem 11 kapitanów, III nagroda Rejs Roku)

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

2000/2001 – udział w regatach milenijnych „The Race 2000” w Barcelonie

2006 – rejs na M. Północne: Islandia, Szetlandy, pierwszy rejs z niewidomymi Zobaczyć Morze

2007 – udział w Jamboree w Londynie

2008 – pierwszy rejs niewidomych w projekcie Fundacji Gniazdo Piratów „Zobaczyć Morze”, które odbywają się co roku

2011 – udział w Jamboree w Szwecji

2011 – pierwszy grudniowy rejs z Betlejemskim Światłem pokoju, od tego momentu odbywają się one co roku

2012 – Nagroda Specjalna Rejsu Roku 2011 – za całokształt.

2013 – rejs „Nie zna życia kto nie służył w marynarce”, Generation Balt

2014 - rejs Ukraiński, rejs Vikingów, rejs Litewski

2015 - X edycja rejsu Zobaczyć Morze, II rejs Polsko-Ukraiński, 5 rejs z Betlejemskim Światłem Pokoju

2016 – Rejsy z Betlejemskim Światłem Pokoju do Szwecji, Dani, Litwy i Łotwy

Również dziś *Zawisza Czarny* pełni wytrwale swoją służbę: rocznie odbywa ponad 40 rejsów, w których uczestniczy łącznie ponad 800 młodych ludzi. Wśród rejsów tych najważniejsze



są szkoleniowe rejsy harcerskie, rejsy z młodzieżą niepełnosprawną i wykluczoną społecznie, niewidomymi, czy też po przejściach onkologicznych.



Dane techniczne Zawiszy:

Nr rej.	POL 1 (ex. PZ 1)
Rok budowy	1952/1961
Kadłub	stalowy, nitowany
Ożaglowanie	3-masztowy szkuner sztakslowy
Powierzchnia żagli	439 m ² , maksymalna 626 m ²
Długość całkowita (Lo)	36,07 m., z bukszprytem 42,90 m
Długość między pionami (Lpp)	31,12 m
Szerokość (B)	6,76 m
Zanurzenie maksymalne (Draft)	4,15 m
Wysokość boczna	4,4 m
Wysokość nad KLW (Air draft)	27,25 m
Pojemność brutto (GT)	162 (171,71 ton rej., 486,43 m ³)
Silnik DWK	6-cylindrowy, średnio obrotowy, z 1942 r.
Moc silnika	287 kW (390 KM) przy 340 obr/min
Pojemność zbiorników na wodę	20 000 l
Pojemność zbiorników paliwowych	13 200 l
Środki łączności i GMDSS	radio VHF z przystawką DSC (w kabinie nawigacyjnej i na spardeku); radio pośrednio falowe Sailor; radiowy odbiornik informacji tekstowych Navtex FURUNO; telefon satelitarny Inmarsat; satelitarna radiopława awaryjna EPIRB; transponder radarowy poszukiwania i ratownictwa SART
Wyposażenie nawigacyjne	kompas główny (magnetyczny); kompas sterowy (magnetyczny); sekstant; radar główny KODEN; radar zapasowy FURUNO; odbiorniki GPS (3 szt.); echosonda FURUNO; odbiornik automatycznego systemu identyfikacji AIS; komputer nawigacyjny z mapą elektroniczną NAVSIM C-Map, repetytor na spardeku); wiatromierz elektroniczny AdvanSea



Jak dostać się na Zawiszę i co z sobą zabrać ?

Uczestnikiem rejsu na Zawiszy Czarnym może zostać każdy kto ukończył 15 lat.

Przed wyjazdem na rejs warto przeczytać Vademecum Zawiszowe. Uczestnik, który płynie na rejs po raz pierwszy – szybciej wdroży się do służby pokładowej.

Co zabrać ?

Zabierz tylko to co niezbędne!

Powinieneś zabrać:

- Dokumenty: paszport lub dowód osobisty – bezwzględnie wymagane; Europejska Karta Ubezpieczenia Zdrowotnego, Książeczka Żeglarska, zawiszowa książeczka stażowa i patenty żeglarskie, jeśli posiadasz – mile widziane;
- Bielizna osobista, w tym ciepła bielizna (np. termiczna lub klasyczne kalessy i podkoszulka z długimi rękawami);
- Ciepła bluza (w rejsach w miesiącach chłodniejszych - dwie ciepłe bluzy i ocieplane spodnie);
- Sztormiak (lub dobra kurtka i spodnie nieprzemakalne);
- Buty trekkingowe i kalosze;
- Czapka z daszkiem (w rejsach „chłodnych” dodatkowo – ciepła czapka, szalik, ciepłe, nieprzemakalne rękawice i gogle narciarskie na wypadek śnieżycy w zimie);
- Śpiwór;
- Ręcznik i przybory toaletowe
- Ew. zapisane przez lekarza leki
- Instrumenty muzyczne, śpiewniki i dobry humor – mile widziane ! 😊

Podczas rejsów przeznaczonych dla drużynowych i funkcyjnych ZHP każdy uczestnik rejsu musi mieć ze sobą regulaminowy mundur harcowski 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 Czarnego i swetry mundurowe w kolorze granatowym.



ZAWISZOWE VADEMECEUM

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.

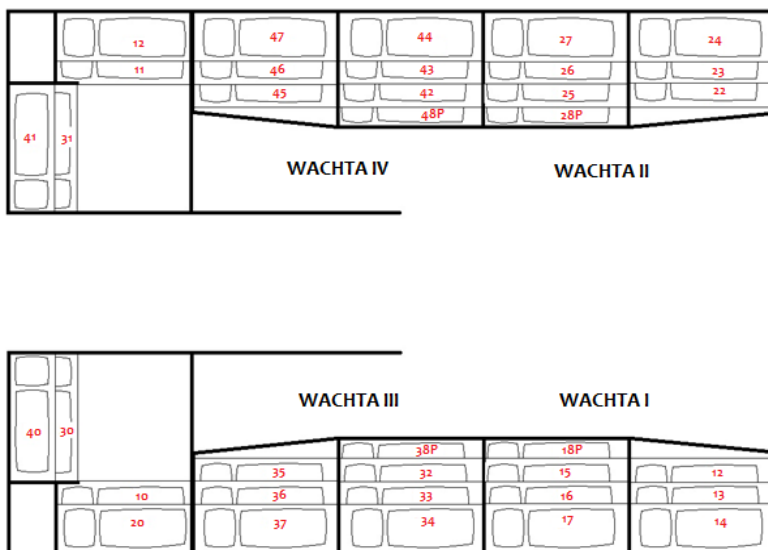
Każdy uczestnik musi posiadać niezbędny ekwipunek osobisty. Na jachcie nie ma miejsca na walizki ani plecaki ze stelażem. Należy się spakować w worek żeglarski lub miękką torbę turystyczną.



Zaokrętowanie

Godzina zaokrętowania na statek jest podawana przy w informacjach przy każdym rejsie. Na statek należy zgłosić się dokładnie o tej godzinie lub kilka-kilkanaście minut wcześniej, tak, żeby cała załoga była na burcie dokładnie w godzinie zaokrętowania. Po uzgodnieniu telefonicznym z organizatorem rejsu, o ile wcześniej zwykle można przybyć na statek z pewnym, nawet kilkugodzinnym wyprzedzeniem. Jest w zwyczaju, że tacy „wcześniacy” są zatrudniani do sztauowania zaopatrzenia i innych prac pokładowych.

Po przybyciu na statek należy bezzwłocznie zgłosić do oficera służbowego, który pokieruje dalszymi działaniami. Zaokrętowanie następuje w momencie przekazania starszemu oficerowi dokumentu tożsamości (dowód osobisty, paszport) oraz książeczki żeglarskiej wraz z patentami lub innymi wymaganymi dokumentami do depozytu, przedzielenia do wachty i określenia numeru koi, który jest jednocześnie numerem alarmowym. Wyokrętowanie następuje z chwilą wydania wyżej wymienionych dokumentów wraz z opinią z rejsu.

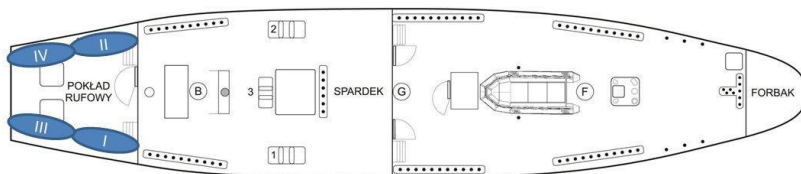


Rys. 5. Rozkład koi w kubyku

Rejs rozpoczyna się od zbiórki załogi na miejscu zbiórek na rufie. Zbiórki załogi ogłaszane są dzwonkiem alarmowym. Sygnał do zbiórki to trzy krótkie dzwonki (• • •) (wszystkie sygnały są powtarzane trzykrotnie). Po jego ogłoszeniu cała załoga bezzwłocznie udaje się na rufę, gdzie ustawia się w wyznaczonym dla wachty miejscu, w dwuzeregu, z oficerem wachtowym stojącym na czele wachty. Zbiórki takie odbywają się zawsze wtedy, kiedy jest potrzeba



wspólnego spotkania kapitana z załogą, a w szczególności – na podniesienie bandery. Pierwsza zbiórka, bezpośrednio po zamustrowaniu, służy przywitaniu się, przedstawieniu planu rejsu i omówieniu podstawowych zasad funkcjonowania załogi na statku.



Rys. 6. Miejsce zbiórki załogi na rufie.

Skład załogi

Załoga stała

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

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

Zastępca kapitana w razie potrzeby wyznaczany przez kapitana. Jego obowiązki i zakres odpowiedzialności określa kapitan.

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

Starszy mechanik jest kierownikiem działu maszynowego, podlega bezpośrednio kapitanowi, odpowiada za stan techniczny i działanie silnika głównego, urządzeń w siłowni, maszyny sterowej, windy kotwicznej, chłodni prowiantowej, instalacji klimatyzacyjnej, instalacji



wodnokanalizacyjnej, wszystkich instalacji elektrycznych (z wyjątkiem urządzeń radiowych i nawigacyjnych), systemu osuszania (zężowego), za gospodarkę paliwem i olejami.

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

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

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

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

Załoga szkolna

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

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

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

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



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

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

Starszy oficer stażysta zdobywa pod okiem doświadczonego starszego oficera kwalifikacje niezbędne do pełnienia funkcji starszego oficera na s/y Zawisza Czarny.

Spośród 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.

Podstawowa wiedza i umiejętności

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:

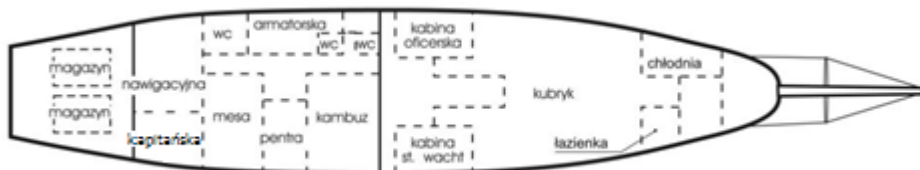
- rozkład pomieszczeń na s/y Zawisza Czarny;
- przeznaczenie i rozmieszczenie lin olinowania ruchomego;
- nazwy wszystkich żagli na jachcie;
- zasady ochrony środowiska zgodne z konwencją MARPOL;
- dane techniczne jachtu;
- zarys historii „Zawiszy Czarnego”.

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.



Układ pomieszczeń statkowych i zasady korzystania

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



Rys. 7. Rozkład pomieszczeń statkowych.

Zabrania się kategoriycznie przechowywania żywności w kubryku i kabinach. Łazienka (wejście z kubryku) i oba WC (wejście ze śródkręcia) załogi szkolnej przeznaczone są dla załogi szkolnej i oficerów wachtowych. Toaleta załogi stałej (obok kabiny nawigacyjnej) przeznaczona jest dla osób mieszkających na rufie.

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

Wszystkie **włazy na statku** (tak nazywają się zarówno wszelkie klapy w pokładzie, jak i drzwi do pomieszczeń) muszą być zamocowane tj.: albo zamknięte, albo otwarte – zamocowane na haczyk lub zatrzask. Włazy niezamocowane mogą w miarę kołysania się statku wyrządzić krzywdę osobom znajdującym się w ich „zasięgu”.

Użytkowanie toalet to na Zawiszy osobny, bardzo ważny rozdział. Najpierw uwaga o sikaniu dla mężczyzn. Prawdziwy żeglarz w toalecie nie sika na stojąco ! Taki pomysł na fali i w przechyle skutkuje zwykle kłopotami w trafieniu do muszli klozetowej. Łatwo natomiast jest obsikać ściany i w konsekwencji – samego siebie. Instalacja toalet jest instalacją podciśnieniową. Oznacza to,

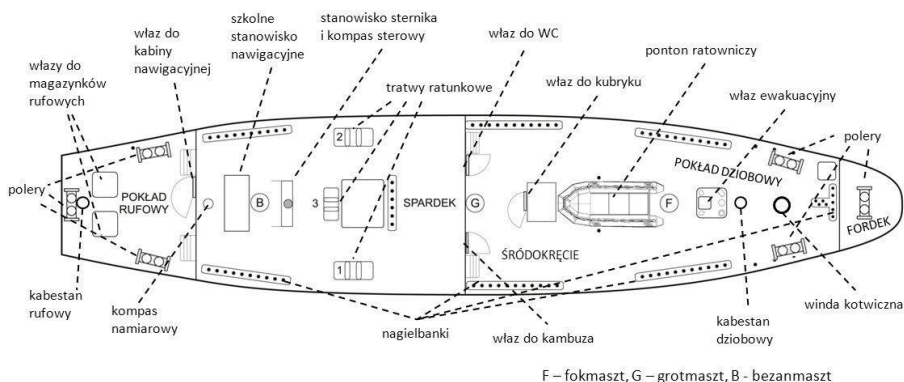


iż jest bardzo podatna na zatkania. W związku z tym obowiązuje zakaz wrzucania jakichkolwiek przedmiotów do toalet. Mogą się do nich dostać jedynie ekskrementy i niewielkie ilości papieru toaletowego (w miarę możliwości w formie luźnych płatków, a nie zbitej kulki). Ewentualne zatkanie instalacji toalet może spowodować uciążliwe dla załogi operacje naprawiania (przepompownia znajduje się w pomieszczeniu sąsiadującym z kubrykiem, co w razie napraw wywołuje w pomieszczeniu załogi długotrwałe utrzymujący się, nieprzyjemny zapach), a nawet może spowodować całkowite wyłączenie toalet.

Przy objawach **choroby morskiej**, a w szczególności wystąpienia wymiotów: zakazuje się używania do tego celu umywalk i ustępów. Jedynym miejscem przeznaczonym do wymiotowania jest burta zawietrzna na śródkręciu i rufie. Nie należy wstydzić się objawów choroby morskiej. Natomiast obowiązkiem każdego jest podejmowanie wyznaczonych mu zadań.

Wszelkie skałeczenia, obrażenia, objawy choroby i inne dolegliwości należy zgłaszać starszemu oficerowi. Apteczkę obsługiwać mogą jedynie osoby wyznaczone przez starszego oficera.

Pokład główny dzieli się na kilka części posiadających swoją specyfikę: forbak, to miejsce, na którym w żegludze pod żaglami pełnią swoją służbę obserwatorzy (tzw. oko). Wszystkie osoby przebywające na forbaku muszą mieć założone szelki i być przypięte do statku. Spardek to miejsce na którym zasadniczo znajdują się członkowie wachty nawigacyjnej. Pokład rufowy jest przeznaczony głównie dla załogi stałej. Ogólnie dostępną przestrzenią pokładu jest śródkręcie i pokład dziobowy.



Rys. 8 Pokład i urządzenia pokładowe

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



Pojemniki na śmieci znajdują się na spardecku.

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

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;
- wykreślenie trasy według punktów drogi określonych w planie podróży na mapie papierowej i elektronicznej;
- organizowanie codziennych porannych odpraw kapitana.

Po zaokrętowaniu każdy członek załogi, pod nadzorem oficera wachtowego musi zapoznać się z rozkładem alarmowym, umieszczonym przy jego koi oraz instrukcją przeciwpożarową, wyjściami awaryjnymi, a także sprawdzić pas ratunkowy i dopasować szelki bezpieczeństwa oraz zapoznać się z listą kontrolną członka załogi – zamustrowanie. Fakt zapoznania się z listą członka załogi potwierdza podpisem na liście kontrolnej.

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

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

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 morza.

Wejście na maszty (jedynie przy wyłączonych radarach) oraz na bukszpryt jest dozwolone jedynie za zgodą starszego oficera, bosmana lub oficera wachtowego pełniącego wachtę morską lub portową. Przy pracach na masztach, bukszprycie i za burtą obowiązuje używanie szelek 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 bom, niskie drzwi, wysokie progi (na których nie wolno stać) i na strome schody. Przy manewrach dochodzenia i odchodzenia statku od nabrzeża,



ZAWISZOWE VADEMECEUM

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 bryfokreji.**

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

Na jacht wchodzi i wychodzi się 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 rozgłośnię statkową:

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

Alarm ogólny (●●●●●● —)

Ogłasza Kapitan statku.

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

Wodowanie tratw odbywa się na rozkaz Kapitana.

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

Podział czynności określa Rozkład Alarmowy

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

Rys. 9. Miejsca zbiórki załogi podczas alarmu ogólnego

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



Wyrzucenie tratw odbywa się na rozkaz Kapitana. Operację tę przeprowadzają wyznaczeni odpowiednio oficerowie.

Opuszczenie statku następuje na wyraźne, powtórzone kilkakrotnie przez rozgłośnię statkową polecenie Kapitana, poprzedzone jednym długim sygnałem syreny /-/. Sama operacja ewakuacji odbywa się pod kierownictwem dowódców tratw. Tratwą pierwszą dowodzi kapitan, tratwą drugą – starszy oficer. Zasadniczo, jeśli warunki są dobre, przesiadanie się do tratw winno następować na śródkręciu bezpośrednio z pokładu na tratwę, w kolejności wyznaczonej przez dowódcę tratwy. Jednakże trzeba przyjąć, iż ewakuacja

najczęściej odbywa się w warunkach złych. Wówczas przebieg ewakuacji odbywa się następująco: wyznaczona osoba skacze na dach tratwy (o ile tratwa otworzyła się we właściwej pozycji), po czym wchodzi do środka i przygotowuje się do przyjmowania załogantów. Pozostałe



osoby wskakują do wody w bezpośredniej bliskości tratwy, po czym w spokoju, pojedynczo, przy pomocy osób już znajdujących się na tratwie – dostają się do środka.

Skok do wody wykonuje się na nogi, przed i w trakcie skoku należy oburącz pochwycić górną część pasa (przy szyi) i obciągać pas w dół, w celu uniknięcia uszkodzenia nim podczas skoku zuchwy.

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 najbliższej znajdującej 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.

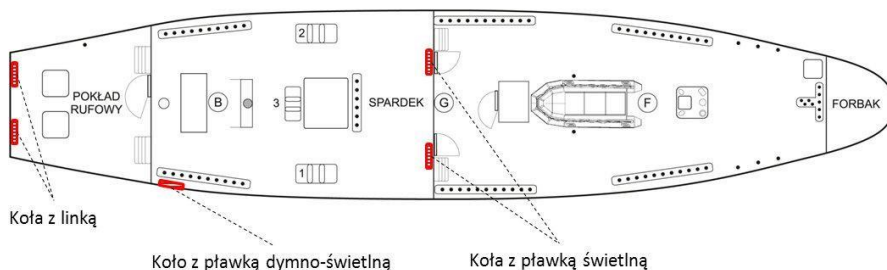
W żegludze pod żaglami oczekuje się na polecenie Kapitana lub St. Oficera, w żegludze na silniku natychmiast przystępuje się do wykonania pętli Williama w celu ustawienia statku na kontrkursie w miejscu wypadku.

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.





Rys. 10. Lokalizacja kół ratunkowych

Zagrożenie wodne. Ogłoszenie jest poprzedzone sygnałem „Alarm Ogólny”

Ogłasza Kapitan

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

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

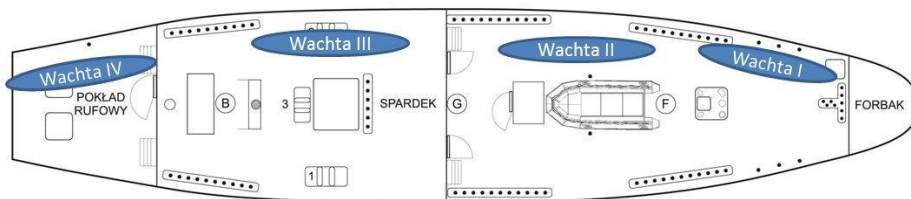
Wezwanie „do manewrów” (• —)

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.



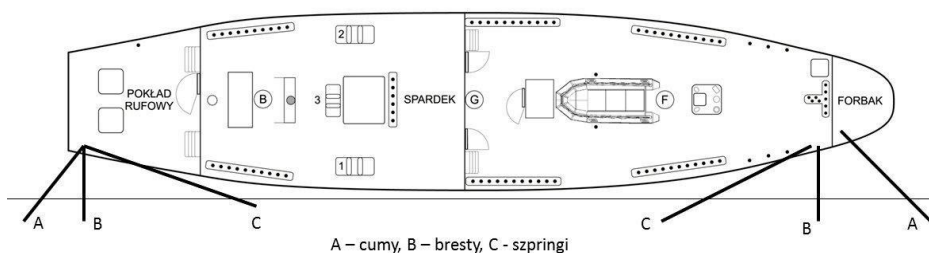


Rys. 11. Miejsca zbiórki załogi podczas alarmu manewrowego.

- I wachta** staje w szeregu na lewej burcie przed fokmasztem. Na komendę obsługuje rzutki, cumy i szpringi dziobowe, kabestan,
- II wachta** staje w szeregu na lewej burcie na śródkręciu. Wystawia „desant”. Na komendę obsługuje trapy, schodnie, światła postojowe, flagi, sygnały, a 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.





A – cumy, B – bresty, C - szpringi

Rys. 12. Rodzaje cum.

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

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

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

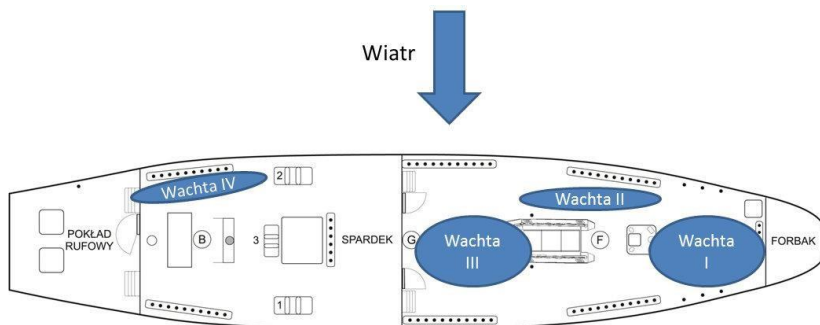
Ogłasza kapitan lub starszy oficer.

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 szelkami bezpieczeństwa,
- II wachta** staje przy fokmaszcie. Na komendę obsługuje: sztafok, fok oraz z I wachtą bryfok,
- III wachta** staje przed grotmasztem. Na komendę obsługuje grotstaksel i grot,
- IV wachta** staje przy bezanmaszcie. Na komendę obsługuje bezanstaksel 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.





Rys. 13. Miejsca zbiórki załogi podczas alarmu do żagli.

Zbiórka załogi (●●●).

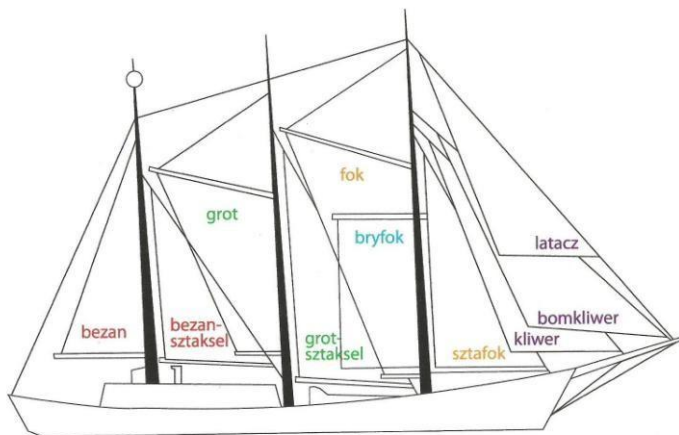
Ogłasza kapitan, starszy oficer, bosman lub oficer wachtowy pełniący służbę. Jeżeli przy tym nie podaje miejsca zbiórki, to załoga ustawia się na pokładzie rufowym w kolejności od dziobu: wachty I i III na prawej burcie, wachty II i IV na lewej burcie.

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

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

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





Rys. 14. Rozkład żagli

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

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

Do wybierania lub luzowania żagla służą **szoty** i **kontraszoty**. Ich mocowanie jest zmienne i zależy od ustawienia żagla. Uwaga ! szoty sztaksli postawionych na bukszprycie są mocowane do burt w innej kolejności niż żagle: licząc od dziobu najpierw jest to szot bomkliwra, potem kliwra i wreszcie latacza.

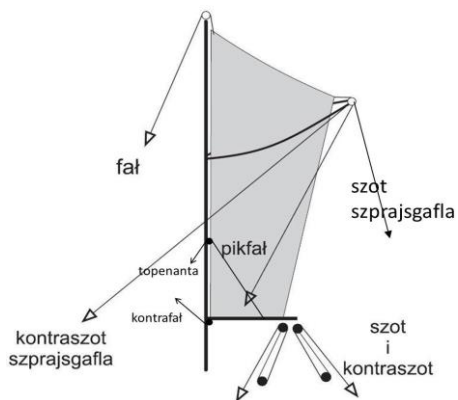
Topenanty to liny dźwigające bomy. Mocowane są do nagielbanków na lewej burcie (bomy bezana i sztaksli) i przy maszcie (bomy foka i grot). Są to liny, których obsługa wymaga ostrożności i przynajmniej dwuosobowej obsługi, ponieważ bomy są ciężkie, a ich upuszczenie na stojącego pod nim załoganta może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

Sztaksle na bomach i bezan posiadają jeszcze liny służące do naciągania liny wzdłuż bomu. Są to szkentle.

Ważne uwagi w związku z obsługą żagli:

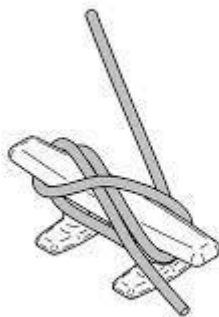
1. Bezpiecznie i solidnie wykonuj rozkazy i polecenia przełożonych.
2. Zawsze sprawdź trzy razy czy dobrze zaknagowałeś linę, czy wpiąłeś prawidłowo blok. Od tego będzie zależało bezpieczeństwo Twoje, Twoich koleżanek i kolegów oraz żaglowca.
3. Jeśli czegoś nie wiesz, nie umiesz wykonać danego polecenia - nie ukrywaj tego faktu, zapytaj, gdyż kto pyta nie błądzi.
4. Wszystkie liny wybieramy i luzujemy przez nagiel lub knagę.



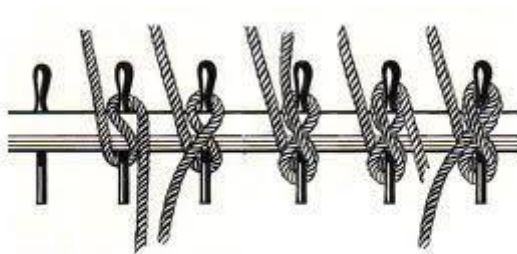


Rys. nr 17. Olinowanie ruchome - duże żagle

Liny olinowania ruchomego knaguje się na knagach lub naglach (kołkach) zamocowanych w nagielbankach.



Rys. 18. Poprawne knagowanie

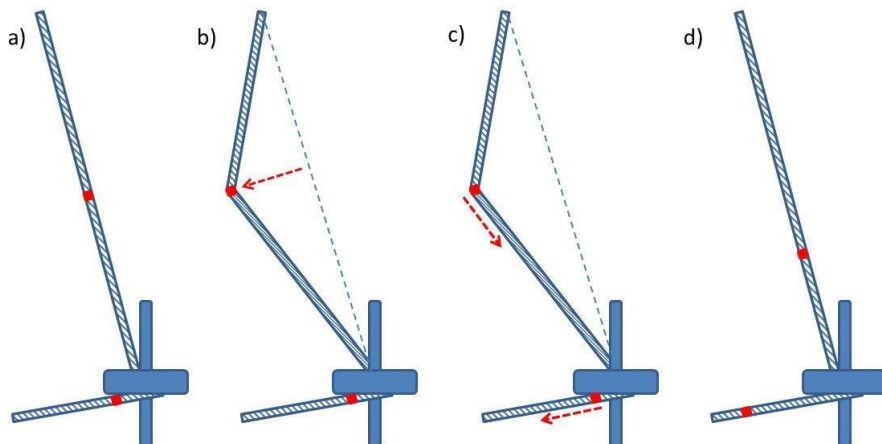


Rys. 19. Poprawne obkładanie liny na naglu

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

Przed obłożeniem liny na naglu należy ją „wypompować”. Prawidłowe pompowanie wykonuje się poprzez dwie następujące po sobie czynności wykonywane przez dwie osoby: najpierw jedna osoba odciąga linę w bok, podczas gdy druga stopuje (blokuje jej przesuwanie się) na naglu (rys. b), a następnie osoba pierwsza obciąga linę **w dół**, w kierunku nagła, a osoba druga wybiera ją poprzez nagiel (rys. c).





Rys. 20. Prawidłowe "pompowanie" lin na naglu



ROZKŁAD SŁUŻB

Ustala się następujące rodzaje wacht:

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

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

Dzień na jachcie

ROZKŁAD DNIA W MORZU

0700 – *pobudka*
0710 - *obieranie ziemniaków*
0720 - *klar osobisty*
0745 - *śniadanie*
0810 - *odprawa kadry*
0815 – *sprzątanie*
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 do podniesienia bandery*
0800 - *podniesienie bandery*
0810 – *śniadanie*
0830 - *sprzątanie*
0910 - *zajęcia programowe*
2300 - *cisza nocna*



ZAWISZOWE VADEMECEUM

GRAFIK WACHT NAWIGACYJNYCH:

Dzień pierwszy					
0800-1200	1200-1600	1600-2000	2000-2400	0000-0400	0400-0800

WACHTA I		☺			
WACHTA II	☺			☺	
WACHTA III			☺		
WACHTA IV			☺		☺

Dzień drugi					
0800-1200	1200-1600	1600-2000	2000-2400	0000-0400	0400-0800

WACHTA I			☺		
WACHTA II	☺				
WACHTA III	☺			☺	
WACHTA IV			☺		

Dzień trzeci					
0800-1200	1200-1600	1600-2000	2000-2400	0000-0400	0400-0800

WACHTA I			☺		
WACHTA II			☺		☺
WACHTA III	☺	☺			
WACHTA IV	☺			☺	

Dzień czwarty					
0800-1200	1200-1600	1600-2000	2000-2400	0000-0400	0400-0800

WACHTA I	☺				☺
WACHTA II			☺		
WACHTA III			☺		☺
WACHTA IV		☺			



Sprzątanie

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

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

W ciągu dnia za czystość odpowiada wachta gospodarcza.

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

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. 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 śródkręciu i rufie. Nie należy wstydzić 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.

Wachta nawigacyjna

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 sytuacje na radarze, zwraca uwagę na niebezpieczeństwa nawigacyjne przed dziobem (jak mielizny, wraki, systemy ograniczenia ruchu itp.).

Kiedy oficer wachty przejmującej potwierdzi, że przejmuje wachtę, wie gdzie się statek znajduje na mapie papierowej i rozumie sytuacje 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 spardecku 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.

Służba na oku:

Przekazujący wachtę „na oku” informuje swojego następcę o zaobserwowanych i zameldowanych obiektach w swoim sektorze. Służbę „na oku” pełni się bez rozmów, stojąc twarzą w stronę dziobu pod żaglami przy forbaku, a na silniku: na spardecku w jego przedniej części przy burtach. Meldunek „z oka” zawierający informacje o zauważonym obiekcie, jego



namiarze (w stopniach lub systemie godzinowym) przekazuje oficerowi wachtowemu osobiście lub w trudnych warunkach przez wyznaczonego w tym celu łącznika. Przykład: „pława kardynalna N, 60° prawa burta” albo „światła masztowe statku na 10-tej”. Nie można pełnić wachty „na oku” przez dwie godziny bez przerwy.

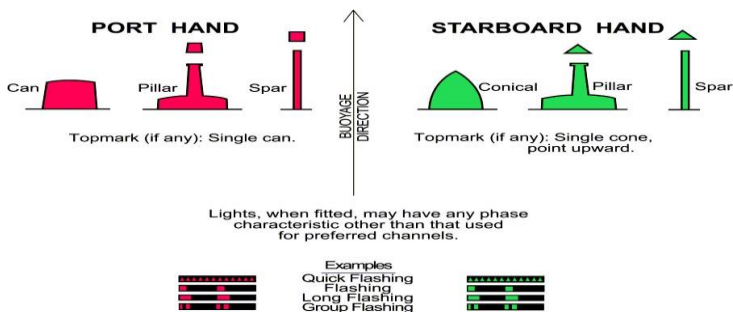
Statek mechaniczny L < 50 m



Statek mechaniczny L > 50 m



Rys. 21. Światła nawigacyjne statków

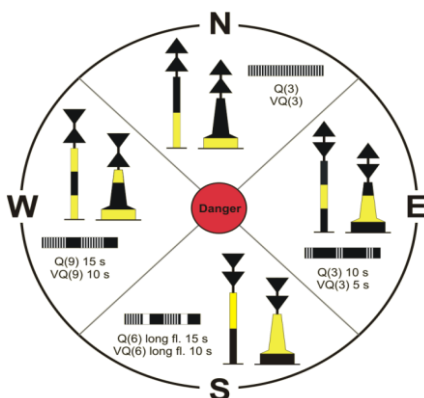


Rys. 22. Oznakowanie nawigacyjne - system boczny;

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

PORTSIDE – lewa burta, STARBOARD SIDE – prawa burta.





Rys. 23. Oznakowanie nawigacyjne - system kardynalny

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

Nasłuch radiowy

Załogant prowadzący nasłuch radiowy winien nasłuchiwać radio VHF na kanale 16. W szczególności winien bezzwłocznie meldować oficerowi wachtowemu wszelkie wywołania zaczynające się od nazwy statku („Zawisza Czarny ...”), wzywania pomocy (MAYDAY) i komunikaty pilne (PAN PAN).

Komunikaty bezpieczeństwa (SECURITE) należy w miarę możliwości lub umiejętności notować lub wzywać oficera wachtowego do ich wysłuchania.

Radar

Załogant obserwujący radar winien meldować oficerowi wachtowemu wszystkie nowe echa oraz prowadzić obserwację zgodnie z zaleceniami oficera (zmiany namiarów i odległość do wybranych ech).

Sternik

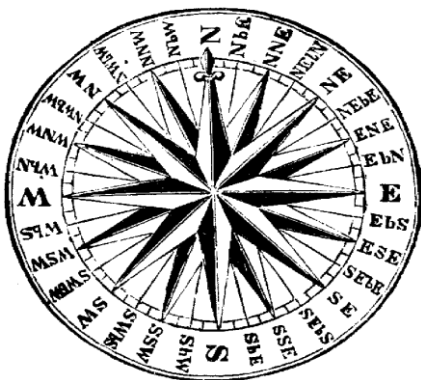
Zdający wachtę na sterze przekazuje informacje o zachowaniu się żaglowca, reagowaniu na wychylenia steru i wypowiada formułę: „Przekazuję ster, kurs...”. Przejmujący wachtę głośno powtarza: „Przejmuję ster, kurs...”. W trakcie sterowania komendy sternikowi wydaje oficer wachtowy. Sternik powtarza głośno wszystkie komendy wydane na ster. Przykładowe komendy na ster to:

- „ster lewo/prawo pięć” (tzn. wychylić płetwę sterową 5° w lewo/prawo). Po wychyleniu płetwy sterowej sternik oznajmia: „leży lewo/prawo pięć”;



- „ster lewo/prawo na burt” (wchylić płetwę sterową maksymalnie tj. 20° w lewo/prawo);
- „ster zero” lub „ster środek” (ustawić płetwę sterową na środku);
- „tak trzymać” (utrzymywać kurs kompasowy taki jak w chwili wydania komendy);
- „kurs 230°” (utrzymywać kurs kompasowy 230°).

Asystent nawigacyjny



Asystent nawigacyjny uczy się pełnienia wachty nawigacyjnej pod okiem oficera wachtowego lub starszego wachty. Określa kierunek, siłę wiatru i inne dane do dziennika. Prowadzi zapisy w szkolnym dzienniku jachtowym, odczytuje wskazania przyrządów, dokonuje namiarów, określa pozycję i prowadzi nakresy na mapie. Zasady prowadzenia dziennika jachtowego są dokładnie opisane we wstępie do dziennika. Stosowany system do opisywania kierunku wiatru to system rumbowy. W systemie tym pełne koło dzieli się na 32 części.

Do dziennika wpisuje się zawsze kierunek Z KTÓREGO wieje wiatr.

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). W morzu oficer wachty gospodarczej powinien znaleźć czas na pogłębianie swojej wiedzy żeglarskiej oraz na poprawianie pomocy nawigacyjnych pod nadzorem starszego oficera. W czasie posiłków oficer gospodarczy zastępuje oficera wachty nawigacyjnej.



Zadania wachty gospodarczej są następujące:

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

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

Wachta portowa / trapowa

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

Zadania wachty trapowej są następujące:

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

DYSCYPLINA

W zakresie przewinień dyscyplinarnych wszyscy członkowie załogi podlegają podczas zaokrętowania żeglarskim przepisom dyscyplinarnym PZZ. 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

Jacht będący 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 wisiął żaden wolny koniec flaglinki. Bandera powinna być podnoszona do samego szczytu i flaglinka musi być zawsze obciążnięta.

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. 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 spardeku przy relingu rufowym.

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 galę banderową).

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

Po podniesieniu bandery Kapitan pozdrawia załogę słowami gen. Mariusza 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 zwrócieni 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 (przepływając kanałem portowym w Gdańsku),
- większym od siebie jachtom i żagłowcom,
- 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 gałą 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 gałą 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 gałą banderową i opuszcza równocześnie z banderą. Przy wchodzeniu do portu flagi MKS stawia się po dojściu do nabrzeża (lub rzuceniu kotwicy), natomiast przy wychodzeniu z portu - 30 min. przed planowanym odejściem od nabrzeża (lub zejściem z kotwicy).

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

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



Słowniczek angielski

(oprac. Tomasz Kosiewicz)

PODSTAWOWE SŁÓWKA

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

KABINA NAWIGACYJNA

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

POKŁAD

RIGGING - takielunek

SHEET - szot
TOPPING LIFT - topenanta
SHROUDS - wanty
HALYARD - fał /również HALLIARD/
DOWNHAUL - kontrafał
BRACE - bras
GASKET - sejing, krawat
STAY - sztąg
BACKSTAY - baksztąg
SPREADER - saling

KNOTS - węzły

BOWLINE - pętla ratownicza, ratowniczy
BELAY HITCH - knagowy
CLOW HITCH - wyblinka
COIL - buchta
MOORING LINES - liny cumownicze
BOW LINE - cuma dziobowa
STERN LINE - cuma rufowa
BOW SPRING - szpring dziobowy
STERN SPRING - szpring rufowy
BOW/STERN BREAST - brest
dziobowy/rufowy

MAST & SAILS – maszty i żagle

BOWSPRIT – bukszpryt
FOREMAST – fokmaszt
MAINMAST – grotmaszt
MIZZENMAST – bezanmaszt HEADSAILS -
kliwry. Ogólna nazwa żagli mocowanych
przed fokmasztem.
FLYING JIB – latacz
OUTER JIB – bomkliwer
INNER JIB - kliwer
FORE STAYSAIL – sztafok
MAIN STAYSAIL – grotosztaksel
MIZZEN STEYSAIL – bezansztaksel
FORE SAIL – fokżagiel
MAIN SAIL – grotżagiel
MIZZEN SAIL – bezanżagiel
COURSE - bryfok

OSPRZĘT I INNE

GANGWAY - trap
RAIL - reling
BOOM - bom
YARD - reja
GAFF - gafel
STEERING WHEEL - koło sterowe
PIN RAIL - nagielbank, kołkownica



BELAYING PIN, PIN - nagiel
SHACKLE - szekla
BLOCK - blok
CAPSTAN - kabestan
WRENCH - korba
WINCH/WINDLASS - winda
CLEAT - knaga
LEAD - kluza
HALF LEAD - półkluza
BOLLARD - poler cumowniczy
HEAVING LINE - rzutka

RATOWNICTWO

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

ZAŁOGA

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

KOMENDY I CZYNNOŚCI

KOMENDY NA LINY

HAUL AWAY- wybierać, ciągnąć
PULL - ciągnąć

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

KOMENDY NA ŻAGLE

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

KOMENDY PRZY MANEWRACH

PORTOWYCH

STAND BY FOR DOCKING - przygotować się do manewrów portowych
SEND THE ... LINE (ASHORE) - podać linę na ląd
THROW ... LINE- rzuć linę (zwykle jako ponaglenie)
MAKE THE ... RUNNING - założyć ... nabiegowo
PUT OUT THE GANGWAY - wyłożyć trap
TAKE IN THE GANGWAY - zdjąć trap



ZAWISZOWE VADEMECUM

HAVE ... REDY ON STARBOARD/PORT SIDE -
przygotować ... na prawą/lewą burtę (np.
odbijacze lub cumy)

KOMENDY NA STER

MIDSHIPS - ster zero

STEADY AS SHE GOES - tak trzymać

STARBOARD FIVE - ster prawo 5 stopni

PORT TEN - ster lewo 10 stopni

HELM HARD-A STARBOARD/PORT - ster
prawo/lewo na burt LUFF UP/HEAD UP -
ostrzyść

BEAR OFF - odpadać COURSE ... - kurs ...

HEAD TO THE WIND - do łopotu

Piosenki Zawiszowe

Pod Żaglami Zawiszy

Tekst i muzyka: Maria Bukarówna i Zawiszacy

Pod żaglami "Zawiszy"

Życie płynie jak w bajce, Czy to w sztormie, czy w ciszy, Czy w noc ciemną,
dzień jasny.

Kiedy grot ma dwa refy,

Fala pokład zalewa, To załoga "Zawiszy" Czuje wtedy, że pływa.

Więc popłynemy raz jeszcze

W tę dal siną bez końca,

Aby użyć swobody

Wiatru, morza i słońca.

Białe żagle na masztach -

To jest widok mocarny,

W sercu radość i siła,

To "Zawisza" nasz "Czarny".

The Story of Polish Scouts Schooner s/y Zawisza Czarny

Tekst i muzyka: Krzysztof Jurkiewicz

In the year 1935

A group of volunteers and scouts



ZAWISZOWE VADEMECEUM

Gave new life to thirty year old wooden sail ship.
Rolling across the Baltic Sea,
Holding strongly steering wheel,
Said Zaruski: "Name this ship "Zawisza Czarny!" Way hey o-hey, way hey a-ho!
Said Zaruski: "Name this ship "Zawisza Czarny!" Way hey o-hey, way hey a-ho!
Said Zaruski: "Name this ship "Zawisza Czarny!"

After 14 000 miles,
After war so cruel times,
Laid "Zawisza" down on seabed moist and sandy.
But in 1961
Scouts again hoist the Polish flag
On the new schooner named the same: "Zawisza Czarny" Way hey o-hey, way hey a-ho!
On the new schooner named the same: "Zawisza Czarny" Way hey o-hey, way hey a-ho!
On the new schooner named the same: "Zawisza Czarny"

Like a medieval Polish knight
Fighting always on right side,
With a helping hand for those who really needed it
Brave "Zawisza" faced the storm
Took eight people on the board
On Bermuda, when the "Marques" bark was sinking Way hey o-hey, way hey a-ho!
On Bermuda, when the "Marques" bark was sinking Way hey o-hey, way hey a-ho!
On Bermuda, when the "Marques" bark was sinking

Many days and many nights
Many thousands salty miles
Round the world "Zawisza" proudly crossing rollers
With her courage and charm too
With her brave and faithful crew
Over Great Lakes, over Cape Horn stormy waters Way hey o-hey, way hey a-ho!
Over Great Lakes, over Cape Horn stormy waters Way hey o-hey, way hey a-ho!
Over Great Lakes, over Cape Horn stormy waters

If you see her at the quay



ZAWISZOWE VADEMECUM

Dont forget to come to see
How she's beautifull on a cold and misty dawn
And I promise if you take
One step on "Zawisza" deck
Deep in heart you'll really feel like coming home Way hey o-hey, way hey a-ho!
Deep in heart you'll really feel like coming home
Way hey o-hey, way hey a-ho!
Deep in heart you'll really feel like coming home

