



# SYSTEM SZKOLENIA

## POLSKIEGO ZWIĄZKU ŻEGLARSKIEGO NA STOPNIE ŻEGLARSKIE

System zaaprobowany przez Prezydium PZZ i zatwierdzony przez Ministra Sportu i Turystyki w dn. 17 czerwca 2008 r.

*Na podstawie art.53a ust.3 ustawy z dnia 18 stycznia 1996 r. o kulturze fizycznej (Dz.U z 2001 r. nr 81 poz. 889 z późniejszymi zmianami), Polski Związek Żeglarski przyjął system szkolenia i egzaminowania na kolejne stopnie żeglarskie. System uwzględnia zapisy w sprawie szkolenia, egzaminowania i wydawania patentów zawarte w rozporządzeniu Ministra Sportu z dnia 9 czerwca 2006 r. w sprawie uprawiania żeglarstwa (Dz.U. z 2006 r. nr 105 poz. 712).*

### 1. ZAŁOŻENIA OGÓLNE

1. Możliwe są wszelkie formy szkolenia, które zapewnią realizację programu szkolenia na wybrany stopień żeglarski.
2. Organizatorem szkolenia może być osoba prawna lub fizyczna, która spełnia niżej podane warunki:
  - został zapewniony skład kadry instruktorskiej spełniającej następujące wymagania:
    - kierownik wyszkolenia żeglarskiego (KWŻ) posiada patent żeglarski wyższy niż stopień, na który prowadzone jest szkolenie i patent instruktora żeglarstwa PZZ oraz inne wymagane przepisami uprawnienia,
    - pozostali członkowie żeglarskiej kadry instruktorskiej posiadają patenty żeglarskie, co najmniej takie na jakie prowadzone jest szkolenie i co najmniej patent Młodszego Instruktora Żeglarstwa PZZ oraz inne wymagane przepisami uprawnienia.
  - dokonała zgłoszenia szkolenia na odpowiednim formularzu niezależnie od miejsca jego prowadzenia, do właściwego OZZ:
    - do OZZ, którego członkiem zwyczajnym jest organizator szkolenia;
    - do OZZ, na terenie którego zarejestrowana jest działalność gospodarcza organizatora.
3. Podczas zajęć praktycznych na wodzie zostanie zapewnione wymagane przepisami zabezpieczenie ratownicze.



4. Ukończenie szkolenia umożliwia przystąpienie do egzaminu.
5. Dokumentacja kursu powinna zawierać następujące dokumenty:
  - zgłoszenie szkolenia do OZŻ,
  - dziennik szkolenia lub komplet rozkazów dziennych,
  - karty zaliczeń umiejętności.
6. Nadzór nad szkoleniem sprawują:
  - Prezydium PZŻ na terenie całej Polski,
  - Zarząd OZŻ na terenie swojej właściwości terytorialnej.



## 2. SZKOLENIE NA STOPIEŃ ŻEGLARZA JACHTOWEGO

### PROGRAM SZKOLENIA

Osoba odbywająca szkolenie na stopień żeglarza jachtowego powinna opanować wiedzę i umiejętności praktyczne umożliwiające bezpieczne prowadzenie jachtu żaglowego w zakresie uzyskiwanych uprawnień.

#### 2.1. Wiedza teoretyczna:

##### 1. Przepisy

- 1.1. Wybrane przepisy żeglugowe obowiązujące na wodach śródlądowych odnoszące się do żeglugi jachtowej:
  - wybrane definicje,
  - prawo drogi,
  - sygnały wzrokowe i dźwiękowe statków,
  - sygnały wzywania pomocy,
  - znaki żeglugowe,
  - ogólne przepisy bezpieczeństwa,
  - wypadki i awarie - zasady postępowania,
  - przepisy lokalne.
- 1.2. Elementarne wiadomości o przepisach obowiązujących na wodach morskich w tym przepisy portowe.
- 1.3. Etykieta jachtowa – zasady zachowania się na jachcie i obyczaje żeglarskie.
- 1.4. Podstawowe zasady ochrony wodnego środowiska naturalnego.

##### 2. Wiadomości o śródlądowych jachtach żaglowych, ich wyposażeniu i obsłudze:

- 2.1. Rodzaje jachtów śródlądowych, podział ze względu na budowę i eksploatację.
- 2.2. Kategoria projektowa jachtu i warunki eksploatacji.
- 2.3. Nazewnictwo podstawowych części składowych jachtu śródlądowego.
- 2.4. Małe statki, instrukcja dla właściciela – PN-EN ISO 10240.

- 2.5. Zasady bezpiecznego posługiwania się instalacjami jachtowymi.
- 2.6. Wyposażenie jachtu niezbędne do bezpiecznej żeglugi: ratownicze, przeciwpożarowe, medyczne.
- 2.7. Zasady eksploatacji jachtowego silnika przyczepnego.

### 3. Teoria żeglowania

- 3.1. Wiatr rzeczywisty i pozorny.
- 3.2. Kursy jachtu względem wiatru.
- 3.3. Siły działające na jacht.
- 3.4. Zawietrzność i nawietrzność jachtu.
- 3.5. Współpraca żagli.
- 3.6. Działanie miecza i steru.
- 3.7. Stateczność i pływalność jachtu.

### 4. Locja

- 4.1. Oznakowanie śródlądowego szlaku żeglugowego:
  - Informacje o korycie rzeki,
  - żegluga na rzece,
  - oznakowanie szlaku,
  - elementarne informacje o budowlach hydrotechnicznych – śluza, jaz,
- 4.2. Elementarne wiadomości o oznakowaniu wód morskich:
  - oznakowanie nawigacyjne wód morskich (oznakowanie boczne, system IALA).

### 5. Ratownictwo

- 5.1. Bezpieczeństwo żeglugi i ratownictwo w żegludze śródlądowej:
  - osobiste środki wypornościowe, rodzaje i sposoby posługiwania się nimi,
  - inne środki bezpieczeństwa na jachcie śródlądowym,
  - żegluga w trudnych warunkach pogodowych, przygotowanie jachtu i załogi,
  - zasady zachowania się po wywrotce jachtu,

- wiadomości o służbach ratowniczych na wodach śródlądowych,
- podstawy pomocy przedmedycznej w najczęściej występujących obrażeniach na jachcie,
- zasady działań ratowniczych w trudnych warunkach pogodowych.

5.2. Podstawowe informacje o ratownictwie na wodach morskich:

- Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR), Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne,
- ratownictwo brzegowe: brzegowe stacje ratownictwa, stacje ratownictwa morskiego,
- sygnałowe środki ratownicze.

6. Teoria manewrowania

- 6.1. Zasady wykonywania manewrów żeglarskich pod żaglami i na silniku.
- 6.2. Umiejętność planowania i wyboru drogi jachtu.
- 6.3. Znajomość podstawowych zasad techniki żeglowania w trudnych warunkach pogodowych.

7. Meteorologia

- 7.1. Podstawowe wiadomości o wiatrach - znajomość skali Beauforte'a.
- 7.2. Podstawowa znajomość wybranych zjawisk meteorologicznych.
- 7.3. Niebezpieczne dla żeglarzy zjawiska meteorologiczne, ich oznaki i sposób postępowania.
- 7.4. Znajomość meteorologii w zakresie rozumienia komunikatów meteorologicznych w mediach.
- 7.5. Podstawowa umiejętność uzyskiwania prognoz pogody.

## 2.2. Umiejętności praktyczne:

### 1. Praca załogi na jachcie i bezpieczna eksploatacja jachtu śródlądowego:

- taklowanie jachtu, klar jachtu,
- obsługa żagli (w tym sposoby refowania)
- obsługa osprzętu i podstawowych urządzeń na jachcie oraz związane z tym zasady bezpieczeństwa,
- zasady cumowania jachtu,
- umiejętność wiosłowania i pagajowania,
- obsługa silnika przyczepnego,
- umiejętność sprawdzenia stanu technicznego jachtu żaglowego i jego wyposażenia z uwagi na bezpieczeństwo żeglugi,
- przygotowanie jachtu do żeglugi w trudnych warunkach pogodowych, w tym refowanie żagli.

### 2. Prace bosmańskie

- umiejętność wiązania podstawowych węzłów żeglarskich,
- podstawowe naprawy jachtu, osprzętu i wyposażenia.

### 3. Umiejętność wykonania następujących manewrów jachtem typu słup o długości kadłuba większej niż 5,5m pod żaglami:

- manewry podstawowe:
  - zwrot przez sztag,
  - zwrot przez rufę,
  - odejście od nabrzeża,
  - dojście do nabrzeża,
  - alarm „człowiek za burtą”.
- manewry dodatkowe:
  - stawanie w dryf,
  - dojście do boi,
  - odejście od boi,
  - stawanie na kotwicy,
  - zejście z kotwicy,
  - refowanie.

4. Umiejętność wykonywanie następujących manewrów jachtem żaglowym o długości kadłuba większej niż 5,5m na silniku:

- manewry podstawowe:
  - odejście od nabrzeża,
  - dojście do nabrzeża,
  - alarm „człowiek za burtą”.
- manewry dodatkowe:
  - dojście do boi,
  - odejście od boi,
  - holowanie pojedynczego jachtu.

5. Obrót lub przesunięcie jachtu przy pomocy, praca cumami.

### 2.3. Normy i zalecenia:

1. Zaleca się, aby szkolenie praktyczne pod żaglami odbywało się w etapie początkowym na jachtach otwartopokładowych typu slup, a w etapie zaawansowanym na jachtach kabinowych typu slup.
2. Mając na uwadze program szkolenia zaleca się następującą normę czasu szkolenia :
  - wiedza teoretyczna - **20 godz.**
  - umiejętności praktyczne - **80 godz.**Uwzględniając różne formy organizacji szkolenia praktycznego ustala się, aby czas szkolenia pojedynczej osoby za sterem jachtu **nie był krótszy niż 20 godzin.**
3. Zaleca się, aby podczas szkolenia wszystkie osoby przebywające na jachcie miały założone indywidualne środki wypornościowe, zgodne z obowiązującymi normami.

## 3. SZKOLENIE NA STOPIEŃ STERNIKA JACHTOWEGO

### PROGRAM SZKOLENIA

Osoba odbywająca szkolenie na stopień sternika jachtowego powinna opanować wiedzę i umiejętności praktyczne umożliwiające bezpieczne prowadzenie jachtu żaglowego w zakresie uzyskiwanych uprawnień.

#### 3.1. Wiedza teoretyczna

##### 1. Przepisy

- Międzynarodowe Przepisy o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu,
- przepisy regulujące postępowanie po wypadku morskim lub awarii,
- przepisy regulujące sprawy bezpieczeństwa żeglugi statków sportowych w zakresie: środki ratunkowe, przeciwpożarowe, łączności i sygnalizacji,
- przepisy nadzoru technicznego w zakresie: dokumenty klasyfikacyjne jachtu.
- wymagane dokumenty jachtu i załogi w czasie pływania po wodach morskich,
- wybrane zagadnienia z kodeksu morskiego i innych ustaw: prawa i obowiązki kapitana statku, bezpieczeństwo żeglugi, holowanie i pilotaż, ubezpieczenia, umowa ratownicza,
- ogólne zasady regulujące ubezpieczenia jachtów, postępowanie poawaryjne,
- zakresu uprawnień żeglarskich wynikających z aktualnie obowiązujących przepisów,
- przepisy i zwyczaje żeglarskie ujęte dobrą praktyką morską i etykietą jachtową.

##### 2. Wiadomości o morskich jachtach żaglowych, ich wyposażeniu i obsłudze

- 2.1. Rodzaje morskich jachtów żaglowych.
- 2.2. Budowa, nazewnictwo podstawowych części składowych jachtu morskiego.
- 2.3. Główne parametry morskich jachtów żaglowych.
- 2.4. Zasady eksploatacji instalacji oraz urządzeń jachtu morskiego.  
Umiejętność oceny ich stanu technicznego.
- 2.5. Ocena stanu technicznego wyposażenia jachtu wymienionego  
w karcie bezpieczeństwa i aktualność atestów.



## 2.6. Eksploatacja silników:

- zasady eksploatacji silnika wysokoprężnego oraz jego podstawowe parametry techniczne,
- dobór materiałów eksploatacyjnych,
- zasady bezpieczeństwa przy obsłudze napędów jachtowych,
- zasady eksploatacji instalacji elektrycznej (akumulatory, alternator lub prądnica, rozrusznik).
- Umiejętność:
  - a) określenia na podstawie instrukcji obsługi rozmieszczenia elementów silnika wymagających kontroli i ich obsługa,
  - b) sprawdzenia układu chłodzącego i wylotowego,
  - c) określania prądu ładowania akumulatora ze źródła zewnętrznego,
  - d) usuwania usterek silnika w zakresie ustalonym w jego instrukcji obsługi ( w tym odpowietrzanie silnika wysokoprężnego).

## 3. Teoria żeglowania

- stateczność i pływalność jachtu morskiego,
- opory ruchu kadłuba i prędkość graniczna jachtu,
- siły działające na jacht w ruchu ustalonym - zrównoważenie żaglowe i możliwość jego korygowania,
- znajomość zasad doboru różnych rodzajów żagli w różnych warunkach pogodowych.

## 4. Nawigacja

### 4.1. Wiadomości w zakresie:

- kształt i wymiary Ziemi, podstawowe pojęcia i jednostki stosowane w nawigacji: współrzędne geograficzne, mila morska, loksodroma i ortodroma, refrakcja ziemiska, widnokrąg, średnia odległość widnokręgu, geograficzny i optyczny zasięg światła latarni morskich,
- magnetyzm ziemski i magnetyzm własny jachtu: deklinacja - sposób zapisu na mapach morskich polskich i angielskich i obliczanie jej aktualnej wartości,
- określanie dewiacji, sporządzanie wykresów i tabelki dewiacji,
- kursy i namiary kompasowe, magnetyczne i rzeczywiste,
- prędkość i droga jachtu: kurs, kąt drogi po wodzie i nad dnem, poprawka na wiatr (dryf) i poprawka na prąd (znos), jednostki prędkości,

- pozycja jachtu: zliczona, obserwowana, prawdopodobna,
- określanie pozycji obserwowanej jachtu: linie pozycyjne z namiaru, kąta poziomego, kąta kursowego, wykreślanie bezpiecznej linii pozycyjnej z kąta poziomego i namiaru, określenie pozycji obserwowanej z równoczesnych i nierównoczesnych linii pozycyjnych, dobór obiektów namierzanych w celu minimalizacji błędu pozycji obserwowanej,
- zasady dobrej praktyki morskiej: umiejętność zapisu w dzienniku jachtowym i na mapie, żegluga w wąskich przejściach i przygotowanie nawigacyjne wejścia do portu,
- instrumenty nawigacyjne i zasady ich użytkowania: kompas, log, sonda, GPS, Navtex, elektroniczna aparatura nawigacyjna.

#### 4.2. Umiejętności w zakresie:

- prowadzenia nawigacji metodą graficzną w czasie żeglugi,
- prowadzenie nawigacji w czasie żeglugi na akwencie występowania pływów i prądów wpływowych:
  - określenie głębokości w portach zasadniczych i dołączonych,
  - określenie kierunków i prędkości prądów pływowych,
  - nawigacyjne przygotowanie wejścia do portu na akwencie pływowym,
- nawigacyjnego przygotowania rejsu,
- korzystania z polskich i angielskich pomocy nawigacyjnych,
- korzystania z systemu GPS,
- posługiwania się przyrządami nawigacyjnymi.

#### 5. Locja

- umiejętność korzystania z pomocy nawigacyjnych: mapy polskie i angielskie, spisy świateł i sygnałów nawigacyjnych (polskie i angielskie), spisy sygnałów radiowych (polskie i angielskie), locje polskie wraz z uzupełnieniem; locje angielskie, tabele pływów,
- umiejętność wykonywania korekty map i innych pomocy nawigacyjnych,
- system IALA,
- światła nawigacyjne i ich charakterystyki,
- mapy morskie - klasyfikacja, konstrukcja, skala, zakres informacji, używane skróty, oznaczenia.

## 6. Meteorologia

- znajomość podstawowych czynników meteorologicznych i umiejętność ich określania: temperatura i jej zmiany z wysokością, równowaga atmosfery, ciśnienie atmosferyczne, wilgotność, kierunek i prędkość wiatru, widzialność, ocena zachmurzenia, opady,
- umiejętność zapisu danych meteorologicznych w dzienniku jachtowym.
- chmury: znajomość rodzajów chmur wg klasyfikacji międzynarodowej i ich podziału,
- wiatry: przyczyny powstawania wiatru, ogólna cyrkulacja atmosfery, wiatry lokalne,
- masy powietrza, fronty atmosferyczne, układy baryczne: klasyfikacja mas powietrza i frontów atmosferycznych, typowe zmiany pogody towarzyszące ich przechodzeniu, niż, wyż, klin, zatoka, siodło, powstawanie niżu, tory niżów w Europie, podstawowe rodzaje mgieł i typowe warunków ich powstawania,
- umiejętność określania pozycji jachtu względem najbliższego układu barycznego i frontów atmosferycznych,
- mapy synoptyczne: analiza treści map synoptycznych, ustalenie przypuszczalnego kierunku przemieszczania się niżów i frontów atmosferycznych, stref opadów i obniżonej widzialności oraz kierunku i siły wiatru, przewidywanie rozwoju sytuacji pogodowej na podstawie analizy kilku kolejnych map pogodowych,
- komunikaty meteorologiczne: umiejętność wybrania na podstawie polskich i angielskich spisów sygnałów radiowych danych stacji nadających komunikaty pogodowe, umiejętność odbioru i zanotowania treści komunikatu, zasady działania i obsługi systemu „Navtex”
- współdziałanie morza i atmosfery: skala stanu morza, umiejętność oceny stanu morza na podstawie oceny wyglądu powierzchni morza, znajomość rodzajów fal, parametrów fali i ich zależności od głębokości morza, siły wiatru i czasu jego oddziaływania.

## 7. Sygnalizacja , łączność

- sposoby wzywania pomocy,
- znajomość wybranych flag MKS,
- podstawy systemu GMDSS:



- umiejętność nawiązania łączności za pomocą radiotelefonu VHF,
- łączność poprzedzona sygnałami MAYDAY, PANPAN, SECURITE,
- podstawowa umiejętność wzywania pomocy i korespondencji w niebezpieczeństwie za pomocą radiotelefonu w języku polskim i angielskim,
- znajomość zasad obsługi i umiejętność prawidłowego użycia: pławki dymnej, rakiety spadochronowej i innych środków pirotechnicznych dostępnych na jachcie.

## 8. Ratownictwo

- bezpieczeństwo na jachcie morskim,
- profilaktyka przeciwpożarowa,
- holowanie jachtu w sytuacjach awaryjnych,
- postępowanie w przypadku awarii jachtu morskiego - mielizna, pożar, przeciek,
- sztrandowanie i ewakuacja załogi,
- posługiwanie się środkami wzywania pomocy, sprzętem ratowniczym, p-poż i awaryjnym
- zasady udzielania pomocy przedmedycznej w nagłych wypadkach poszerzone o schorzenia i urazy występujące w żegludze jachtowej,
- czas przetrwania rozbitka w zimnej wodzie, pomoc człowiekowi z oznakami hipotermii,
- wyposażanie apteczki jachtowej,
- środki ratownicze,
  - liny bezpieczeństwa, szelki bezpieczeństwa, kamizelki ratunkowe, koła ratunkowe, tratwa ratunkowa,
  - pirotechnika, pławka EPIRB, transponder radarowy SART,
- gaśnice, koc gaśniczy, toporek i wiadro, pompy, plastry.
- znajomość organizacji i zadań służby ratownictwa morskiego: Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR), Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne, stacje ratownictwa brzegowego, systemy komunikowania się
- wiedza o zakresie pomocy, której można oczekiwać od służb ratownictwa morskiego,
- znajomość zagrożeń dla jachtu i osób, związanych z udzielaniem pomocy przez zwłaszcza duże statki nie będące jednostkami ratowniczymi,

- sposoby porozumienia się z udzielającymi pomocy : porozumiewanie się ze stacjami ratownictwa brzegowego, sposoby porozumiewania się ze statkami lub śmigłowcami udzielającymi pomocy, znajomość techniki udzielania pomocy jachtowi przez śmigłowiec i zasad współpracy ze śmigłowcem.

### 3.2. Umiejętności praktyczne

Zakres umiejętności praktycznych:

- eksploatacja i manewrowanie jachtem morskim o długości kadłuba od 7m do 12m pod żaglami i na silniku,
- prowadzenie nawigacji na akwenach bezpływowych i pływowych,
- korzystanie z polskich i anglojęzycznych pomocy i wydawnictw nawigacyjnych,
- korzystanie z urządzeń łączności ze szczególnym uwzględnieniem wzywania pomocy.

#### 1. Praca załogi i eksploatacja jachtu morskiego

- taklowanie jachtu, klar jachtu,
- obsługa żagli, osprzętu i podstawowych urządzeń na jachcie z zachowaniem zasad bezpieczeństwa,
- zasady cumowania jachtu,
- obsługa silnika,
- umiejętność sprawdzenia stanu technicznego jachtu morskiego.

#### 2. Umiejętność wykonania następujących manewrów jachtem morskim o długości kadłuba od 7m do 12 m pod żaglami:

- manewry podstawowe:
  - zwrot przez sztag,
  - zwrot przez rufę,
  - odejście od nabrzeża,
  - dojście do nabrzeża,
  - alarm „człowiek za burtą”.

- manewry dodatkowe:
  - stawanie w dryf,
  - dojście do boi,
  - odejście od boi,
  - stawanie na kotwicy,
  - zejście z kotwicy,
  - refowanie.
  
- 3. Umiejętność wykonywanie następujących manewrów morskim jachtem żaglowym o długości kadłuba od 7m do 12m na silniku:
  - manewry podstawowe:
    - odejście od nabrzeża,
    - dojście do nabrzeża,
    - alarm „człowiek za burtą”.
  - manewry dodatkowe:
    - dojście do boi,
    - odejście od boi.
  
- 4. Obrót lub przesunięcie jachtu przy pomocy, praca cumami.
  
- 5. Podstawowa znajomość techniki sztormowania oraz zasad bezpieczeństwa pracy na jachcie w warunkach sztormowych

### **3.3. Normy i zalecenia:**

1. Szkolenie praktyczne manewrów pod żaglami i na silniku powinno odbywać się na wodach morskich.
2. Zaleca się, aby podczas szkolenia wszystkie osoby będące na jachcie miały założone indywidualne środki wypornościowe, zgodne z obowiązującymi normami.
3. Szkolenie teoretyczne powinno obejmować minimum 35 godzin wykładów i ćwiczeń.

4. W szkoleniu praktycznym powinno przypadać minimum 10 godzin kierowania jachtem przez szkoloną osobę.
5. Za jacht morski mogący być używany do szkolenia i egzaminowania na stopień sternika jachtowego, uważa się pełnopokładowy jacht balastowy z osprzętem i wyposażeniem przystosowanym do żeglugi morskiej.
6. Za rejs pełnomorski uznaje się żeglugę na jachcie żaglowym prowadzoną poza wodami wewnętrznymi lub osłoniętymi pod żaglami i na silniku, którego czas trwania wynosi co najmniej 24 godziny. Do rejsu pełnomorskiego wlicza się także żeglugę po wodach osłoniętych i wewnętrznych leżących na trasie do odwiedzanych portów. Do wymiaru czasu rejsu pełnomorskiego nie wlicza się postoju w portach lub na kotwicy.
7. Za odbycie rejsu pełnomorskiego uznawanego, jako część stażu dopuszczającego do egzaminu rozumie się:
  - posiadanie oryginału opinii z rejsu podpisanego przez kapitana prowadzącego jacht,
  - spełnienie warunków określonych w pkt nr 6 i 7.

## 4. WYMAGANIA EGZAMINACYJNE NA STOPIEŃ ŻEGLARZA JACHTOWEGO

### 4.1. EGZAMIN PRAKTYCZNY

1. Egzamin praktyczny obejmuje:

- manewrowanie jachtem pod żaglami,
- manewrowanie jachtem na silniku,
- umiejętność kierowania załogą,
- pracę w charakterze członka załogi,
- umiejętności z zakresu prac bosmańskich.

2. Umiejętność manewrowania:

- manewry pod żaglami na jachcie typu slup o długości kadłuba większym niż 5,5 m,
- manewry na silniku na jachcie typu slup o długości kadłuba większym niż 5,5m,
- egzamin można przeprowadzić przy sile wiatru  $(1\div 5)^0B$ , na akwencie manewrowym z dostępnym pomostem pozwalającym w pełni wykonać zadania egzaminacyjne, wyposażonym w sprawne urządzenia cumownicze i dostępną boją manewrową.

3. Manewry pod żaglami

3.1. Manewry podstawowe:

- zwrot przez sztag,
- zwrot przez rufę,
- odejście od nabrzeża,
- dojście do nabrzeża,
- alarm „człowiek za burtą”.

3.2. Manewry dodatkowe:

- dojście do boi,
- odejście od boi,
- stawanie na kotwicy,
- zejście z kotwicy,
- stawanie w dryf.



#### 4. Manewry na jachcie na silniku:

##### 4.1. Manewry podstawowe:

- odejście od nabrzeża,
- dojdzie do nabrzeża,
- alarm „człowiek za burtą”.

##### 4.2. Manewry pomocnicze:

- dojdzie do boi,
- odejście od boi,
- holowanie jachtu.

#### 5. Zakres wymagań.

##### 5.1. Egzamin z manewrowania jachtem:

###### a) manewrowanie jachtem pod żaglami

- zdający wykonuje na jachcie pod żaglami minimum wszystkie manewry podstawowe wymienione w pkt. 3.1,
- o ilości, kolejności i rodzaju manewrów decyduje KE ,

###### b) manewrowanie jachtem na silniku

- zdający wykonuje na jachcie minimum wszystkie manewry podstawowe wymienione w punkcie 4.1,
- o ilości, kolejności i rodzaju manewrów decyduje KE,.

###### c) umiejętność kierowania załogą

- zdający wykazuje na jachcie pod żaglami umiejętność: kierowania i planowania pracy załogi, wydawania komend i poleceń, egzekwowania ich wykonywania we właściwym momencie, podejmowania decyzji związanych z manewrowaniem i eksploatacją jachtu,

###### d) praca w charakterze członka załogi

- zdający wykazuje na jachcie pod żaglami umiejętność: reagowania na przechyły jachtu (balastowanie) bez polecenia prowadzącego, prowadzenia fok w stosunku do kierunku wiatru i ustawienia grota, prawidłowego wykonywania poleceń prowadzącego jacht, prawidłowego odpowiadania na komendy,

##### 5. 2. Egzamin z prac bosmańskich:

- zdający wykazuje umiejętność wiązania 12 wymaganych węzłów oraz usuwania prostych usterek i awarii kadłuba i takielunku,

#### 6. Definicje i interpretacje.

1. Osoba zdająca egzamin z manewrowania jachtem pod żaglami i na silniku powinna samodzielnie sterować jachtem.

2. Brak komend i poleceń wydawanych załodze przez zdającego egzamin może



być traktowane, jako brak umiejętności z zakresu kierowania pracą załogi.

3. Za właściwe wykonanie komend i poleceń rozumie się także umiejętność samodzielnego wykonania wszystkich czynności, których wymaga manewrowanie danym jachtem.

4. Za prawidłowe wykonanie manewrów pod żaglami uważa się:

a) zwrot przez sztag

- jacht zmienił hals podczas przechodzenia linii wiatru dziobem z zachowaniem zdolności manewrowej w ciągłej, nie przerwanej cyrkulacji, z kursu ostry bajdewind na kurs ostry bajdewind przeciwnego halsu,

b) zwrot przez rufę

- jacht zmienił hals podczas przechodzenia linii wiatru rufą w ciągłej, nie przerwanej cyrkulacji, z kursu pełny baksztag na kurs pełny baksztag przeciwnego halsu,

c) odejście od nabrzeża

- jacht odszedł od nabrzeża przy pomocy żagli i popłynął na zadanym halsie,

d) dojście do nabrzeża

- jacht doszedł przy pomocy żagli we wskazane przez KE miejsce i zacumował w określony przez nią sposób,

e) alarm „człowiek za burtą”

- ogłoszono alarm, wyznaczono obserwatora, podano środki ratunkowe po nawietrznej „człowieka za burtą” ,
- podejście do „człowieka za burtą” odbyło się na żaglach, na kursie bajdewind, właściwą burtą z prędkością ok. 1 węzła ( ok. 0.5 m/s), w czasie nie dłuższym niż 3 minuty,
- wyznaczono odpowiednio wcześniej osoby do podjęcia „człowieka za burtą” i w zależności od konstrukcji jachtu podjęto go z wody na pokład,
- udzielono „człowiekowi” niezbędnej pomocy,
- utrzymano zdolność manewrową jachtu przez cały czas manewru.

f) dojście do boi

- jacht zatrzymał się w linii wiatru, w odległości skutecznego zasięgu bosaka, a boja znajduje się przed dziobem lub przy burcie do wysokości want przedniego masztu,
- zacumowano jacht przy zrzuconym lub zrolowanym foku,

g) odejście od boi

- jacht po postawieniu żagli i oddaniu cumy dziobowej odszedł od boi na zadanym halsie,

h) stawanie na kotwicy

- sklarowano kotwicę i przygotowano dostateczną długość liny kotwicznej,
- rzucono kotwicę przy nieznacznym posuwaniu się jachtu do przodu w linii wiatru z jednoczesną cyrkulacją, lub po rozpoczęciu biegu wstecznego,
- zrzucono lub zrolowano foka, w razie konieczności podczas dryfu jachtu w linii wiatru luzowano linę kotwiczną,

i) zejście z kotwicy

- po wyrwaniu kotwicy jacht odszedł na zadany hals,
- dokonano klaru kotwicy i liny kotwicznej.

j) stawanie w dryf

- podczas kursu bajdewind bez luzowania wybranego foka nastąpiło przejście dziobem linii wiatru, ustawiono jacht burtą do wiatru, płetwę steru wyłożono na burtę nawietrzną i utrzymano jacht w dryfie.

5. Za prawidłowe wykonanie manewrów na silniku uważa się:

a) odejście od nabrzeża

- jacht odszedł na zadany kurs,

b) dojście do nabrzeża

- jacht zatrzymał się we wskazanym przez KE miejscu,

c) dojście do boi

- jacht zatrzymał się w linii wiatru, w odległości skutecznego zasięgu bosaka, a boja znajduje się przed dziobem lub przy burcie do wysokości want przedniego masztu,
- zacumowano jacht i wyłączono napęd,

d) odejście od boi

- jacht po uruchomieniu silnika i oddaniu cumy odszedł od boi na zadany kurs,

f) holowanie pojedynczego jachtu

- gdy na jachcie sklarowano i zamocowano hol, prawidłowo go podano i przeprowadzono zespół holowniczy we wskazane miejsce,

g) alarm „człowiek za burtą”

- jacht zatrzymał się prawidłową burtą przy człowieku a następnie wyciągnięto człowieka w odpowiednim do tego miejscu jachtu na jego pokład.

6. Obowiązuje znajomość 12 węzłów: prosty, ratowniczy (dwa sposoby), knagowy, buchta, ósemkowy, refowy, szotowy, flagowy, rożkowy, sztyk, wyblinka, cumowy żeglarski.

7. Stosuje się następujące kryteria ocen

**5 – bardzo dobry**

- zdający wykonuje manewry pod żaglami lub na silniku w sposób bezpieczny i skuteczny, powtarzalny i pewny, bez poprawek, potrafi kierować załogą w sposób zdecydowany,

#### 4 – dobry

- zdający wykonuje manewry w sposób bezpieczny i skuteczny bez poprawek, potrafi kierować załogą,

#### 3 – dostateczny

- zdający wykonuje manewry pod żaglami lub na silniku w sposób bezpieczny i skuteczny z poprawkami, potrafi kierować załogą w stopniu wystarczającym,

#### 2 – niedostateczny (ocena nie zaliczająca egzamin)

- zdający nie potrafi wykonać w sposób bezpieczny i skuteczny manewrów, nie potrafi kierować załogą,
- ze względu na bezpieczeństwo załogi lub jachtu odebrana została zdającemu komenda podczas egzaminu,

### 8. Uwagi końcowe.

1. Przed egzaminem praktycznym KE powinna zapoznać zdających z niniejszymi wytycznymi, a po jego zakończeniu - omówić wyniki (szczególnie w przypadku ocen niedostatecznych).
2. KE ma obowiązek zapewnić bezpieczeństwo żeglugi w czasie trwania egzaminu.
3. Na życzenie zdającego KE powinna umożliwić mu zapoznanie się w czasie paru minut z własnościami żeglugowymi jachtu.
4. Jeżeli KE uzna, że wykonywany manewr zagraża bezpieczeństwu załogi lub jachtu, powinna odebrać zdającemu komendę, co oznacza ocenę niedostateczną.
5. KE decyduje o tym czy wykonany manewr był bezpieczny i skuteczny oraz o ocenie egzaminu.
6. Droga przebyta przez jacht i liczba zwrotów może być, co najwyżej dwukrotnie większa od uznanej przez KE za niezbędne.
7. Osoba zdająca egzamin może wykonywany manewr przerwać i powtórzyć go od początku tylko raz.
8. Egzamin z manewru: alarm „człowiek za burtą” odbywa się na otwartym akwenu.
9. Ocena końcowa egzaminu praktycznego jest średnią arytmetyczną z poszczególnych jego członów.

## 4.2. EGZAMIN TEORETYCZNY

Egzamin teoretyczny obejmuje sprawdzenie wiadomości z następujących przedmiotów:

- przepisy,
- budowa jachtu,
- teoria żeglowania,
- locja śródlądowa,
- meteorologia,
- ratownictwo,

Wiedzę z zakresu wiadomości teoretycznych należy sprawdzić w formie:

a) egzaminu pisemnego do wyboru przez KE:

- pisemne odpowiedzi na pytania,
- rozwiązanie testu,

b) ustnych odpowiedzi na pytania.

O wyborze formy egzaminu teoretycznego oraz pytaniach decyduje KE

## 5. WYMAGANIA EGZAMINACYJNE NA STOPIEŃ STERNIKA JACHTOWEGO

### 5.1. EGZAMIN PRAKTYCZNY

#### 1. Egzamin praktyczny obejmuje:

- manewrowanie jachtem pod żaglami,
- manewrowanie jachtem na silniku,
- umiejętność dowodzenia załogą,
- pracę w charakterze członka załogi,
- osoby nie posiadające stopnia żeglarsza jachtowego muszą dodatkowo zdać egzamin praktyczny przewidziany na stopień żeglarsza jachtowego.

#### 2. Umiejętność manewrowania jachtem należy sprawdzić przy spełnieniu warunków:

- umiejętność manewrowania pod żaglami należy sprawdzić na jednomasztowym jachcie morskim o długości kadłuba 7-12 m.
- umiejętność manewrowania na silniku należy sprawdzić na jachcie morskim o długości kadłuba 7-12 m wyposażonym w silnik zapewniający uzyskanie prędkości nie mniejszej niż 4 węzły,
- siła wiatru powinna wynosić 1-6°B,
- egzamin z manewrowania jachtem może odbywać się wyłącznie na wodach morskich i w porcie z dostępną keją lub pirsem wyposażonymi w urządzenia cumownicze i dostępną boję manewrową.

#### 3. Manewry pod żaglami

##### 3.1. Manewry podstawowe:

- odejście od nabrzeża,
  - dojście do nabrzeża,
  - alarm „człowiek za burtą”.

##### 3.2. Manewry dodatkowe:

- stawanie w dryf,
- dojście do boi,
- odejście od boi
- stawanie na kotwicy i odejście z kotwicy.



#### 4. Manewry jachtem na silniku

##### 4.1. manewry podstawowe:

- odejście od nabrzeża,
- dojscie do nabrzeża,
- zacieśnianie cyrkulacji
- alarm „człowiek za burtą”.

##### 4.2. manewry dodatkowe

- dojscie do boi,
- odejście od boi.

#### 5. Zakres wymagań.

##### 1. Egzamin z manewrowania jachtem

###### a) manewrowanie jachtem pod żaglami:

- zdający wykonuje na jachcie minimum wszystkie manewry podstawowe wymienione w pkt. 3.1.
- o ilości, kolejności i rodzaju manewrów decyduje KE,

###### b) manewrowanie jachtem na silniku:

- zdający wykonuje na jachcie minimum wszystkie manewry podstawowe, wymienione w pkt.4.1.
- o ilości, kolejności i rodzaju manewrów decyduje KE,

###### c) umiejętność dowodzenia załogą:

- umiejętność wydawania komend i egzekwowania ich wykonania we właściwym momencie

###### d) praca w charakterze członka załogi

- zdający winien wykazać się umiejętnością prawidłowego wykonywania poleceń prowadzącego jacht, odpowiadania na komendy i zachowania się w czasie alarmu „człowiek za burtą”.

#### 6. Definicje i interpretacje

1. Manewry na żaglach powinny być wykonane przez zdającego bez użycia silnika.

2. Brak komend i poleceń wydawanych załodze przez zdającego egzamin może być traktowany, jako brak umiejętności z zakresu dowodzenia pracą załogi.



### 3. Za prawidłowe wykonanie manewrów pod żaglami uważa się

#### a) alarm „człowiek za burtą”

- ogłoszono alarm, wyznaczono obserwatora, podano środki ratunkowe w odległości nie większej niż 20 m.,
- podejście do „człowieka za burtą” odbyło się na żaglach, na kursie bajdewind, burtą zawietrzną z prędkością ok. 1 węzła ( ok. 0.5 m/s), w czasie nie dłuższym niż 5 minut,
- wyznaczono odpowiednio wcześniej osoby do podjęcia „człowieka za burtą” i w zależności od konstrukcji jachtu podjęto go z wody na pokład,
- udzielono „człowiekowi” niezbędnej pomocy,
- utrzymano zdolność manewrową jachtu przez cały czas manewru.

#### b) odejście od nabrzeża:

- jacht odszedł od nabrzeża i popłynął na zadanym halsie,

#### c) dojście do nabrzeża:

- jacht stanął w określonym przez KE miejscu i w określony przez nią sposób,

#### d) dojście do boi

- jacht stanął w linii wiatru w odległości skutecznego zasięgu bosaka, a boja znajduje się przed dziobem lub do wysokości want.

#### e) odejście od boi

- jacht po postawieniu żagli i oddaniu cum odszedł na określonym przez KE halsie.

#### f) stawanie w dryf

- podczas kursu bajdewind bez luzowania wybranego foka nastąpiło przejście dziobem linii wiatru, ustawiono jacht burtą do wiatru, płetwę steru wyłożono na burtę nawietrzną i utrzymano jacht w dryfie.

#### g) alarm „człowiek za burtą”

- jacht zatrzymał się prawidłową burtą przy człowieku, a następnie człowiek został wyciągnięty na pokład w miejscu jachtu najlepiej do tego przystosowanym.

### 4. Za prawidłowe wykonanie manewrów na silniku uważa się:

#### a) odejście od nabrzeża

- jacht odszedł od nabrzeża na zadany hals

#### b) dojście do nabrzeża:

- jacht zatrzymał się we wskazanym przez KE miejscu

#### c) zaciskanie cyrkulacji:

- promień cyrkulacji zmniejszył się o połowę w stosunku do promienia cyrkulacji bez zacieśnienia.

## 7. Stosuje się następujące kryteria oceny:

### **5 – bardzo dobry**

- zdający wykonuje manewry w sposób bezpieczny i skuteczny, powtarzalny i pewny, bez poprawek, potrafi kierować załogą w sposób zdecydowany,

### **4 – dobry**

- zdający wykonuje manewry w sposób bezpieczny i skuteczny bez poprawek, potrafi kierować załogą,

### **3 – dostateczny**

- zdający wykonuje manewry pod żaglami lub na silniku w sposób bezpieczny i skuteczny z poprawkami, potrafi kierować załogą w stopniu wystarczającym,

### **2 – niedostateczny (ocena nie zaliczająca egzamin)**

- zdający nie potrafi wykonać w sposób bezpieczny i skuteczny manewrów, nie potrafi kierować załogą.
- ze względu na bezpieczeństwo załogi lub jachtu odebrana została zdającemu komenda podczas egzaminu.

## 8. Uwagi końcowe

1. Przed egzaminem praktycznym KE powinna zapoznać zdających z niniejszymi wymaganiami, a po jego zakończeniu - omówić wyniki (szczególnie w przypadku ocen niedostatecznych).
2. KE ma obowiązek zapewnić bezpieczeństwo żeglugi w czasie trwania egzaminu.
3. Na życzenie zdającego KE powinna umożliwić mu zapoznanie się w czasie kilkunastu minut z własnościami żegludowymi jachtu.
4. Jeżeli KE uzna, że wykonywany manewr zagraża bezpieczeństwu załogi lub jachtu, powinna odebrać zdającemu komendę, co oznacza ocenę niedostateczną.
5. KE decyduje o tym czy wykonany manewr był bezpieczny i skuteczny oraz o ocenie egzaminu.
6. Droga przebyta przez jacht i liczba zwrotów może być, co najwyżej dwukrotnie większa od uznanej przez KE za niezbędne.
7. Osoba zdająca egzamin może wykonywany manewr przerwać i powtórzyć go od początku tylko raz.
8. Egzamin z alarmu „człowiek za burtą” odbywa się na otwartym akwenu.
9. Ocena końcowa egzaminu praktycznego jest średnią arytmetyczną z poszczególnych jego członów.

## 5.2. EGZAMIN TEORETYCZNY

1. Egzamin teoretyczny obejmuje sprawdzenie wiadomości z następujących przedmiotów:
  - przepisy,
  - wiadomości o jachtach:
    - budowa jachtu i silnika,
    - teoria żeglowania,
  - nawigacja,
  - locja ,
  - meteorologia,
  - sygnalizacja, łączność,
  - ratownictwo.
2. Osoby zdające egzamin na sternika jachtowego nie posiadające stopnia żeglarza jachtowego muszą dodatkowo zdać egzamin teoretyczny przewidziany na stopień żeglarza jachtowego z przedmiotów: przepisy, locja śródlądowa.
3. Wiedzę z zakresu wiadomości i umiejętności teoretycznych należy sprawdzić w formie:
  - a) egzaminu z wiadomości teoretycznych (o wyborze formy decyduje KE):
    - wypełnienie testu,
    - pisemne odpowiedzi na pytania,
    - ustnych odpowiedzi na pytania,
  - b) rozwiązania zadania z nawigacji (na mapie), zadanie to powinno obejmować żeglugę podczas kilku godzin na akwenu pływowym i określenie pozycji zliczonych na każdą godzinę i kilka pozycji obserwowanych.
4. Ocenę niedostateczną z całości egzaminu otrzymuje osoba, która otrzymała ocenę niedostateczną z któregośkolwiek przedmiotu,
5. Zdający może korzystać ze słowników.
6. Niezbędny zestaw pomocy przy egzaminie teoretycznym:
  - mapa morska polska lub angielska akwenu, na którym nie występuje zjawisko pływów, spis świateł i locja dla obszaru objętym mapą, słownik angielsko - polski, trójkąty nawigacyjne, cyrkiel nawigacyjny, tabele pływów (lub wyciągi).