

**ZBIGNIEW ANDRZEJ DOBEK
MACIEJ MACIEJEWSKI**

TYLKO PRAKTYCZNA WIEDZA

- przyjęcie jachtu
- szkolenie załogi
- manewry
- instrukcje
- nawigacja
- porady
- prawo
- SRC

NIEZBĘDNIK ŻEGLARSKI

A low-angle, upward-looking shot of a sailboat's deck. The image is dominated by thick, light-brown ropes and dark metal masts and pulleys. The sun is visible in the upper right corner, creating a warm, golden glow and lens flare. The sky is a clear, vibrant blue. The overall composition is dynamic and emphasizes the textures of the rope and metal.

ZBIGNIEW ANDRZEJ DOBEK
MACIEJ MACIEJEWSKI

NIEZBĘDNIK ŻEGLARSKI

WSTĘP

W ostatnich latach wielu z nas poszukuje ciekawych sposobów na aktywne spędzanie wolnego czasu, najlepiej w gronie rodziny lub przyjaciół. Okazuje się, że odpowiedzią na to zapotrzebowanie coraz częściej jest żeglarsstwo. Nasze doświadczenia pokazały dwie rzeczy: nigdy nie jest za późno, aby zakochać się w żeglarsztwie morskim, ale by pływać dobrze i bezpiecznie, trzeba bazować na właściwych wzorcach i szkoleniu.

Żeglarsstwo to doskonałe połączenie sportu, przygody, możliwości zwiedzania ciekawych zakątków świata z odpoczynkiem i relaksem. Każdy może w nim znaleźć przestrzeń dla siebie i stać się częścią fascynującego żeglarskiego świata.

A zatem bez względu na to, czy właśnie postanowiłeś postawić pierwsze kroki w tym świecie, czy też masz już za sobą pewne doświadczenia, jeżeli to czytasz, chcesz zgłębiać tajniki żeglarskiego rzemiosła. Celem naszego *Niezbędnika* jest właśnie ułatwienie Ci tego zadania.

Mamy przyjemność przekazać w Twoje ręce kwintesencję naszej wiedzy i wieloletnich doświadczeń, zebraną w bardzo przystępnej formie. Postawiliśmy na prostotę, ponieważ podobnie jak Albert Einstein wychodzimy z założenia, że „jeżeli nie potrafisz czegoś prosto wyjaśnić – to znaczy, że niewystarczająco to rozumiesz”.

Ale nie jest to książka wyłącznie dla adeptów żeglarsstwa i „wakacyjnych skipperów”. Nawet najlepsi kapitanowie, którzy prowadzą rejsy od wielu lat, zapominają, jak w klarowny i przejrzysty sposób wytłumaczyć manewr załodze! Wiedza czasami zamienia się bowiem miejscami z rutyną i złymi nawykami.

Motywnym przewodnikiem tego poradnika jest bezpieczeństwo. Jest ono podstawą żeglarsstwa i wszystkich korzystających z morza obowiązujących ustalonych zasad. Szczególna odpowiedzialność spoczywa na tych, którzy prowadzą jachty. Umiejętność „czytania morza”, rozważa i sprawne podejmowanie decyzji, poczucie odpowiedzialności za ludzi, umiejętności interpersonalne, a także entuzjazm i zaangażowanie w działania – to tylko niektóre walory charakteryzujące dobrego skippera. Kluczowym elementem niezmiennie pozostaje wiedza i profesjonalne przygotowanie zarówno teoretyczne, jak i praktyczne. Zdecydowana większość błędów na morzu wynika właśnie z niewiedzy, braku doświadczenia, czasem brawury i awarii sprzętowych oraz rutyny.

Celem tego opracowania jest przedstawienie podstawowych umiejętności związanych z żeglarsstwem, a *de facto* jest to poglądowy instruktaż, jak wykonać poprawnie manewry na silniku, bezpiecznie wyjść z portu i powrócić z rejsu ze szczęśliwą załogą. To, czy wykorzystasz zawarte tu wskazówki, zależy tylko i wyłącznie od Ciebie, ale pamiętaj, że wiedza w połączeniu z wyobraźnią to zestaw podstawowy na morzu, a jeżeli kiedykolwiek uznasz, że o żeglarsztwie wiesz już wszystko, będzie to oznaczało jedno – czas zejść na ląd.

Życzymy pomyślnych wiatrów i tylko udanych rejsów, do zobaczenia na morzu!

SPIS TREŚCI

instrukcje
bezpieczeństwa



PRZYJĘCIE JACHTU	Check-in jachtu		4-7	
	Szkolenie załogi		8	
	Niezbędnik załogi		9	
	Przygotowanie jachtu do wyjścia z portu		10	
MANEWRY podstawy	Podstawowe manewry		12	
	Manewr „Człowiek za burtą”		13	
	Manewry w porcie – rodzaje		14-15	
	LONG 1 odstawianie rufy	A1	16	
MANEWRY wyjście z portu	LONG 2 odstawianie dziobu	B1	18	
	Y-BOM wyjście dziobem	C1	20	
	RUFA 1 wyjście dziobem	D1	22	
	RUFA 1* wyjście dziobem	D1*	24	
	RUFA 2 wyjście dziobem	E1	26	
	DALBA 1 wyjście dziobem	F1	28	
MANEWRY wejście do portu	LONG 1 cumowanie burtą	A2	30	
	LONG 2 cumowanie rufą	B2	32	
	Y-BOM cumowanie rufą	C2	34	
	RUFA 1/2 cumowanie rufą	D2 E2	36	
	DALBA 2 cumowanie rufą	F2	38	
	KOTWICA cumowanie na kotwicy	G	40	
	BOJA cumowanie na boi	H	42	
PRAWIDŁA MORSKIE	Prawo drogi		46	
	Podstawowe znaki		47	
	Piramida pierwszeństwa		48	
	Nawigacja klasyczna		50	
	Dziennik pokładowy		51	
	SRC procedura MAYDAY		52	
	Instrukcja MAYDAY		53	
	SRC łączność dodatkowa		54	
	Dodatki		55	

CHECK-IN JACHTU

*„Prawdziwy pokój boży zaczyna się
o tysiąc mil od najbliższego lądu”.*

JOSEPH CONRAD



CHECK-IN JACHTU



Robimy zdjęcia całego jachtu. Najczęstsze uszkodzenia na jachcie znajdują się na rufie i dziobie.

- Odsuwamy odbijacze (jeśli są na burtach), gdyż najczęściej są nimi maskowane uszkodzenia.
- Sprawdzamy, czy luki (skylighty) są całe i się zamykają. Bardzo dużo uszkodzeń następuje w wyniku zaklinowania się szota foka o niezamknięte przeszklone luki. Szot je po prostu wrywa!
- Sprawdzamy światła: nawigacyjne oraz oświetlenie pokładu i kompasu.
- **Nie jesteśmy w stanie sprawdzić stanu jachtu poniżej linii wodnej, musimy zaufać armatorowi.**
- **Każdy jacht musi mieć: log, echosondę, GPS i wiatromierz z wiatrowskazem.**

Przy przyjmowaniu jachtu należy ustalić:

- wysokość masztu nad linię wody,
- wielkość przesunięcia zapisu echosondy (*echosounder offset*). Mogą być różne sposoby skalowania echosondy:
 - a) od linii wody (KLW – linia wodna),
 - b) od czujnika echosondy (rzadko spotykany).Echosonda najczęściej wyskalowana jest od linii wody, co jest najlepszym rozwiązaniem, ale w tej sytuacji musimy znać długość płetwy sterowej i stosunek jej zanurzenia do kila. Kile bywają różnej długości, a najmniej korzystnym rozwiązaniem jest kil krótszy od płetwy sterowej. Może to grozić jej uszkodzeniem. Płetwa sterowa jest najdelikatniejszą podwodną częścią jachtu.

Żagle sprawdza przy nas wydający jacht. Należy rozwinąć je całe i sprawdzić, czy nie mają uszkodzeń.



Napełnianie zbiorników wody nadzorujemy osobiście! Załoga bez nadzoru może nalać wody do zbiorników paliwa.

Musimy wiedzieć, ile jest zbiorników: wody, paliwa oraz nieczystości (*black tanks*).

Sprawdzamy lokalizację:

- zaworów rozdzielających zbiorniki wody – rozdzielaczy,
- zaworów zbiorników nieczystości,
- zaworów odcinających umywalki, zabezpieczających przed waniem się wody morskiej do wewnątrz.



Sprawdzamy ławę balastową (w bakistach – lukach podłogowych): jeśli jest woda, czy jest stona? Jeśli tak, oznacza to przeciek na mocowaniach kila (możliwość uszkodzenia go przez poprzednią załogę, np. przy wejściu na mieliznę).



Akumulatory (baterie) są na jachcie co najmniej dwa (może być więcej np. do steru strumieniowego – *bow thruster*):

- bateria startowa do silnika,
- bateria *house* – do zasilania instrumentów pokładowych oraz oświetlenia jachtu.

SPRAWDŹ ICH LOKALIZACJĘ!

Jacht ma zazwyczaj trzy przełączniki baterii (*battery isolator switch*): dwa wyłączające każdy akumulator z osobna i trzeci przełącznik spinający akumulatory. Sprawdzamy sposób podłączenia radiostacji, wyłączając główne wyłączniki akumulatorów. Radio nie powinno być podłączone poprzez tablicę rozdzielczą ze względu na ryzyko przypadkowego jej wyłączenia przez wyłączniki główne.



**PO ODŁĄCZENIU AKUMULATORÓW
RADIOSTACJA POWINNA DALEJ DZIAŁAĆ!**



Sprawdzamy bezpieczniki: lokalizację i typ (jeśli zastosowano topikowe, musi być zapas).

Najważniejsze: winda kotwiczna i ster

strumieniowy.

Tablica rozdzielcza – składa się z dwóch pól: 230V i 12V.

UWAGA! Na tablicy powinna się znajdować się kontrolka odwrotnej polaryzacji (*reverse polarity*); jeśli świeci, oznacza to, że różnicówka jest wyłączona. Wynika to np. z zamienionych przewodów N-L we wtyczce kabla 230V. Przed wyjściem w morze należy skorygować podłączenie, ponieważ wadliwe może skutkować śmiertelnym porażeniem załogi.



Należy zapoznać się dokładnie z tablicą elektryczną, sprawdzić odbiorniki.

- Przed wyjściem w morze należy wyłączyć jak najwięcej odbiorników, przede wszystkim lodówki, bojlerzy itp.

- Autopilot często ma własny włącznik, tak samo jak przyrządy nawigacyjne.
- Każdy jacht musi być wyposażony w pompy zęzowe: elektryczną i ręczną.
- Elektryczna pompa posiada czujnik lub jest uruchamiana ręcznie z włącznika. Przejmując jacht, sprawdzamy, czy działa.
- Należy skontrolować poprawność działania pomp wody słodkiej: przede wszystkim, czy po otwarciu i zamknięciu kranu następuje samoczynne włączenie i wyłączenie pompy.



Instalacja gazowa.

Butle znajdują się zawsze na zewnątrz jachtu. Powinna być co najmniej jedna zapasowa.

Sprawdzamy:

- położenie oraz liczbę zaworów odcinających,
- sprawność kuchenki i sposób jej obsługi.

Instalacja gazowa powinna się składać z twardych rur miedzianych i elastycznego węża z zaworem odcinającym, podłączonego bezpośrednio do kuchenki.

DOBRA PRAKTYKA

Nie wpuszczaj załogi, dopóki nie przyjmiesz jachtu!



CHECK-IN JACHTU



Toalety/prysznice – należy sprawdzić osobiście poprawność działania i odbioru wody, sprawność pomp ręcznych.

Czynność można połączyć z elementem szkolenia załogi (patrz strona 8). Dodatkowo poprawność działania toalet można sprawdzić w następujący sposób: wlewamy do miski klozetowej odrobinę płynu do mycia naczyń i pompujemy. Jeżeli na zewnątrz przy burcie jachtu zobaczymy pianę, to oznacza, że zbiornik i toaleta są drożne.

- Należy zapoznać się ze sposobem i miejscem zamykania zaworów odpływowych na zewnątrz; zamykamy je przed wyjściem z portu. Przy przechyle istnieje możliwość wiania się wody do wnętrza przez otwarte zawory.
- Aby pozbyć się nieprzyjemnego zapachu, do miski ustępowej należy nalać gorącej wody z płynem do mycia naczyń.



Skrzynka bosmańska powinna zawierać:

- pasek/paski klinowe do silnika,
- filtr paliwa,
- turbinę do pompy zasilającej układ chłodzenia silnika,
- zestaw kluczy naprawczych.



Dodatkowo powinniśmy wiedzieć, w jaki silnik wyposażono jacht. Zaleca się ściągnięcie instrukcji obsługi jednostki w formacie pdf.

Podstawowa wiedza powinna umożliwić np. samodzielne odpowietrzenie jednostki napędowej lub próbę oczyszczenia układu paliwowego. Są to najczęstsze dolegliwości silników wysokoprężnych. Prosta czynność może nam oszczędzić straty czasu w oczekiwaniu na serwis w porcie lub stresu związanego z utratą sterowności podczas manewrów.



Sprawdzamy dowód rejestracyjny jachtu, który zawiera numer rejestracyjny jednostki. Jacht musi też mieć polisę Casco.

Na jachcie musi być homologowane radio VHF. Sprawdzamy w zezwoleniu na radiową stację okrętową (licence radio station) CALL SIGN oraz MMSI.



DOBRA PRAKTYKA

Wypełnij dane w instrukcji MAYDAY na stronie 52.



Sporządzona lista załogi musi odpowiadać stanowi faktycznemu w momencie pływania. Zgodnie z prawem na jachcie powinny przebywać osoby widniejące na liście załogi.



ŚRODKI AWARYJNO-RATUNKOWE

Należy bezwzględnie sprawdzić znajdujące się na jachcie środki ratunkowe i zapoznać z nimi załogę!

Nieznajomość rozmieszczenia środków ratunkowych oraz naprawczych może spowodować tragiczne w skutkach konsekwencje.

Brak przeszkolenia załogi w zakresie podstawowych wytycznych co do bezpieczeństwa na jachcie oraz niezbędnych czynności, które należy podjąć w momencie konieczności prowadzenia akcji ratunkowych, jest śmiertelnym zagrożeniem dla wszystkich uczestników rejsu!

Poszukiwania w sytuacji awaryjnej i „przekopywanie jachtu” zabierają czas niezbędny do podjęcia akcji ratunkowej!



Sprawdzamy:

- środki ratunkowe oraz ich liczbę (pasy bezpieczeństwa, kamizelki ratunkowe, środki pirotechniczne, koła ratunkowe, tratwa ratunkowa),
- koc gaśniczy,
- gaśnice,
- apteczka,
- skrzynka bosmańska,
- rumpel awaryjny,
- nożyce do cięcia olinowania,
- AUTOCHECK radiopławy EPIRB.



Przygotuj wszystko tak, aby mieć możliwość szybkiego skompletowania torby ewakuacyjnej – Grab Bag.

Zakładane wyposażenie jachtu typu A (żegluga pełnomorska i oceaniczna; podstawa prawna dla jednostek polskich: *Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie*):

- a) pneumatyczna tratwa ratunkowa (lub tratwy), mogąca pomieścić wszystkie osoby znajdujące się na jachcie,
- b) dwa koła ratunkowe, w tym jedno zaopatrzone w pławkę świetlną i tyczkę z flagą oraz drugie w linkę ratunkową nietonącą (dotyczy jachtów o długości co najmniej 15 m),
- c) pas/kamizelka ratunkowa dla każdej z osób znajdujących się na jachcie. Jeżeli kamizelki ratunkowe są wyposażone w uprząż spełniającą funkcję pasa bezpieczeństwa – dodatkowych pasów bezpieczeństwa nie wymaga się,
- d) 12/6 rakiet spadochronowych czerwonych i pławka dymna pomarańczowa.

Urządzenia radiokomunikacyjne:

1. stacjonarny radiotelefon VHF z DSC,
2. radiopława awaryjna (EPIRB) 406 MHz,
3. SART – *Search and Rescue [Radar] Transponder* – radarowe urządzenie odzewowe,
4. urządzenie do odbioru prognoz pogody oraz ostrzeżeń (urządzenie GPS, plotery elektroniczne).

UWAGA! Radiopława awaryjna (EPIRB) powinna być zarejestrowana i wpisana do ewidencji pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa.

Sprzęt ochrony przeciwpożarowej:

- gaśnica grupy pożarów ABC 2 kg – 2–3 sztuki,
- koc gaśniczy.

LONG 1 WYJŚCIE – ODSTAWIANIE RUFY

16

Wiatr dociskający, kąt od diametralnej 200°–300°.

UWAGA! Manewr do wykonania wyłącznie przy kei leżącej zdecydowanie poniżej kosza dziobowego i kotwicy!

Liczba osób potrzebnych do wykonania manewru: trzy.

1. Osoba na rufę.
2. Osoba na dziób.
3. Osoba na desant.

Niezbędne przygotowanie:

1. Odbijacze kulowe/manewrowe na dziób, burta od strony kei chroniona odbijaczami.
2. Cuma rufowa z pętlą na polerze i zaknagowana na jachcie, chroniąca od nawietrznej jacht przed przemieszczaniem się.
3. Szpring manewrowy dziobowy.

Manewr polega na obrocie łodzi na szpringu dziobowym w celu ustawienia diametralnej łodzi w linii wiatru – rufą w kierunku wyjścia.

Do rozpoczęcia manewru jacht będzie przytrzymywany na cumie rufowej (lub odpowiednio innej cumie nawietrznej). Po założeniu szpringu dziobowego i rozpoczęciu przez niego pracy możemy usunąć cumę rufową.

Polecenia:

1. „Rozklarować liny”.
2. „Desant na keję”.
3. „Przygotować odbijacze do ochrony dziobu”.
4. „Oddać cumy niepracujące: szpring rufowy i cumę dziobową”.
5. „Rozknagować cumę rufową, wybierz i trzymaj w pozycji cumy złamanej”.
6. „Przełożyć cumę dziobową na biegowo jako szpring dziobowy, wybierz, trzymaj w pozycji cumy złamanej”.
7. „Cumę rufową oddaj/cuma na pokład”.
8. „Desant na pokład, przejdź na dziób do odbijaczy dziobowych. **CHROŃ DZIÓB!**”.
9. „Rufa po sklarowaniu cum: asekurować burty odbijaczami”.

Rozpoczynamy ruch na silniku w przód z kołem obróconym maksymalnie w stronę kei – strona prawa. Najpierw zwiększamy wolno obroty w celu ustawienia odbijacza manewrowego we właściwym położeniu – musi być stabilnie docięnięty dziobem do kei. Osoba obsługująca cumy dziobowe cały czas trzyma wybrany szpring dziobowy w pozycji złamanej cumy.

Osoba z odbijaczem manewrowym w momencie stabilnego oparcia się dziobu na odbijaczu i kei informuje głośno: „KONTAKT!”. W tym momencie zwiększamy obroty silnika.

Możemy mieć problem przy jachtach z dwiema płetwami sterowymi, ponieważ strumień wody nie będzie uderzał w płetwę sterową – nie stworzy się strumień boczny, odstawiający rufę. Dodatkowo będziemy jeszcze walczyć z przeciwnym do zakładanego efektem śruby.

Jacht, płynąc do przodu, zaczyna odstawiać ruchem obrotowym rufę w kierunku wiatru – do wyjścia.

Jeśli rufa odsunie się wystarczająco, aby pozwolić na odejście od kei (diametralna jachtu pokrywa się z linią wiatru lub sam wiatr zaczyna już odstawiać rufę), prostujemy ster do pozycji „0” i przechodzimy na bieg wsteczny, zdecydowanie odchodząc od kei.

Przy zainicjowanym już ruchu wstecz wydajemy polecenie wybrania szpringu dziobowego na pokład.

10. „Szpring dziobowy na pokład”.
11. „Klarować liny”.
12. „Odbijacze na pokład”.

Manewr musi być zdecydowany i dobrze skoordynowany: przy silnym wietrze dopychającym i małej prędkości manewrowej rufa natychmiast zacznie wracać w stronę kei, co zniweczy nasze starania, lub, co gorsza, zacznie dryfować w przeciwnym kierunku.



ALFA

OSOBY



Cumy dziobowe



Cumy rufowe



Desant – obsługa z kei

CUMY



Dziobowa na biegowo, złamana



Rufowa, pętla na polerze, obłożona na knadze

ODBIJACZE



Odbijacz kulowy/manewrowy



Odbijacze chroniące burty

DODATKI

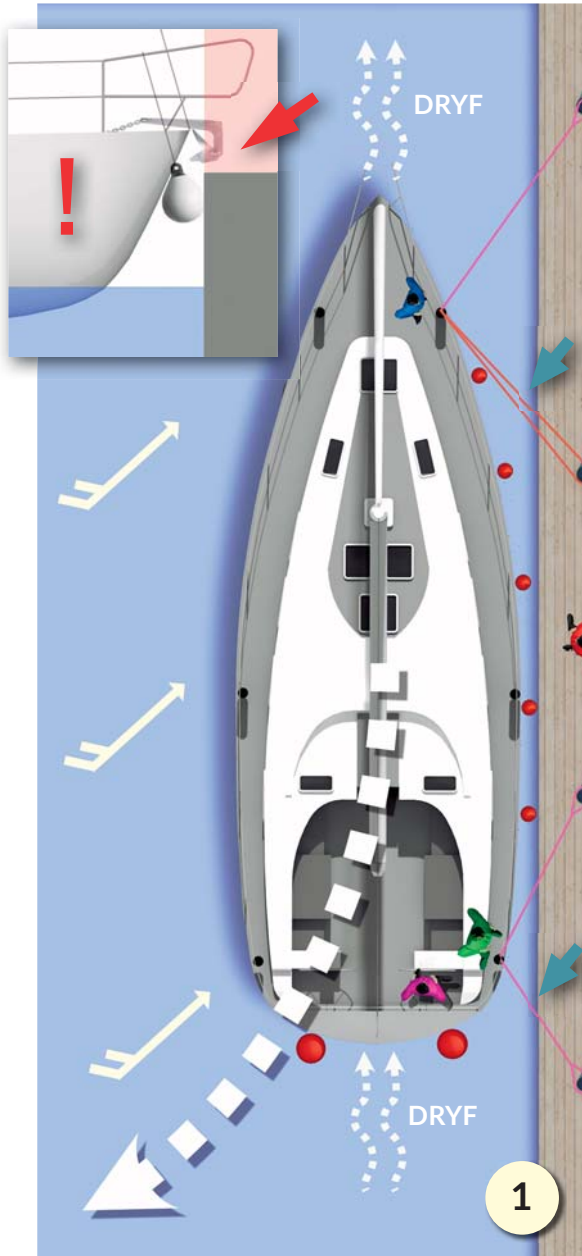


Jeśli nie mamy odbijacza manewrowego, możemy go zrobić za pomocą dwóch krawatów z największego odbijacza burtowego, który mocujemy następnie poziomo w miejscu wymagającym asekuracji.

DOBRA PRAKTYKA

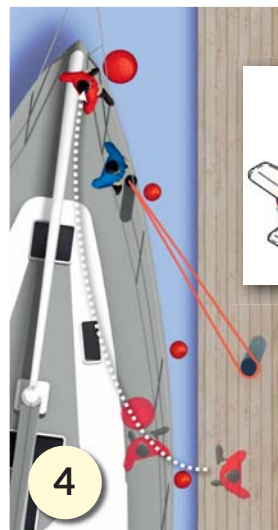
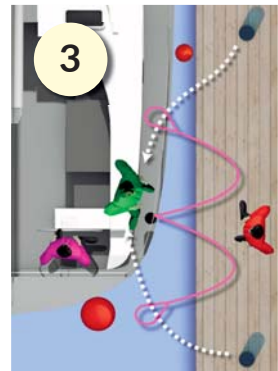
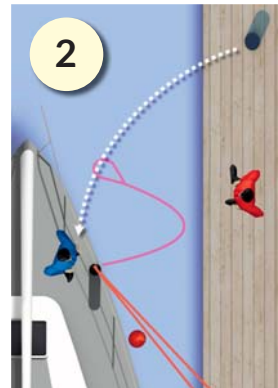
Przed odejściem wstecz wyrównaj ster w pozycji „0”!





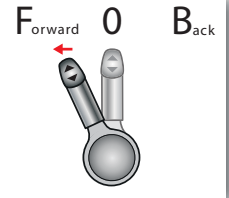
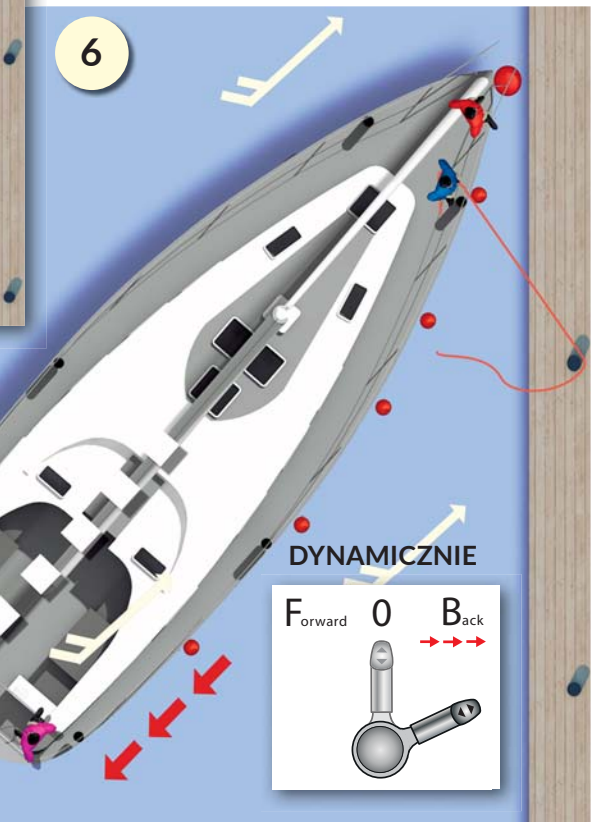
DOBRA PRAKTYKA

Wstecz sterujemy, zawsze stojąc bokiem!

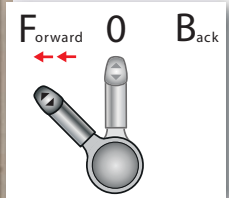


CHROŃ DZIÓB!

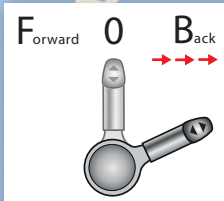
KONTAKT!



STOPNIOWO



DYNAMICZNIE



SRC

ŁĄCZNOŚĆ DODATKOWA

URGENCY Zdrowie / Pilność



PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN
ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS

Wszystkie stacje, wszystkie stacje, wszystkie stacje

THIS IS YACHT ... YACHT ... YACHT ...

Tutaj jacht ... jacht ... jacht ...

MY POSITION ...°...' ..." N/S ...°...' ..." E/W AT ... UTC

Moja pozycja o godzinie ...

URGENT ASSISTANCE REQUIRED

Potrzebujemy natychmiastowej pomocy

- MY ENGINE IS BROKEN DOWN

Mam uszkodzony silnik

- ONE CREW MEMBER IS SERIOUSLY INJURED

Jeden członek załogi jest poważnie ranny

- MEDICAL ASSISTANCE REQUIRED

Potrzebujemy natychmiastowej pomocy medycznej

OVER



70 – DSC – zablokowany do działań specjalnych.
Nie używamy!



16 – wykorzystywany do połączeń ratunkowych, alarmowych, także do wywoływania. Nie prowadzimy na nim żadnych niepotrzebnych rozmów!

SEELONCE MAYDAY

Komunikat jest kierowany w celu uciszenia komunikacji na kanale 16 w trakcie prowadzenia akcji ratunkowej.

SEELONCE DISTRESS

PRUDONCE

Zakończenie komunikacji ratunkowej na kanale 16

SAFETY Bezpieczeństwo



SECURITE, SECURITE, SECURITE,

ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS

Wszystkie stacje, wszystkie stacje, wszystkie stacje

THIS IS COAST GUARD, COAST GUARD, COAST GUARD,

Tutaj straż przybrzeżna, straż przybrzeżna, straż przybrzeżna

IMPORTANT WEATHER UPDATES. LISTEN ON CHANNEL 14

Ważne wiadomości pogodowe, przejdź na kanał 14

OUT



Przykładowy podział kanałów VHF



6, 8, 13, 69, **72**, 73, 77
– komunikacja między jachtami



17, 80 – komunikacja z marinami



np.: 11, 12, 14, 18, 19, 20
– komunikacja z portami



np.: 24, 25, 26
– komunikaty stacji brzegowych



MARINA ..., MARINA ..., MARINA ..., THIS IS YACHT ... REQUESTING PERMISSION TO ENTER, OVER.

Proszę o pozwolenie na wejście, odbiór



YACHT ..., THIS IS MARINA ... GO TO CHANNEL 12 OVER

Jacht ..., tu marina ... Przejdź na kanał 12, odbiór



MARINA ..., THIS IS YACHT ..., UNDERSTOOD, OVER

Marina ..., tu jacht ..., zrozumiałem, odbiór



YACHT ..., THIS IS MARINA ... WHAT IS YOUR DRAFT AND LENGTH?

Jacht ..., tu marina ... Jakie masz zanurzenie i długość kadłuba?



MARINA ..., THIS IS YACHT ... MY DRAFT IS ... METERS, MY LENGTH IS ... METERS, OVER

Marina ..., tu jacht ... Moje zanurzenie to ... metrów, a długość kadłuba ... metrów, odbiór



YACHT ..., THIS IS MARINA ... YOU HAVE PERMISSION TO ENTER. PROCEED TO PIER NO. ..., BERTH A LONG SIDE/STERN MOORING, OVER

Jacht ..., tu marina ... Zezwalam na wejście. Płyn do pirsu ..., cumuj burtą/cumuj rufą, odbiór



MARINA ..., THIS IS YACHT ..., UNDERSTOOD, OUT

Marina ..., tu jacht ..., zrozumiałem, bez odbioru

DOBRA PRAKTYKA

Sprawdź zawsze w locji lokalne przepisy odnośnie do kanałów komunikacyjnych VHF używanych przez mariny i stacje brzegowe!



WYBRANE FLAGI MKS



Mam nurka pod wodą



Zatrzymajcie wasz statek



Człowiek za burtą



Kierujecie się ku niebezpieczeństwu



Potrzebuję pomocy

DODATKI

PRZYDATNE ZWROTY

Czy możemy przycumować do waszej burty?
CAN WE MOOR/DOCK TO YOUR SIDE?

O której jutro odpływacie?
WHAT TIME ARE YOU LEAVING TOMORROW?

Cześć, łódź o nazwie ... chce wejść do portu, proszę o zgodę.
HELLO, THE BOAT NAMED ... WANTS TO ENTER THE PORT, PLEASE ALLOW ME.

Moja długość ..., szerokość ..., zanurzenie ..., wysokość to ...
MY LENGTH IS ..., WIDTH IS ..., DRAFT IS ..., HEIGHT IS ...

Gdzie możemy przycumować na jedną noc?
WHERE CAN WE STAY/MOOR FOR ONE NIGHT?

Proszę powtórzyć, przy której kei/nabrzeżu/pirsie mamy przycumować?
PLEASE REPEAT WHICH BERTH/QUAY/PIER DO YOU WANT US TO MOOR AT?

POMOCNE STRONY I LINKI

 Eniro På sjön <https://pasjon.eniro.se>

 <https://www.navionics.com/usa>

 <https://www.meteoblue.com>

 <https://www.windy.com>

 Nautical Info Service Croatia

PODAWANIE WSPÓŁRZĘDNYCH

Istnieją różne sposoby podawania współrzędnych:

DMS – Stopnie, minuty i sekundy:

41°24' 12.2"N 002°10' 26.5"E

DMM – Stopnie i minuty w zapisie dziesiętnym:

41° 24.2033', 002° 10.4417'

DD – Stopnie w zapisie dziesiętnym:

41.40338°, 002.17403°

W celu uzyskania DMS:

z **DMM** – Stopnie 41°, minuty (cała liczba jest liczbą minut 24,2033)

24', sekundy (pozostałą liczbę dziesiętną mnożymy przez 60
x 0,2033) 12,20"

z **DD** – Stopnie 41°, minuty (liczbę dziesiętną mnożymy przez 60

x 0,40338 = 24,208, cała liczba staje się minutami) 24',
(pozostałą liczbę dziesiętną mnożymy przez 60 x 0,2033) 12,20"

1 NM (mila morska) = 1,852 km

1 kn (knot, węzeł) = 1 NM/h

1 NM/h = 0,51 m/s

Przelicznik przybliżony Beauforta B

v – mila morska NM:

$$B \approx \frac{v + 10}{6}$$

Kabel (cable, kbl) = 1/10 NM

Stopa (foot, l.mn. feet) = 0,3048 m

Cal (inch) = 1/12 stopy = 2,54 cm

Copyright © by Zbigniew Andrzej Dobek & Maciej Maciejewski
Illustrations copyright © by Zbigniew Andrzej Dobek

Copyright © for this edition by Dressler Dublin Sp. z o.o., 2021

ISBN 978-83-8074-381-6
Nr 21000036

PROJEKT OKŁADKI: Paweł Cesarz

FOTOGRAFIE NA OKŁADCE: © Shutterstock

AUTORZY I ŹRÓDŁA ILUSTRACJI: © Zbigniew Andrzej Dobek, Paweł Cesarz (str. 9),
© Shutterstock (str. 1, 3, 11, 45), mapa Jadransko More, Državni Hidrografski
Institut, Split 1998 (str. 50)

REDAKCJA: Barka Wrocław

REDAKCJA TECHNICZNA: Adam Kolenda

WYDAWCA:

Wydawnictwo Bukowy Las
ul. Sokolnicza 5/21, 53-676 Wrocław
www.bukowylas.pl

WYŁĄCZNY DYSTRYBUTOR:

Dressler Dublin Sp. z o.o.
ul. Poznańska 91, 05-850 Ożarów Mazowiecki
tel. (+ 48 22) 733 50 31/32
e-mail: dystrybucja@dressler.com.pl
www.dressler.com.pl



DRUK I OPRAWA: Druk-Intro S.A.

PARTNERZY WYDANIA



BLUE X
HORIZON



NaFali
Łączy nas pasja

centrumnafali@gmail.com

+48 502 075 737

www.nafali.eu

f /nafali.eu

Polub nas
na Facebooku 

KUP TERAZ



swiatksiazki.pl



NIEZBĘDNIK ŻEGLARSKI



„Napisałem wiele podręczników żeglarskich, których zadaniem było przekazanie wiedzy od zera.

Ta publikacja nadaje się znakomicie do odświeżenia posiadanych wiadomości, może też posłużyć w czasie rejsu jako podręczna ściągą. Niewątpliwym atutem książki jest to, że jej autorami są: doświadczony instruktor żeglarstwa kpt. Maciej Maciejewski, co zapewnia prostotę i profesjonalizm przekazu, oraz Zbigniew Andrzej Dobek, żeglarz amator, który doskonale wie, czego najczęściej potrzeba osobom początkującym lub wracającym na jacht po dłuższej przerwie. Instruktorzy często bowiem zapominają, jak duża część wiedzy ulatuje z pamięci nawet doświadczonym żeglarzom.

Z przyjemnością będę polecał *Niezbędnik żeglarski* wszystkim swoim kursantom i przyszłym kapitanom”.

kpt. Piotr Lewandowski



ZBIGNIEW ANDRZEJ DOBEK

wrocławianin od urodzenia. Z wykształcenia i z zawodu architekt, z zaangażowania społecznik. Współtwórca i członek komisji doradczych prezydentów miasta Wrocławia oraz założyciel i prezes stowarzyszenia Nasz Rynek. Entuzjasta i propagator żeglarstwa morskiego. Przygodę z żeglowaniem rozpoczął w wieku czterdziestu czterech lat, lecz zdążył opłynąć już większość mórz i oceanów. Jest przykładem, że wszystko w życiu jest możliwe, jeśli tylko realizuje się swoje pasje.



KPT. MACIEJ MACIEJEWSKI

urodzony w Kołobrzegu, z morzem związany od najmłodszych lat, ma na swoim koncie setki rejsów morskich po różnych akwenach, zarówno w Europie, jak i poza nią. Kapitan jachtowy, kapitan motorowodny, instruktor żeglarstwa PZŻ oraz ISSA, instruktor motorowodny PZMiNW, instruktor sportu żeglarstwo. Szkolenia żeglarskie prowadzi od 1990 roku. Współwłaściciel firmy Blue Horizon, która zajmuje się szkoleniami i czarterami jachtów.

Nr 21000036

ISBN 978-83-8074-381-6



Cena: 49,90 zł
(w tym VAT)

www.bukowylas.pl

Polub nas
na Facebooku

