

SYSTEM SZKOLENIA POLSKIEGO ZWIĄZKU ŻEGLARSKIEGO NA STOPNIE ŻEGLARSKIE

Na podstawie art.53a ust.3 ustawy z dnia 18 stycznia 1996 r. o kulturze fizycznej (tj.Dz.U z 2001r. 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. 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:
 - a) został zapewniony skład kadry instruktorskiej spełniający następujące wymagania:
 - kierownika wyszkolenia żeglarskiego (KWŻ) posiada patent żeglarski wyższy niż stopień, na który prowadzone jest szkolenie i patent instruktora żeglarstwa PZŻ oraz inne wymagane przepisami uprawnienia,
 - pozostali członkowie żeglarskiej kadry instruktorskiej posiadają patenty co najmniej sternika jachtowego i co najmniej patent młodszego instruktora żeglarstwa PZŻ oraz inne wymagane przepisami uprawnienia.
 - b) Zaleca się zgłoszenie szkolenia niezależnie od miejsca jego prowadzenia na odpowiednim formularzu, 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 daje możliwość przystąpienia do egzaminu.
5. Dokumentacja kursu powinna zawierać następujące dokumenty:
 - zgłoszenie szkolenia do OZZ,
 - dziennik szkolenia lub komplet rozkazów dziennych,
 - karty zaliczeń umiejętności.
6. Nadzór nad szkoleniem sprawują:
 - Prezydium PZZ na terenie całej Polski,
 - Zarząd OZZ 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 w zakresie:

2.1. Wiedza teoretyczna:

1. Przepisy

- wybrane przepisy żeglugowe obowiązujące na śródlądowych drogach wodnych odnoszące się do żeglugi jachtowej:
 - prawo drogi,
 - sygnały wzrokowe i dźwiękowe,
 - sygnały wzywania pomocy,
 - znaki żeglugowe,
 - wypadki i awarie - zasady postępowania,
 - elementarne wiadomości o przepisach obowiązujących na wodach morskich, przepisy portowe,
 - etykieta jachtowa – zasady zachowania się na jachcie i obyczaje żeglarskie.

2. Budowa i obsługa jachtu

- nazewnictwo podstawowych części składowych jachtu śródlądowego,
- zasady bezpiecznego posługiwania się instalacjami jachtowymi,
- zasady eksploatacji jachtowego silnika przyczepnego.

3. Teoria żeglowania

- wiatr rzeczywisty i pozorny,
- kursy jachtu względem wiatru,
- siły działające na jacht,
- zawietrzność i nawietrzność,
- współpraca żagli,
- działanie steru,,
- stateczność jachtu.

4. Locja

- oznakowanie śródlądowego szlaku żeglugowego,
- żegluga na rzece,
- elementarne informacje o budowlach hydrotechnicznych – śluza, jaz,
- elementarne wiadomości o:

- oznakowaniu nawigacyjnym wód morskich (system IALA),
- księgach locji,
- spisach świateł i sygnałów nawigacyjnych,
- mapach morskich.

5. Ratownictwo

- środki bezpieczeństwa i sposoby posługiwania się nimi,
- zasady zachowania się po wywrotce jachtu,
- wiadomości o ratownictwie na wodach śródlądowych,
- podstawowe informacje o ratownictwie na wodach morskich:
 - Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR),
 - ratownictwo brzegowe,
 - Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne,
- podstawy pomocy przedmedycznej w najczęściej występujących obrażeniach na jachcie w czasie rejsów,
- żegluga w niebezpiecznych warunkach.

6. Teoria manewrowania

- zasady wykonywania manewrów żeglarskich,
- umiejętność planowania i wyboru drogi jachtu (halsowanie).

7. Meteorologia

- podstawowe wiadomości o wiatrach - znajomość skali Beauforte'a,
- podstawowa znajomość wybranych zjawisk meteorologicznych,
- niebezpieczne dla żeglarzy zjawiska meteorologiczne i ich oznaki,
- znajomość meteorologii w zakresie rozumienia komunikatów meteorologicznych w mediach,.
- podstawowa umiejętność uzyskiwania prognoz pogody.

8. Podstawowe zasady ochrony wodnego środowiska naturalnego

2.2. Umiejętności praktyczne:

1. Eksploatacja jachtu śródlądowego

- taklowanie jachtu, klar jachtu,
- obsługa żagli, osprzętu i podstawowych urządzeń na jachcie,
- zasady cumowania jachtu,
- umiejętność wiosłowania,

- obsługa silnika zaburtowego,
- umiejętność sprawdzenia stanu technicznego jachtu żaglowego.

2. Prace bosmańskie

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

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,
 - dojszenie do nabrzeża,
 - alarm „człowiek za burzą”.
- manewry dodatkowe:
 - stawanie w dryf,
 - dojszenie do boi,
 - odejście od boi,
 - stawanie na kotwicy,
 - zejście z kotwicy.

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

- manewry podstawowe:
 - odejście od nabrzeża,
 - dojszenie do nabrzeża,
- manewry dodatkowe:
 - dojszenie do boi,
 - odejście od boi,
 - holowanie pojedynczego jachtu.

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

2.3. Zalecenia:

1. Wskazane jest aby szkolenie praktyczne manewrów 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 następujący zakres czasowy szkolenia

- wiedza teoretyczna - 20 godz.
- umiejętności praktyczne - 80 godz.

Uwzględniając różne formy organizacji szkolenia praktycznego zaleca się aby czas szkolenia pojedynczej osoby za sterem jachtu nie był krótszy niż 20 godzin.

1. WYMAGANIA EGZAMINACYJNE NA STOPIEŃ ŻEGLARZA JACHTOWEGO

5.1. 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 słup o długości kadłuba większym niż 5,5 m,
- manewry na silniku na jachcie typu słup o długości kadłuba większym niż 5,5m
- przy sile wiatru (1÷5)⁰B,
- na akwenie manewrowym z dostępnym pomostem 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 burzą”.

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,
- dojsie do nabrzeża,

4.2. Manewry pomocnicze:

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

5. Zakres wymagań.

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 przez załogę, 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,

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 żegluga

manewrowania 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 przerywanej 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 przerywanej cyrkulacji, z kursu pełny baksztag na kurs pełny baksztag przeciwnego halsu,

c) odejście od nabrzeża

- jacht odszedł od nabrzeża przy pomocy żagli i odpłynął 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 do wysokości want,
- zacumowano jacht przy zrzuconym lub zrolowanym foku,

g) odejście od boi

- jacht po postawieniu żagli i oddaniu cumy dziobowej odszedł od boi na zadany hals,

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,
- 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.

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

7. Stosuje się następującą kryterię 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 egzaminu)

- 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. K E 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 alarmu „człowiek za burzą” odbywa się na otwartym akwenie.
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 ,
 - budowa jachtu ,
 - teoria żeglowania,
 - locja śródlądowa,
 - meteorologia,
 - ratownictwo,
2. 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.
3. O wyborze formy egzaminu teoretycznego oraz pytaniach decyduje KE
 4. Zadania i pytania egzaminacyjne powinny spełniać wymagania § 9 rozporządzenia Ministra Sportu z 9 czerwca 2006 r o uprawianiu żeglarstwa.