



Centrum Wychowania Morskiego ZHP
w Gdyni

ZAWISZOWE VADEMECUM



s/y Zawisza Czarna
CWM ZHP

Gdynia, listopad 2013

Redakcja: Tomasz Maracewicz

W opracowaniu wykorzystano fragmenty Regulaminu Służby na s/y Zawisza Czarny, ilustracje z wielu materiałów metodycznych przygotowywanych przez kapitanów i organizatorów rejsów zawiszowych, a także uwag merytorycznych kapitanów Zawiszy Czarnej: Aleksandry Emche, Andrzeja Kałamai, Jana Ludwiga i Wojciecha Zientary.

©Copyright by Centrum Wychowania Morskiego ZHP

Wydanie 1

Wersja 2.1

Podręcznik ów przeznaczony jest dla Zawiszaków.

Dużych i małych.

Jednych ma wprowadzić w podstawy wiedzy o żaglowcu i na nim żeglowaniu, innym zaledwie przypomnieć jakieś drobiazgi, a jeszcze innym – pomóc w uczeniu innych.

Nie jest to wiedza tajemna. Każdy, nawet największy szczur lądowy znajdzie sobie własne miejsce na Zawiszy i jeśli zechce, to „da radę”. Jeśli więc jesteś dopiero kandydatem na Zawiszaka i nigdy na morzu, a nawet na zwykłym czólnie – nie żeglowałeś, niech Cię nie przerazi natłok wiadomości. Twój Oficer Wachtowy i Starszy Wachty będą dla Ciebie najlepszymi przewodnikami.

A jeśli jesteś już doświadczonym Zawiszakiem i Vademecum niniejsze zainspiruje Cię, nasunie jakieś pomysły czy uwagi – nie chowaj ich tylko dla siebie ! Podziel się z nami.

Czuwaj !

Hm Tomasz Maracewicz

Komendant

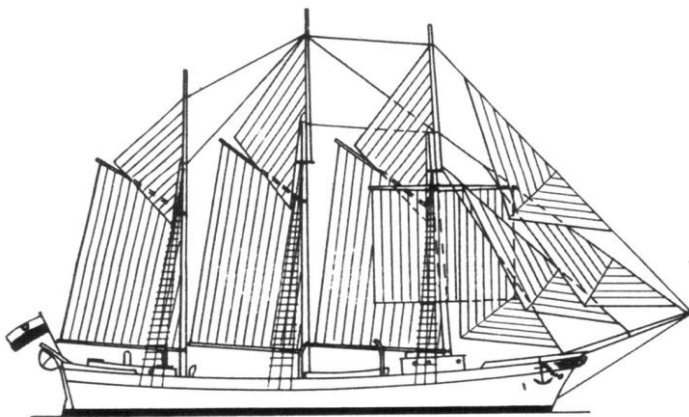
Centrum Wychowania Morskiego ZHP

Legenda Zawiszy Czarnego

Szkuner sztaksłowy Zawisza Czarna 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. nr 1. Pierwszy Zawisza Czarny

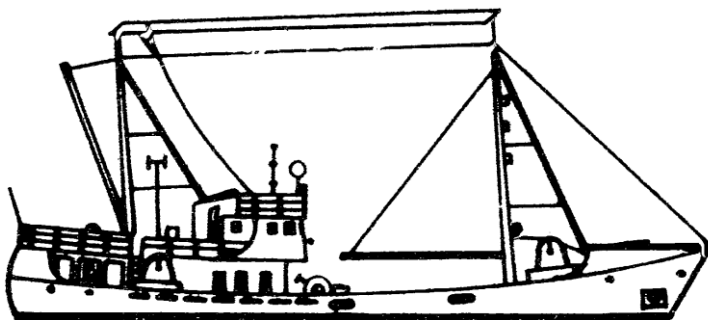
Początki żeglugi Zawiszy nieodłącznie związane są z Polską oraz nowo powstałym miastem portowym Gdynia. W pierwszy rejs Zawisza wyszedł 29 czerwca 1935. Chrzest statku odbył się 29 czerwca 1936 z udziałem p. prezydentowej M. Mościckiej (jako matki chrzestnej) i wicepremiera E. Kwiatkowskiego, reprezentującego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

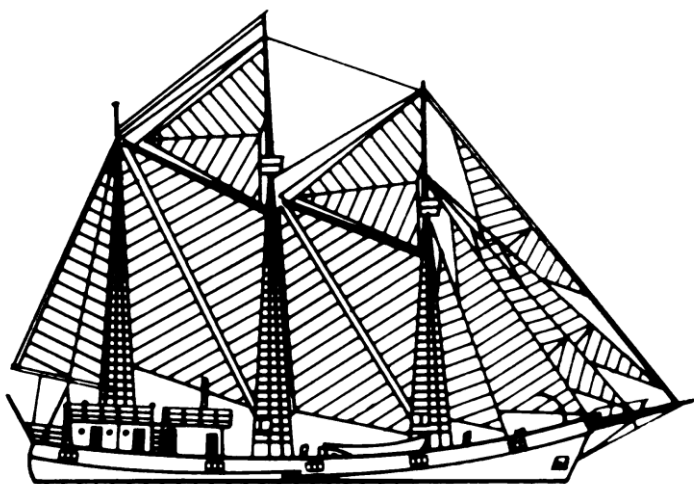
Godny następca

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 lugrotrawlera 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 sztakslowy, 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. nr 2 Sylwetka lugrotrawlera typu B-11

Pierwszym kapitanem drugiego był legendarny podwodniak, kmdr Bolesław 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* wstąpił się przeprowadzeniem brawurowej akcji ratowniczej w bardzo trudnych warunkach pogodowych w rejonie Bermudów, ratując część załogi żaglowca *Marques*, który zatonął tam w niespodziewanym i niezwykle gwałtownym 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*.



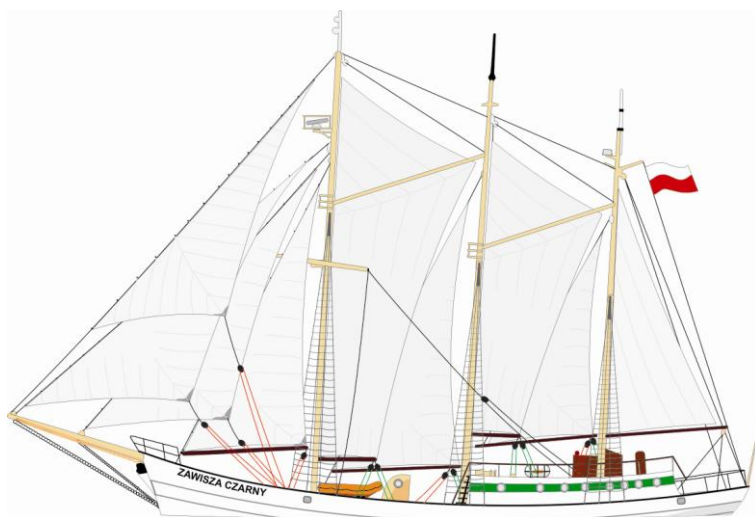
Rys. nr 3 Wygląd *Zawiszy* przed przebudową w roku 1966

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. nr 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 Pireusu; 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 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

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.

Również dziś *Zawisza Czarny* pełni wytrwale swoją służbę: rocznie odbywa ponad 30 rejsów, w których uczestniczy łącznie ponad 800 młodych ludzi. Wśród rejsów tych najważniejsze są szkoleniowe rejsy harcerskie, rejsy z młodzieżą niepełnosprawną i wykluczoną społecznie, i wreszcie – rejsy niewidomych w projekcie „Zobaczyć Morze”.



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, średnioobrotowy, z 1942 r. – moc silnika 287 kW (390 KM) przy 340 obr/min
Pojemność zbiorników	– na wodę 20 000 l; – paliwowych 13 200 l;
Środki łączności i GMDSS	– radio VHF z przystawką DSC (w kabinie nawigacyjnej i na spardeku); – radio pośredniofalowe Sailor; – radiowy odbiornik informacji tekstowych Navtex FURUNO; – telefon satelitarny Inmarsat; – satelitarna radiopława awaryjna EPIRB; – transponder radarowy poszukiwania i ratownictwa SART;
Wypożazenie 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 ?

Właściwie każdy może zostać załogantem na s/y Zawisza Czarny. Na co dzień jest stosowane wyłącznie kryterium wieku. Co do zasady, dolną granicę wyznacza wiek 15-stu lat.



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.

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

Co zabrać ?

Przede wszystkim, ponieważ przestrzeń na statku przeznaczona do Twojego wyłącznego użytku jest bardzo ograniczona, zabrać winienesz ze sobą tylko to co niezbędne i to najlepiej spakowane w miękką podróżną torbę lub worek żeglarski. Plecak jest mniej wygodny ze względu na paski i kieszenie, które wciąż się o coś zaczepiają. Walizka czy plecak ze stelażem to zdecydowanie zły pomysł. Nie zmieszczą się do szafki.

W owej torbie czy worku winny znaleźć się:

- Dokumenty: paszport lub dowód osobisty – bezwzględnie wymagane; Europejska Karta Ubezpieczenia Zdrowotnego – zalecana; 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 i ciepłe, nieprzemakalne rękawice);
- Śpiwór;
- Ręcznik i przybory toaletowe
- Telefon komórkowy, okulary i aparat fotograficzny, etc. zawieszony na smyczy (komórki i inne gadżety multimedialne lubią bardzo szybko wskakiwać do wody, jednak droga powrotna zajmuje im znacznie dłuższy czas)
- Ew. zapisane przez lekarza leki

Na każdy rejs bezwzględnie należy zabrać ze sobą dobry humor oraz mnóstwo pozytywnej energii jak również osoby obdarzone talentem wokalnno-muzycznym śpiewniki i instrumenty grające :).

Podczas rejsów przeznaczonych dla drużynowych i funkcyjnych ZHP każdy uczestnik rejsu musi mieć ze sobą regulaminowy mundur harcerski. Podczas rejsu nie nosi się przy mundurze sznurów funkcyjnych.

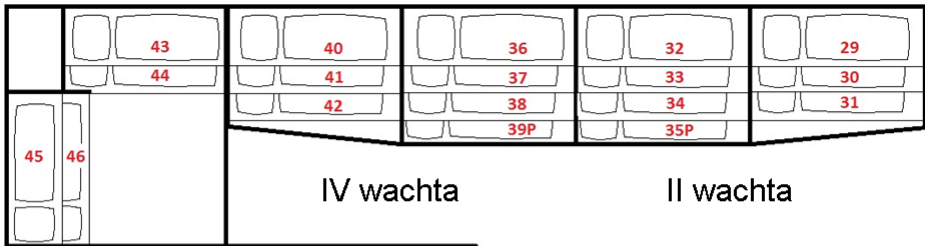
Ubiór całej załogi oraz funkcyjnych, podczas wchodzenia i wychodzenia z portów, w czasie postoju, oraz przy uroczystych okazjach określa kapitan lub starszy oficer, w zależności od pogody i sytuacji.



Zaokrętowanie

Zwyczajową godziną zaokrętowania na Zawiszy Czarnym jest godzina 12⁰⁰. Oznacza to, że należy zgłosić się na statek 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, zwykle można przybyć na statek z pewnym, nawet kilkugodzinnym wyprzedzeniem. Jest w zwyczaju, że tacy „wcześnieacy” są zatrudniani do sztautowania zaopatrzenia i innych prac pokładowych.

Po przybyciu na statek należy bezzwłocznie zgłosić do oficera służbowego, który pokieruje dalszymi działaniami. Formalnie zamustrowanie następuje w chwili przekazania starszemu oficerowi do depozytu paszportu (lub dowodu osobistego) i dokumentów żeglarskich i otrzymania od niego informacji o przydziale do wachty wraz z numerem koi.

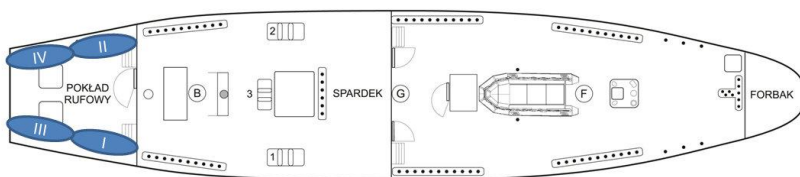


Rys. nr 5. Rozkład koi w kubryku

Oficjalnie 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 dwuszeręgu, 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. Ta pierwsza zbiórka, bezpośrednio po zamustrowaniu, służy przywitaniu się, przedstawieniu planu rejsu i omówieniu podstawowych zasad funkcjonowania załogi na statku.



Rys. nr 6. Miejsce zbiórki załogi na rufie.

Skład załogi

Załoga stała

Kapitan prowadzi żaglowiec, jest przełożonym wszystkich zaokrętowanych osób, dba o bezpieczeństwo statku i załogi, realizuje program rejsu.

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

Starszy oficer (chief) jest zastępcą kapitana, kieruje działem pokładowym, jest bezpośrednim przełożonym oficerów wachtowych, odpowiada za klar żaglowca, nawigację, urządzenia radiowe i nawigacyjne, szkolenie załogi szkolnej, przeprowadza alarmy ćwiczebne.

Starszy mechanik (chief engineer) jest kierownikiem działu maszynowego, podlega bezpośrednio kapitanowi, odpowiada za stan techniczny i działanie silnika głównego i innych urządzeń mechanicznych i elektrycznych.

Bosman podlega bezpośrednio starszemu oficerowi, kieruje pracami pokładowymi załogi, odpowiada za stan i konserwację omasztowania, ożaglowania i osprzętu pokładowego, czystość na pokładzie i w pomieszczeniach.

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. Odpowiada za transport załogi na ląd podczas postoju na kotwicy.



Kucharz (kuk) podlega bezpośrednio starszemu oficerowi, kieruje pracą wachty gospodarczej w kuchni, odpowiada za przygotowanie i wydawanie na czas posiłków.

Załoga szkolna

Załoga szkolna dzieli się na cztery wachty. Każdą wachtą kieruje oficer wachtowy, który ma do pomocy starszego wachty. Czasem w skład załogi szkolnej wchodzi jeszcze: kapitan stażysta i/lub instruktor programowy. Nie wchodzi oni w skład wacht.

Oficer wachtowy jest wychowawcą i bezpośrednim przełożonym wachty, odpowiada za rzetelny przebieg służby i wykonanie przydzielonej wachcie pracy. Ponadto oficer prowadzi szkolenie żeglarzy swojej wachty z nawigacji, locji, prawa drogi i innych dziedzin wiedzy żeglarskiej, według wskazówek starszego oficera. Oficer wachtowy podlega starszemu oficerowi.

Starszy wachty jest mianowany przez oficera wachtowego w porozumieniu ze starszym oficerem: jako najbardziej doświadczony spośród żeglarzy swojej wachty, jest zastępcą oficera wachtowego, pomaga mu w organizowaniu pracy wachty, przydziela stanowiska podczas wacht morskich i portowych.

Kapitan stażysta to oficer zdobywający pod okiem kapitana kwalifikacje potrzebne do prowadzenia żaglowców. Jego zadania ustala każdorazowo kapitan.

Spośród załogi szkolnej starszy oficer może mianować bibliotekarza - opiekującego się biblioteką szkoleniową, kronikarza rejsu - odpowiedzialnego za prowadzenie kroniki, sanitariusza odpowiedzialnego za apteczkę 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

Zasady ogólne

Każdy członek załogi podczas przebywania na jachcie oraz podczas pobytu w porcie poza żaglowcem obowiązany jest do **przestrzegania norm** harcerskich, żeglarskich i określonych niniejszym regulaminem – zarówno podczas przebywania na jachcie jak i podczas pobytu w porcie poza żaglowcem.

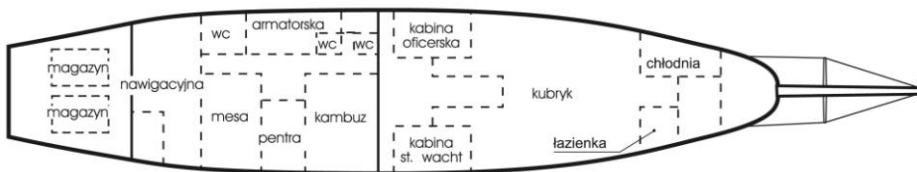


W zakresie przewinień dyscyplinarnych wszyscy członkowie załogi podlegają podczas zaokrętowania żeglarskim przepisom dyscyplinarnym PZZ. Uprawnienia dyscyplinarne w czasie rejsu ma kapitan i w zakresie przez niego określony starszy oficer.

Członkom załogi bezwzględnie **zakazuje się** wnoszenia na żaglowiec oraz **spożywania alkoholu** i innych środków psychoaktywnych.

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. nr 7. Rozkład pomieszczeń statkowych.

Zabrania się kategoriycznie przechowywania żywności w kubryku i kabinach. Łazienka (wejście z kubryku) i oba WC (wejście ze śródokręcia) załogi szkolnej przeznaczone są dla żeglarzy 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 pobyków 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 zatrask. 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 siusianiu dla mężczyzn. Prawdziwy żeglarz w toalecie nie siusia na stojąco ! Taki pomysł na fali i w

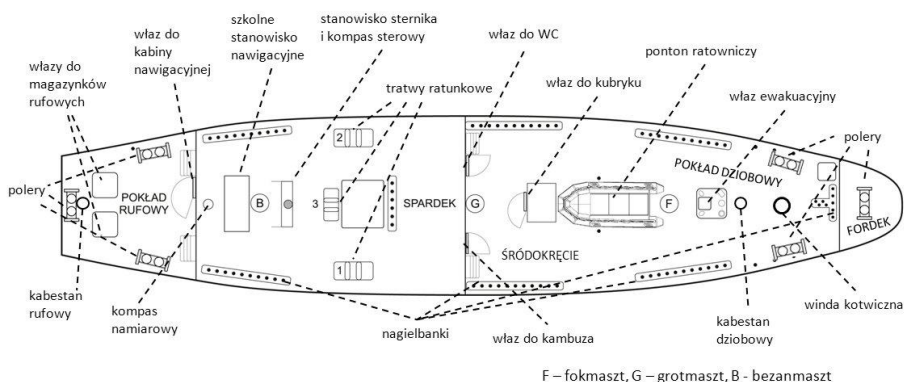


przechyle skutkuje zwykle kłopotami w trafieniu do muszli klozetowej. Łatwo natomiast jest obsuszać ściany i w konsekwencji – samego siebie. Instalacja toalet jest instalacją podciśnieniową. Oznacza to, iż jest bardzo podatna na zatkania. W związku z tym obowiązuje zakaz wrzucania jakichkolwiek przedmiotów 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. nr 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.

Bezpieczeństwo indywidualne

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 pas bezpieczeństwa (tzw. szelki).

Zakazuje się bezwzględnie noszenia podczas rejsu obrączek, pierścionków, kolczyków oraz innych ozdób. Kobiety winny mieć włosy upięte. Na pokładzie należy używać jedynie obuwia sznurowanego, zapinanego, lub kaloszy. Po pokładzie należy poruszać się ostrożnie, nie biegać i nie ślizgać się. Trzeba uważać na nisko zawieszone bomby, niskie drzwi, wysokie progi (na których nie wolno stawać) i na strome schody. Zakazuje się wychylania za burtę. Podczas żeglugi nie wolno nabierać wody wiadrem zza burty. Nikt nie może zejść z wachty morskiej dopóki oficer wachtowy nie sprawdzi obecności wszystkich swoich żeglarzy.

Załogę obowiązuje bezwzględny zakaz palenia tytoniu w pomieszczeniach zamkniętych. Pełnoletni, mogą palić w wyznaczonym miejscu na rufie.

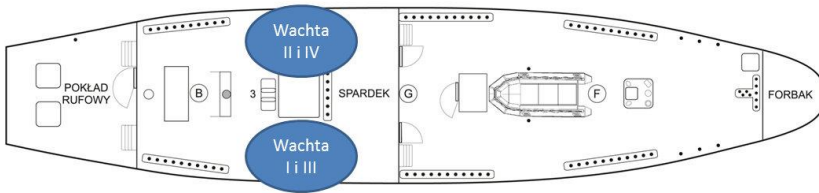
Na statek wchodzi się i wychodzi jedynie przez trap. Przy manewrach dochodzenia i odchodzenia od nabrzeża, wyskakiwanie na brzeg jest dozwolone jedynie na polecenie kapitana lub starszego oficera. Przed odknagowaniem jakiegokolwiek liny, należy wiedzieć do czego ona służy. Absolutnie nie wolno odknagowywać topenant gaffi i bryfokrei. Wejście na maszt (jedynie przy wyłączonym radarze) oraz na bukszpryt jest dozwolone jedynie za zgodą starszego oficera, bosmana lub oficera wachtowego pełniącego wachtę morską lub portową. Przy pracach na masztach, bukszprycie i za burtą obowiązuje używanie pasów bezpieczeństwa.

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

Alarm ogólny

zwany inaczej alarmem łodziowym lub alarmem opuszczenia statku (●●●●●● —).

Ogłasza go Kapitan statku. Po ogłoszeniu alarmu ogólnego należy ubrać się ciepło (najlepiej kilka warstw ubrania), założyć szelki i biorąc ze sobą pasy ratunkowe – udać się do miejsca zbiórki na spardecku, przy swojej tratwie.



Rys. nr 9. Miejsca zbiórki załogi podczas alarmu ogólnego

Pasy ratunkowe zakłada się dopiero po wyjściu na zewnątrz. Jest to podyktowane niebezpieczeństwem utknięcia w zalanym 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 polecenie Kapitana. Polecenie to kapitan podaje kilkakrotnie. 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 wskazują 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 żuchwy.

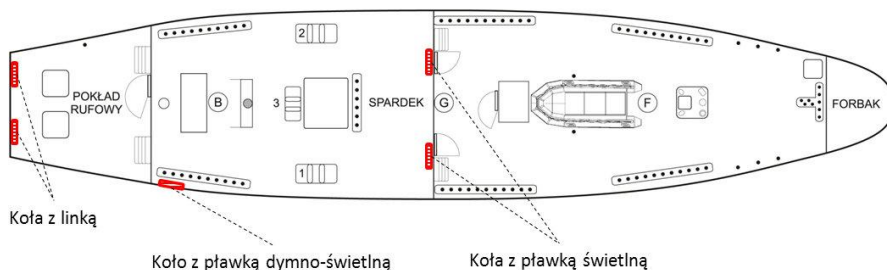
rysunek wsiadanie do tratwy

Człowiek za burtą

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

Alarm ogłaszany jest sygnałem alarmu „innych zagrożeń” (●● — — ●●).

Podczas alarmu wachty wolne od służby ustawiają się tak, jak przy alarmie do żagli.



Rys. nr 10. Lokalizacja kół ratunkowych

Alarm pożarowy

Alarm „pożarowy” (●● —) ogłasza kapitan lub starszy oficer.

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

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

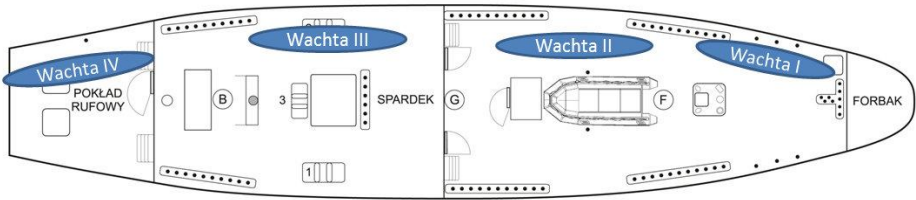
Załoga szkolna po ogłoszeniu alarmu pożarowego - zbiórka wachtami na pokładzie do dyspozycji St. oficera

Przygotowanie do manewrów portowych

Alarm manewrowy

Alarm „manewrowy” (● —) ogłasza kapitan lub starszy oficer przed wejściem lub wyjściem z portu.

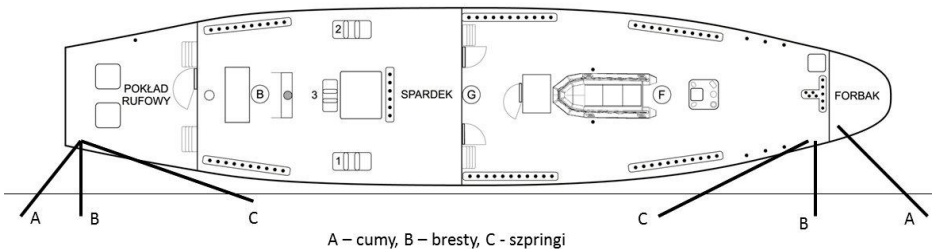




Rys. nr 11. Miejsca zbiórki załogi podczas alarmu manewrowego.

Po zakończeniu manewrów wszyscy wracają na swoje stanowiska czekając na odwołanie alarmu. Z alarmu manewrowego mogą być wyjątkowo zwolnieni żeglarze z wachty gospodarczej zajęci w kuchni.

W ramach manewrów portowych członkowie załogi m.in. rzucają (na ląd) rzutki, podają i oddają, obkładają, wybierają i luzują: cumy i szpringi (bresty).



Rys. nr 12. Rodzaje cum.

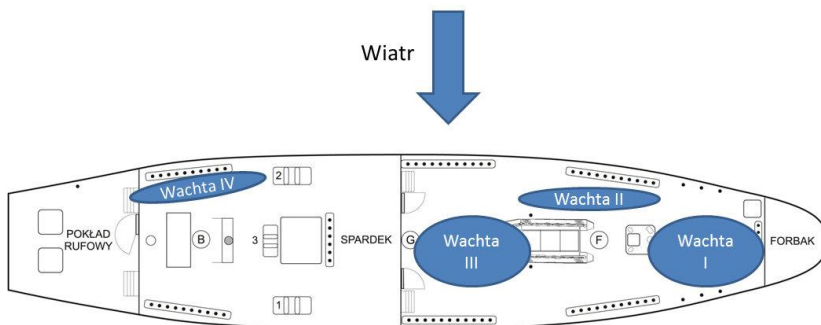
W pracy na cumach niebezpieczne są momenty: obkładania cumy na polerze (nie można dopuścić, żeby pomiędzy liną a poler dostała się dłoń) i napinania się cumy na polerze (należy odsunąć się na przynajmniej 1,5 m od pracującej na polerze lub kabestanie cumy).

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 przesuwąć się z nim w miarę przesuwania się statku względem nabrzeża.

Przygotowanie do pracy na żaglach

Alarm do żagli

Alarm do żagli (—) jest ogłaszany przed rozpoczęciem manewrów związanych ze stawianiem lub zrzucaniem żagli, a także wykonywaniem zwrotów.

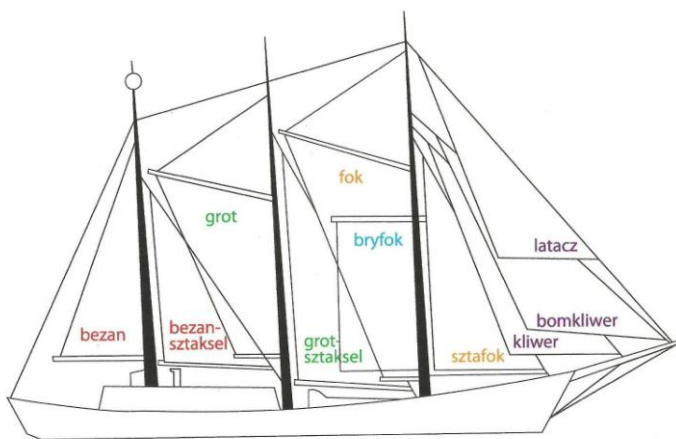


Rys. nr 13. Miejsca zbiórki załogi podczas alarmu do żagli.

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, grotosztaksel i bezansztaksel) i bezanżagiel. Żagle główne z gaflami żebrowymi (szprajsgaflami): fokżagiel i grotżagiel. I wreszcie czworokątny żagiel do pełnych wiatrów: bryfok.





Rys. nr 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 grota). 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.

Olinowanie bryfoka

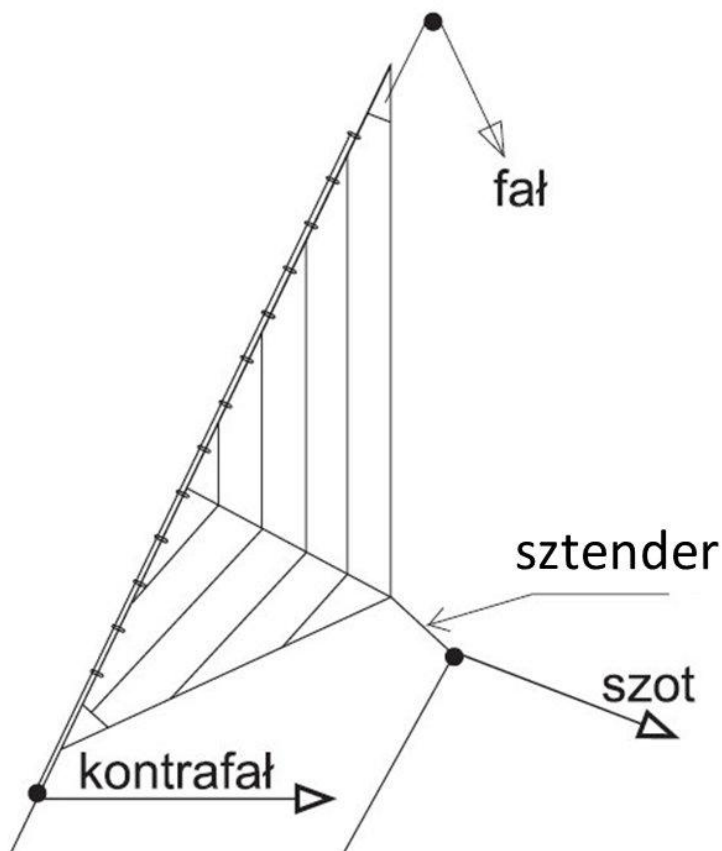
Ważne uwagi w związku z obsługą żagli:

1. Bezpiecznie i solidnie wykonuj rozkazy i polecenia przełożonych.



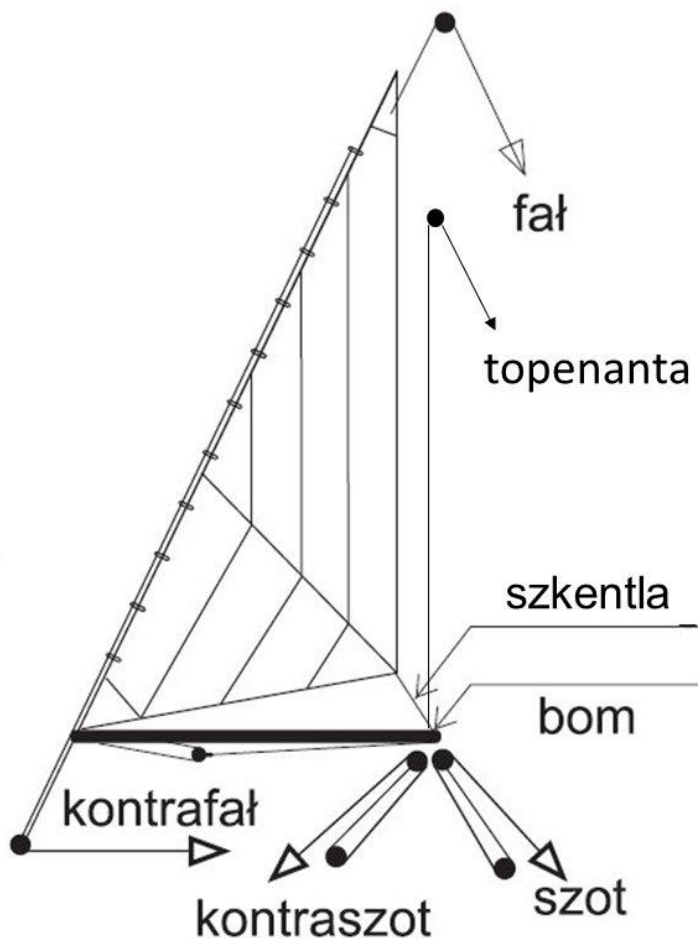
2. Zawsze sprawdź trzy razy czy dobrze zaknagowałeś linę, czy wpiąłeś prawidłowo blok. Od tego będzie zależało bezpieczeństwo Twoje, Twoich koleżanek i kolegów oraz żaglowca.
3. Jeśli czegoś nie wiesz, nie umiesz wykonać danego polecenia - nie ukrywaj tego faktu, zapytaj, gdyż kto pyta nie błądzi.
4.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





Rys. nr 15. Olinowanie ruchome - sztakle dziobowe

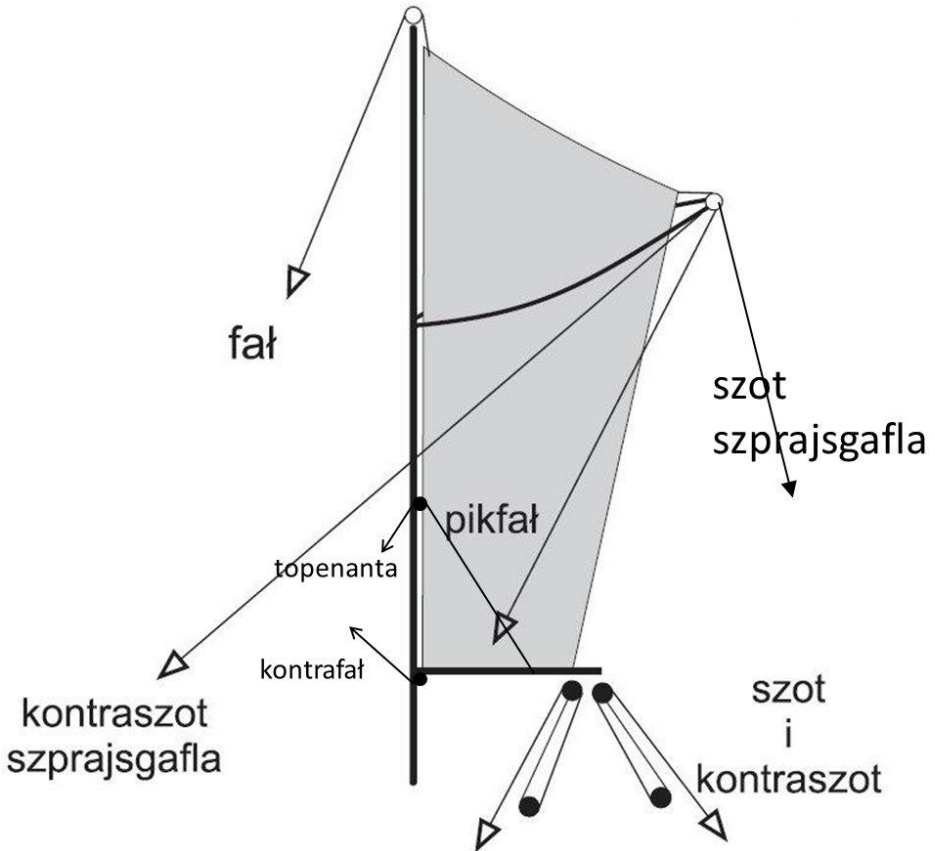
W obsłudze sztakli dziobowych niebezpiecznym momentem jest obecność członków załogi na bukszprycie podczas manewrów żaglami. Źródłem zagrożenia jest blok szotów umocowany na końcu sztendru. Swobodnie poruszający się blok podczas łopotania żagla może uderzyć i dotkliwie poranić osobę będącą w jego zasięgu.



Rys. nr 16. Olinowanie ruchome - sztaksle na bomach

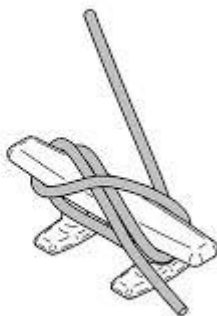
W pracy ze sztakslami na bomach uważać należy na operowanie topenantą dźwigającą ciężkie bomy.



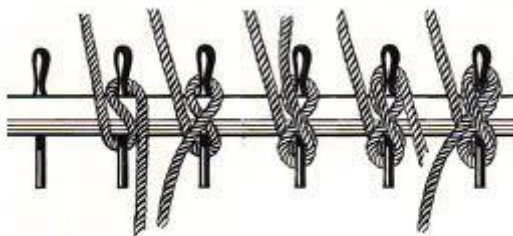


Rys. nr 17. Olinowanie ruchome - duże żagle

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



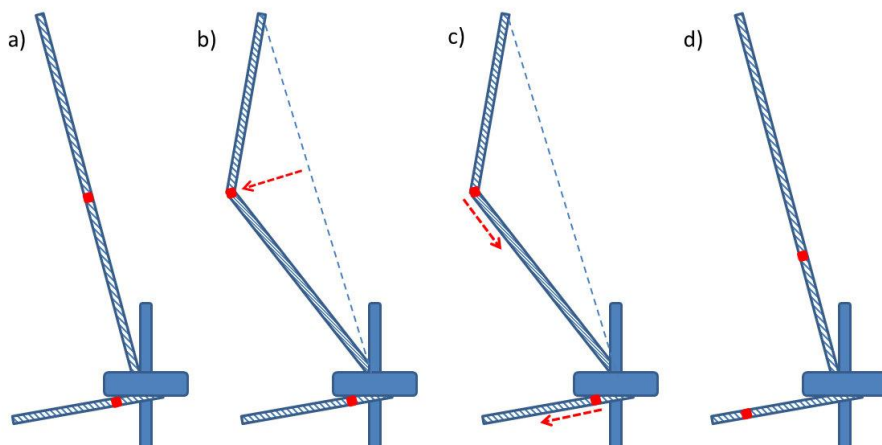
Rys. nr 18. Poprawne knagowanie



Rys. nr 19. Poprawne obkładanie liny na naglu

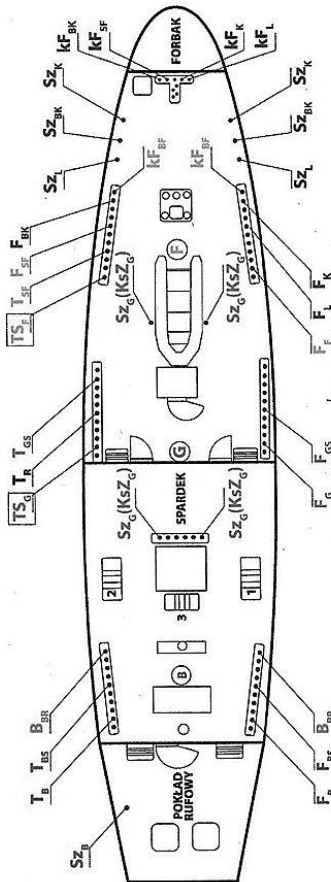
Buchtę liny obłożonej na naglu zawieszają się na naglu kolejnym w kierunku rufy. Liny buchtujemy zgodnie z kierunkiem wskazówek zegara.

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. nr 20. Prawidłowe "pompowanie" lin na nagłu

**NIE RUSZAĆ I NIE
ZDEJMOWAĆ
LIN PODWÓJNIE
OBŁOŻONYCH**



- kliwra
- bomklr
- lataczaz
- sztafok
- foka
- grotsz
- grota
- bezans
- bezans
- bryfok
- nokfat
- pikfat
- kontra
- kontra

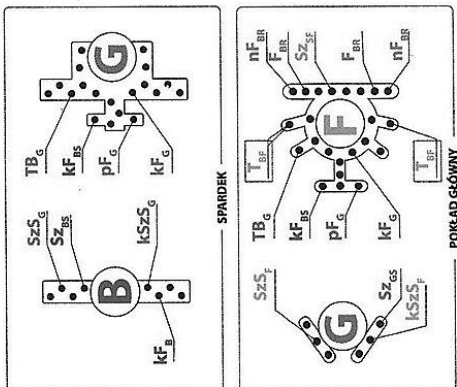
Każdy żagiel ma swój
kontrafał (kF)

- kliwra	S_k^k
- bomkliwra	S_{kpk}^k
- lataca	S_L^L
- szafoka	S_{Lp}^L
- foka	S_f^f
- szprajsgalja foka	S_{fsp}^f
- grotstakla	S_g^g
- grota	S_G^G
- szprajsgalja grota	S_{Gg}^G
- bezanstakla	S_{Gs}^G
- bezana	S_b^b
- kontrastoz szprajsg	kS_{kz}^k
- kontrafat szprajsg	kS_z^k
- kontrastoz foka	kS_f^k
- kontrastoz grota	kS_G^k

Kontrastowy sztafoka, grotsztaksla, bezansztakla i bezana wpięte są przy piętach bomów żagli.

- T_{sf} - sztafoka
- T_{GS} - grotzaksia
- T_{BS} - bezanszaksia
- T_B - bezana
- T_{sf} - szprajsgafia foka
- T_{SG} - szprajsgafia grota
- T_{Bf} - bomu foka
- T_{BG} - bomu grota
- T_{BR} - rei bryfoka
- T_R - talia bomu roboczego

Wszystkie topenanty, oprócz topenanty bryfoka, są na lewej burcie.

 $B_{ar} - rei \text{ bryfoka}$ 

Dzień na jachcie.

Rozkład dnia

0700 – *pobudka*
0710 - *obieranie ziemniaków*
0720 - *klar osobisty*
755 – *zbiórka na apel (w porcie - do podniesienia bandery)*
0800 – *apel (w porcie - podniesienie bandery)*
0810 - *śniadanie*
0830 – *sprzątanie*
0930 - *zajęcia programowe*
1300 – *obiad*
1500 - *zajęcia programowe*
1900 - *kolacja*
2200 - *cisza nocna*

Sprzątanie

W celu utrzymania czystości, cały statek 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.

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 żaglowca. Trzeba znać dokładnie:

- przeznaczenie i rozmieszczenie wszystkich lin olinowania ruchomego;



- dane techniczne statku;
- 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.

Wachta nawigacyjna

Wachtę nawigacyjną rozpoczyna się zbiórką na nawietrznej, na spardeku przed bezanmasztem, 5 minut przed zmianą, przydzieleniem stanowisk przez starszego wachty i udzieleniem instrukcji przez oficera. Na zbiórkę należy stawić się w stroju odpowiednim do pogody. W nocy o warunkach atmosferycznych informuje żeglarz budzący wachtę.

Przed zakończeniem wachty starszy wachty sprawdza pełny klar na pokładzie i w kuchni. Podczas wachty świetlowej i wieczornej należy odpompować zbiorniki ściekowe pompą ręczną na śródokręciu. Starszy wachty pełniący wachtę świetlową budzi oficera wachty gospodarczej, kucharza i bosmana. Podczas posiłków, oficera wachtowego pełniącego wachtę nawigacyjną zastępuje oficer wachty gospodarczej, pozostali żeglarze wymieniają się w zależności od warunków żeglugi, na polecenie oficera. 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.

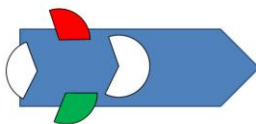
Służba na oku:

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 spardeku 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 kardynałna N, 60° prawa burta” albo „światła masztowe statku na 10-tej”.

Nie można pełnić wachty „na oku” przez dwie godziny bez przerwy.



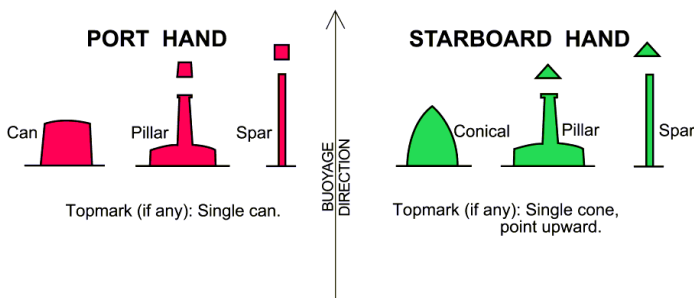
Statek mechaniczny $L < 50$ m



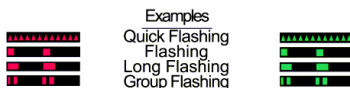
Statek mechaniczny $L > 50$ m



Rys. nr 21. Światła nawigacyjne statków



Lights, when fitted, may have any phase characteristic other than that used for preferred channels.

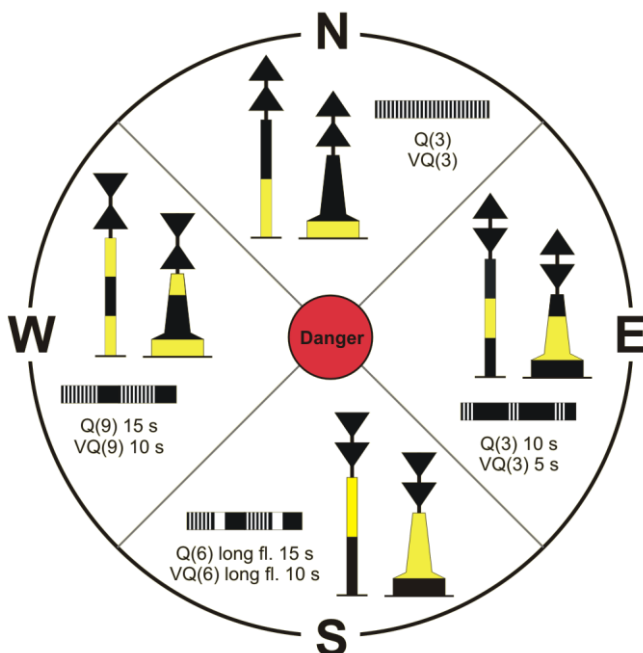


Rys. nr 22. Oznakowanie nawigacyjne - system boczny;

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. nr 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” (wychylić 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.

000°	N	090°	E	180°	S	270°	W
011,25°	NbE	101,25°	EbS	191,25°	SbW	281,25°	WbN
022,5°	NNE	112,5°	ESE	202,5°	SSW	292,5°	WNW
033,75°	NEbN	123,75°	SEbE	213,75°	SWbS	303,75°	NWbW
045°	NE	135°	SE	225°	SW	315°	NW
056,25°	NEbE	146,25°	SEbS	236,25°	SWbW	326,25°	NWbN
067,5°	ENE	157,5°	SSE	247,5°	WSW	337,5°	NNW
078,75°	EbN	168,75°	SbE	258,75°	WbS	348,75°	NbW



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), sprawdzanie pozycji statku 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.

Zadania wachty gospodarczej są następujące:

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

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

Wachta portowa

Wachta portowa trwa 24 godziny lub zgodnie z grafikiem wacht nawigacyjnych. Wachtę portową pełni wachta gospodarcza (przy wachcie 24-godzinnej) lub odpowiednia wachta nawigacyjna.

Zadania wachty portowej są następujące:

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



- oprowadzanie gości po jachcie,
- w razie potrzeby prowadzenie sklepiu statkowego.

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 osób wchodzących i wychodzących ze statku.

Trapowy może oddalić się od trapu jedynie w celu zawiadomienia oficera służbowego 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.

Ceremoniał morski

Żaglowiec będący w kampanii nosi banderę na morzu niezależnie od pory dnia, natomiast w porcie i na kotwicy od godz. 0800 czasu lokalnego do zachodu słońca. Żaglowiec poza kampanią nie nosi bandery. 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 przez cały czas kampanii.

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

Bandery, flagi i proporce wiąże się do flaglinki węzłem bramszotowym, tak aby nie wisiał żaden wolny koniec flaglinki. Bandera powinna być podnoszona do samego szczytu i flaglinka musi być zawsze 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 i wywiesza w kabinie nawigacyjnej oficer służbowy w pierwszym dniu postoju.

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

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

Przy wchodzeniu na statek 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 statek i opuszczający go w szyku.

Żaglowiec oddaje honory poprzez salut banderą:

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

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

Z okazji świąt państwowych, świąt lokalnych, na prośbę władz miejscowych i przy innych uroczystych okazjach, żaglowiec stawia galę banderową. W morzu stawia się małą galę 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 galę banderową. Oprócz bander na topach masztów (w porcie polskim na bezanie stawia się banderę RP) stawia się wtedy od bukszprytu



do topu fokmasztu, pomiędzy topami masztów i od topu bezanmasztu do rufy flagi MKS w kolejności: SPGZ, AB1, CD2, itd. Cztery pierwsze flagi wiesza się pod nokiem bukszprytu. W porcie i na kotwicy stawia się galę banderową i opuszcza równocześnie z banderą. Przy wchodzeniu do portu flagi MKS stawia się po dojściu do nabrzeża (lub rzuceniu kotwicy), natomiast przy wychodzeniu z portu - 30 min. przed planowanym odejściem od nabrzeża (lub zejściem z kotwicy).

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

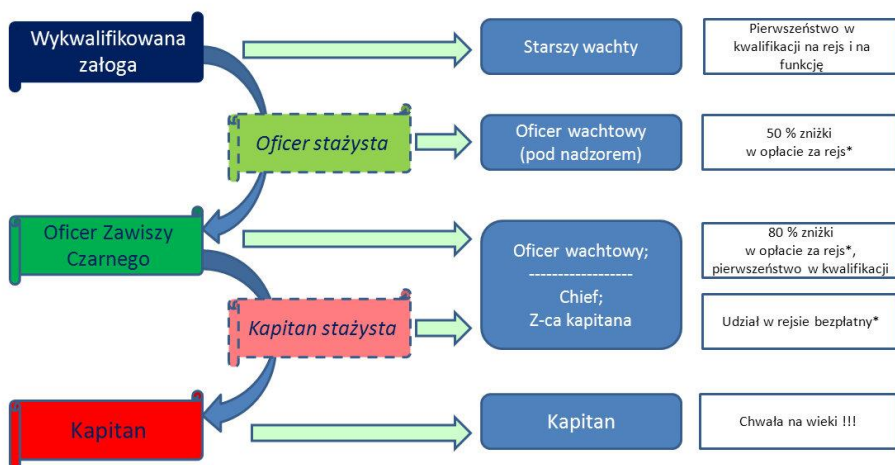
Wachty spożywają posiłki przy swoim stole razem ze swoim oficerem. Oficer daje hasło do posiłku, jemu pierwszemu podaje się, on daje hasło do zakończenia i powstania od stołu. Załoga stała spożywa posiłki w mesie. Kapitan może zaprosić do mesy na jeden posiłek lub na cały rejs któregoś z oficerów lub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



Kariera zawiszaka



Kategorie kompetencji, a dostępne funkcje



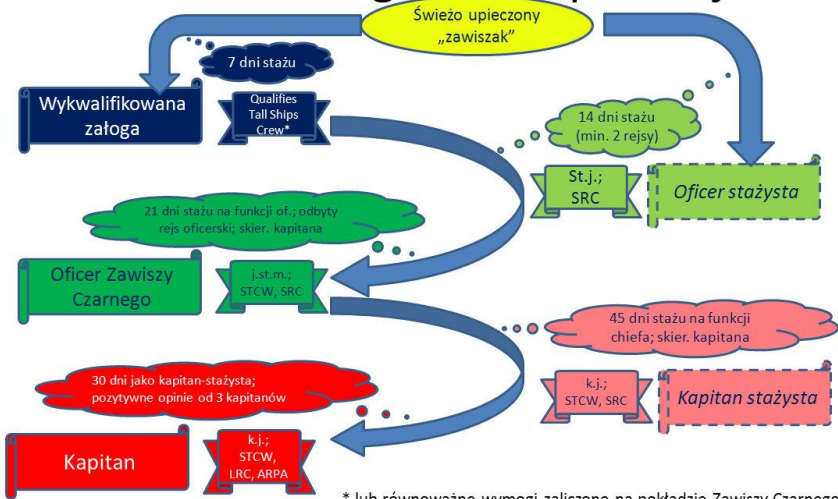
* W rejsach organizowanych przez inne podmioty niż CWM – zalecane;

Zawisza Czarny jest statkiem szkolnym. W karierze zawiszaka dużo jest miejsca na szkolenie i praktykowanie. Czy to jako załogant, czy też jako oficer stażysta i wreszcie – kapitan stażysta.





Warunki uzyskania kategorii kompetencji



Głównymi warunkami uzyskania poszczególnych szczebli kompetencji na żaglowcu jest staż i uprawnienia formalne.



Załączniki

GRAFIK WACHT NAWIGACYJNYCH I KAMBUZOWYCH

dzień pierwszy

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

WACHTA I				WN	
WACHTA II	WN		WN		
WACHTA III		WN			
WACHTA IV		WN			WN

dzień drugi

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

WACHTA I		WN			WN
WACHTA II				WN	
WACHTA III	WN		WN		
WACHTA IV			WN		

dzień trzeci

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

WACHTA I			WN		
WACHTA II		WN			WN
WACHTA III				WN	
WACHTA IV	WN		WN		

dzień czwarty

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

WACHTA I	WN		WN		
WACHTA II			WN		
WACHTA III		WN			WN
WACHTA IV				WN	

WN

WACHTA NAWIGACYJNA



KAMBUZ



Wykaz alarmów i obowiązków alarmowe wacht

Alarm „Ogólny” /np. opuszczenia statku/ (●●●●●● —).

Ogłasza Kapitan statku

Załoga zabiera pasy ratunkowe i zakłada je na spardecku zbierając się przy wyznaczonych tratwach w ciepłych ubraniach. Wyrzucenie tratw odbywa się na rozkaz Kapitana.

Wachta I	Wachta II	Wachta III	Wachta IV
Zbiórka na spardecku, prawa burta	Zbiórka na spardecku, lewa burta	Zbiórka na spardecku, prawa burta	Zbiórka na spardecku, lewa burta
Obsadza tratwę nr 1	Obsadza tratwę nr 2	Obsadza tratwę nr 1	Obsadza tratwę nr 2
Oficer obejmuje wachtę nawigacyjną,		Oficer pomaga bosmanowi zabrać środki sygnalizacyjne,	Oficer pozostaje do dyspozycji Kapitana – rozdaje przenośne radiotelefony dowódcom tratw,
St. wachty przejmuje ster			

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.

Całością akcji kieruje kapitan (w razie pożaru w siłowni – starszy mechanik).

Wachta I	Wachta II	Wachta III	Wachta IV
zbiórka na dziobie	zbiórka na śródkręciu, PB	zbiórka na spardecku	zbiórka na rufie
St. wachty wraz z wachtą obsługuje hydranty p-poż na dziobie	Oficer wraz z wachtą obsługuje hydranty p-poż śródkręciu	Oficer wraz z wachtą, współpracy z bosmanem,	Oficer wraz z wachtą obsługuje hydrant p-poż na rufie i organizuje punkt



		wykorzystując aparaty tlenowe, podręczne środki gaśnicze ewakuuje pozostałą załogę i rannych z rejonu zagrożenia oraz gasi ogniska pożaru wewnątrz statku.	pomocy medycznej.
Oficer obejmuje wachtę nawigacyjną			

Alarm „Innych zagrożeń” (●● — — ●●)

Na przykład alarm wodny (przeciek) lub człowiek za burtą. Zbiórka załogi jak do alarmu do żagli. Załoga wykonuje polecenia prowadzących akcję.

Alarm, manewrowy" (● —).

Ogłasza kapitan lub starszy oficer.

Po zakończeniu manewrów wszyscy wracają na swoje stanowiska czekając na odwołanie alarmu. Z alarmu manewrowego mogą być wyjątkowo zwolnieni żeglarze z wachty gospodarczej zajęci w kuchni. Na początku rejsu przed przystąpieniem do manewrów starszy oficer i bosman przeprowadzają ćwiczenia w pracy na cumach.

Wachta I	Wachta II	Wachta III	Wachta IV
zbiórka w szeregu na lewej burcie przed fokmasztem.	zbiórka w szeregu na lewej burcie na śródokręciu.	zbiórka w szeregu na lewej burcie na śródokręciu.	zbiórka w szeregu na lewej burcie na pokładzie rufowym.
na komendę obsługuje rzutki, cumy i szpringi dziobowe, kabestan,	na komendę obsługuje trap, światła postojowe, flagi, sygnały, oraz wystawia desant.	na komendę obsługuje odbijacze na całej burcie.	na komendę obsługuje rzutki, cumy i szpringi rufowe, kabestan, banderę.



	Oficer zapisuje na spardecku manewry w dzienniku manewrowym.		
--	--	--	--

Alarm "Do żagli" (—).

Ogłasza kapitan lub starszy oficer.

Wachty stoją przy swoich masztach na burcie nawietrznej, oficerowie meldują obecność całej wachty.

Wachta I	Wachta II	Wachta III	Wachta IV
zbiórka na dziobie, na burcie nawietrznej.	zbiórka przy fokmaszcie, na burcie nawietrznej	zbiórka przed grotmasztem, na burcie nawietrznej.	zbiórka przy bezanmaszcie, na burcie nawietrznej
Na komendę obsługuje kliwer, bomkliwer, latacz oraz z II wachtą bryfok;	Na komendę obsługuje sztafok, fok oraz z I wachtą bryfok;	Na komendę obsługuje grotsztaksel i grot;	Na komendę obsługuje bezansztaksel i bezan;
Oficer nadzoruje (wydaje zgodę) wejścia na bukszpryt. Nadzoruje stosowanie pasów bezpieczeństwa;			

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, starszy oficer i bosman przeprowadzają szkolenie załogi w pracy żaglami.



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 sztag

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 - sejting, krawat

STAY - sztag

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
mcowanych 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 - szekła

BLOCK - blok



CAPSTAN - kabestan
WRENCH - korbą
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

ZŁOGA

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 wachty
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 - obłóżyć /na naglu/
COIL - zbuchtować

BELAY AND COIL... - obłóż 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
HAVE ... REDY ON STARBOARD/PORT SIDE - przygotować ... na prawą/lewą burtę (np. odbijające 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 - ostrzyż
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 popłyniemy 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
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
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



Spis treści

Legenda Zawiszy Czarnego	5
Jak dostać się na Zawiszę i co z sobą zabrać ?	10
Zaokrętowanie.....	12
Skład załogi	13
Podstawowa wiedza i umiejętności.....	14
Dzień na jachcie.	30
Ceremoniał morski	36
Kariera zawiszaka.....	39
Załączniki	41
Wykaz alarmów i obowiązki alarmowe wacht.....	42
Słowniczek angielski	45
Piosenki Zawiszowe	47

