



# 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 2001 r. nr 81 poz. 889 z późniejszymi zmianami), Polski Związek Żeglarski przyjął system szkolenia i egzaminowania na kolejne stopnie żeglarskie. System uwzględnia zapisy w sprawie szkolenia, egzaminowania i wydawania patentów zawarte w rozporządzeniu Ministra Sportu z dnia 9 czerwca 2006 r. w sprawie uprawiania żeglarstwa.( Dz.U. 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 PZZ oraz inne wymagane przepisami uprawnienia,
    - pozostali członkowie żeglarskiej kadry instruktorskiej posiadają patenty co najmniej sternika jachtowego i co najmniej patent młodszego instruktora żeglarstwa PZZ 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 OZŻ,
  - dziennik szkolenia lub komplet rozkazów dziennych,
  - karty zaliczeń umiejętności.
6. Nadzór nad szkoleniem sprawują:
  - Prezydium PZŻ na terenie całej Polski,
  - Zarząd OZŻ na terenie swojej właściwości terytorialnej.

## 2. SZKOLENIE NA STOPIEŃ ŻEGLARZA JACHTOWEGO

### PROGRAM SZKOLENIA

Osoba odbywająca szkolenie na stopień żeglarza jachtowego powinna opanować wiedzę i umiejętności praktyczne 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 slup o długości kadłuba większej niż 5,5m pod żaglami:

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

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

- manewry podstawowe:
  - odejście od nabrzeża,
  - dojście do nabrzeża,
- manewry dodatkowe:
  - dojście 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.

### **3. SZKOLENIE NA STOPIEŃ STERNIKA JACHTOWEGO**

#### PROGRAM SZKOLENIA

Osoba odbywające szkolenie na stopień sternika jachtowego powinna opanować wiedzę i umiejętności w zakresie:

Umiejętności praktyczne:

- Manewrowanie jachtem balastowym o długości kadłuba od 8 do 12 m pod żaglami i na silniku. Jeżeli osoba odbywająca szkolenie nie posiada stopnia żeglarza jachtowego powinna także posiadać umiejętności manewrowania jachtem opisane w programie szkolenia na stopień żeglarza jachtowego;
- Prowadzenie nawigacji na akwenach bezpływowych i pływowych;
- Korzystanie z polskich i angielskich pomocy i wydawnictw nawigacyjnych;
- Korzystanie z urządzeń łączności ze szczególnym uwzględnieniem wzywania pomocy;

Wiedzę teoretyczną :

- przepisy dotyczące uprawiania żeglarstwa na wodach morskich;
- budowa, wyposażenie i eksploatacja jachtów żaglowych;
- teoria żeglowania i manewrowania;
- nawigacja, locja morskiej, system oznakowania nawigacyjnego IALA, charakterystyki świateł nawigacyjnych;
- Meteorologia;
- zasady sygnalizacji, łączności, ratownictwa i organizacji służb ratowniczych;

#### **3.1. Wiedza teoretyczna**

##### 1. Przepisy

- Międzynarodowe Przepisy o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu .
- przepisy regulujące postępowanie po wypadku morskim lub awarii.
- przepisy regulujących sprawy bezpieczeństwa żeglugi statków sportowych w zakresie: środki ratunkowe, przeciwpożarowe, łączności i sygnalizacji,
- przepisy nadzoru technicznego w zakresie: dokumenty klasyfikacyjne jachtu
- wymagane dokumenty jachtu i załogi w czasie pływania po wodach morskich.
- wybrane zagadnienia z kodeksu morskiego i innych ustaw: prawa i obowiązki kapitana statku, bezpieczeństwo żeglugi, holowanie i pilotaż, ubezpieczenia, umowa ratownicza,

- ogólne zasady regulujące ubezpieczenia jachtów i postępowanie poawaryjne,
- zakresu uprawnień żeglarskich wynikających z rozporządzenia Ministra Sportu w sprawie uprawiania żeglarstwa.
- przepisy i zwyczaje żeglarskie ujęte dobrą praktyką morską i etykietą jachtową.

## 2. Wiadomości o jachtach morskich

### 2.1. Budowa jachtu

- nazewnictwo podstawowych części składowych jachtu morskiego
- główne parametry morskich jachtów żaglowych .
- zasady eksploatacji i budowy instalacji oraz urządzeń jachtu morskiego oraz umiejętność oceny ich stanu technicznego.
- ocena stanu technicznego wyposażenia jachtu wymienionego w karcie bezpieczeństwa i aktualność atestów.

### 2.2. Teoria żeglowania

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

## 3. Nawigacja

Wiadomości i umiejętności w zakresie:

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



- zasady użytkowania i posługiwania się podstawowymi instrumentami nawigacyjnymi kompasy, logi, sondy,
- posługiwania się elektroniczną aparaturą nawigacyjną.
  - GPS znajomość zasad działania systemu i urządzeń
  - Mapy elektroniczne – w ploterach, laptopach ,
- prowadzenie nawigacji metodą graficzną w czasie żeglugi
- pozycja jachtu: zliczona, obserwowana, prawdopodobna
  - określanie pozycji obserwowanej jachtu: linie pozycyjne z namiaru, kąta poziomego, kąta kursowego, wykreślanie bezpiecznej linii pozycyjnej z kąta poziomego, określenie pozycji obserwowanej z równoczesnych i nierównoczesnych linii pozycyjnych, dobór obiektów namierzanych w celu minimalizacji błędu pozycji obserwowanej.
- prowadzenie nawigacji w czasie żeglugi na akwencie występowania pływów i prądów wpływowych:
  - określenie przedziałów czasu w którym głębokość jest większa od wymaganej w portach zasadniczych i dołączonych,
  - określenie kierunków i prędkości prądów pływowych,
  - nawigacyjnego przygotowania wejścia do portu w tym na akwencie pływowym,
- nawigacyjnego przygotowania rejsu,
- korzystania z systemu GPS,
- posługiwania się przyrządami nawigacyjnymi,

#### 4. Locja

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

#### 5. Meteorologia

- znajomość podstawowych czynników meteorologicznych i umiejętność ich określania: temperatura i jej zmiany z wysokością, równowaga atmosfery, ciśnienie atmosferyczne, wilgotność, kierunek i prędkość wiatru, widzialność, ocena zachmurzenia, opady,
- umiejętność zapisu danych meteorologicznych w dzienniku jachtowym.

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

## 6. Sygnalizacja , łączność

- znajomość wybranych flag MKS (A,B,C,D,N,O),
- znajomość znaczenia jednoliterowych sygnałów MKS,
- umiejętność nawiązania łączności za pomocą radiotelefonu,
- umiejętność wzywania pomocy i korespondencji w niebezpieczeństwie za pomocą radiotelefonu w języku polskim i angielskim,
- łączność poprzedzona sygnałami MAYDAY, PANPAN, SECURITE,
- znajomość zasad obsługi i umiejętność prawidłowego użycia pławki dymnej, rakiety spadochronowej, światła w kamizelce ratunkowej i innych środków pirotechnicznych dostępnych na jachcie,

## 6. Ratownictwo

- zasady bezpieczeństwa na jachcie morskim,
  - profilaktyka przeciwpożarowa,
  - holowanie jachtu w sytuacjach awaryjnych,
  - postępowanie w przypadku awarii jachtu morskiego - mierzna, pożar, przeciek,
  - sztrandowania i opuszczania jachtu,
  - Zasady wzywania pomocy ( wg MPZZM)
  - posługiwanie się środkami wzywania pomocy, sprzętem ratowniczym, p-poż i awaryjnym ,
  - zasady udzielania pomocy przedmedycznej w nagłych wypadkach poszerzone o schorzenia i urazy występujące w żegludze jachtowej,
  - czas przetrwania rozbitka w zimnej wodzie, pomoc człowiekowi przechłodzonemu
  - wyposażania apteczek jachtowych
- środki ratownicze,
- liny bezpieczeństwa, szelki bezpieczeństwa, pasy ratunkowe, koła ratunkowe, tratwa ratunkowa,
  - pirotechnika, EPIRB, transponder radarowy,
  - gaśnice, koc gaśniczy, toporek i wiadro, pompy, plastry.
  - znajomość organizacji i zadań służby ratownictwa morskiego: Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR), Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne, stacje ratownictwa brzegowego, systemy komunikowania się
  - wiedza o zakresie pomocy, której można oczekiwać od służb ratownictwa morskiego.
  - sposoby porozumienia się z udzielającymi pomocy : porozumiewanie się ze stacjami ratownictwa brzegowego, sposoby porozumiewania się ze statkami lub śmigłowcami udzielającymi pomocy.

## 7. Silniki

- zasady eksploatacji silnika wysokoprężnego
- dobór materiałów eksploatacyjnych ,
- zasady bezpieczeństwa przy obsłudze napędów jachtowych,
- zasady eksploatacji instalacji elektrycznej (akumulatory, alternator lub prądnica, rozrusznik )
- znajomość rozmieszczenia elementów silnika wymagających kontroli i ich obsługa,
- umiejętność sprawdzenia układu chłodzącego i wylotowego,

- umiejętność określania prądu ładowania akumulatora ze źródła zewnętrznego,
- umiejętność usuwania usterek silnika w zakresie ustalonym w jego instrukcji obsługi.

Jako minimum godzin szkoleniowych zaleca się przyjąć:

Szkolenie na wodach morskich z manewrowania jachtem - 10 godzin kierowania jachtem przez szkoloną osobę.

Szkolenie teoretyczne powinno obejmować minimum 35 godzin wykładów i ćwiczeń.

W przypadku szkolenia osób nie posiadających patentu żeglarza jachtowego organizator kursu powinien zapewnić zajęcia teoretyczne w zakresie przewidzianym na stopień żeglarza jachtowego.

## **4. ORGANIZACJA EGZAMINÓW NA STOPNIE ŻEGLARSKIE**

### **4.1. Komisja Egzaminacyjna**

Zadaniem Komisji Egzaminacyjnej, zwanej dalej „KE”, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Sportu z dnia 9 czerwca 2006 (Dz.U.nr 105 poz.712) jest::

- stwierdzenie, czy kandydat spełnia warunki dopuszczenia do egzaminu,
- przeprowadzenie egzaminu

### **4.2. Tryb powoływania i skład komisji egzaminacyjnej**

1. KE powołuje Prezydium PZŻ lub w jego imieniu Zarząd OZŻ.
2. Z wnioskiem o powołanie komisji egzaminacyjnej występuje organizator szkolenia w terminie nie później niż 14 dni przed terminem egzaminu. Wniosek o powołanie KE powinien być złożony na odpowiednim formularzu do właściwego OZŻ:
  - do OZŻ ,którego członkiem zwyczajnym jest organizator szkolenia,
  - do OZŻ, na terenie którego zarejestrowana jest działalność gospodarcza organizatora.
  - OZŻ, który otrzymał zgłoszenie egzaminu, może przekazać zlecenie powołania KE innemu OZŻ , ale tylko temu na terenie którego ma być zorganizowany egzamin.
3. Z wnioskiem o powołanie KE może wystąpić także Komisja Szkolenia PZŻ lub Komisja Szkolenia OZŻ.
4. Powołanie KE powinno nastąpić w terminie nie późniejszym niż 7 dni przed egzaminem.
5. Członkiem KE (poza sekretarzem KE) może być osoba legitymująca się patentem instruktora żeglarstwa PZŻ.
6. Sekretarzem KE może być osoba legitymująca się patentem młodszego instruktora żeglarstwa PZŻ lub instruktora żeglarstwa PZŻ. Do obowiązków sekretarza KE należy prowadzenie dokumentacji egzaminacyjnej i rozliczenie finansowe egzaminu.
7. KE na stopień żeglarza jachtowego składa się z:
  - 1) przewodniczącego KE posiadającego stopień co najmniej sternika jachtowego,

- 2) od dwóch do czterech członków KE posiadający co najmniej patent sternika jachtowego,
  - 3) sekretarza KE.
- 8 KE na stopień sternika jachtowego składa się z:
- 1) przewodniczącego KE, posiadającego co najmniej patent jachtowego sternika morskiego,
  - 2) od dwóch do czterech członków KE, każdy posiadający co najmniej patent jachtowego sternika morskiego,
  - 3) sekretarza KE.

### **4.3. Warunki przystąpienia do egzaminu**

1. Do egzaminu na dany stopień żeglarski przystępuje osoba, która:
  - złożyła wniosek o wydanie patentu wraz z wymaganymi załącznikami ,
  - wniosła wymaganą opłatę egzaminacyjną.
2. Od decyzji o niedopuszczeniu do egzaminu przysługuje zainteresowanemu prawo odwołania do jednostki organizacyjnej, która powołała KE. Decyzja jednostki organizacyjnej jest ostateczna musi być podjęta w terminie do jednego miesiąca.

### **4.4. Sposób przeprowadzenia egzaminu**

1. Przeprowadzenie egzaminu powinno być zgodne z wymaganiami egzaminacyjnymi określonymi na dany stopień żeglarski.
2. KE przeprowadza egzamin w okresie nie przekraczającym 2 dni. W przypadku braku możliwości zakończenia rozpoczętego egzaminu w określonym terminie egzamin należy przerwać.
3. W przypadku przerwania egzaminu wpłaty pobrane za czynności egzaminacyjne należy zwrócić osobom, które nie zakończyły egzaminu.
4. Osobie, która zakończyła czynności egzaminacyjne i uzyskała końcowy wynik pozytywny przed momentem jego przerwania, egzamin zostaje uznany.
5. Osoba, która uzyskała wynik negatywny na jakimkolwiek etapie egzaminu, zakończyła egzamin.
6. Egzamin z umiejętności praktycznych mogą przeprowadzić członkowie KE w jednoosobowym składzie.
7. Zdający ma prawo odwołać się od decyzji członka ( członków ) KE do Przewodniczącego KE. Odwołanie to powinno być złożone w formie pisemnej w

czasie trwania egzaminu. Przewodniczący może odwołanie uznać lub oddalić (w formie pisemnej). Decyzja Przewodniczącego jest decyzją ostateczną.

8. Zdający otrzyma ocenę pozytywną z całego egzaminu po otrzymaniu wszystkich ocen pozytywnych z przedmiotów objętych egzaminem.
9. Po zakończeniu czynności egzaminacyjnych i ogłoszeniu wyników, osoba, która ukończyła egzamin z wynikiem pozytywnym wnosi opłatę za wystawienie patentu.
10. Osobie, która ukończyła egzamin z wynikiem negatywnym zostaje zwrócone zaświadczenie o ukończeniu szkolenia z adnotacją o nie zdaniu egzaminu.

#### **4.5. Dokumentacja egzaminu oraz zasady jej prowadzenia**

1. Dokumentacja egzaminu obejmuje:
  - protokół KE wraz z zestawieniem zbiorczym kandydatów przystępujących do egzaminu,
  - wnioski o wydanie patentu wraz z załącznikami,
  - karty egzaminacyjne,
  - umowy zawarte przez jednostkę organizacyjną powołującą KE z członkami KE, dotyczące przeprowadzenia egzaminu,
  - rozliczenie finansowe kwot pobranych za egzamin i za wydanie patentu.
2. Wzory dokumentów egzaminacyjnych stanowią załączniki od nr. 3 do 10.
3. Dokumentację egzaminu prowadzi sekretarz KE, który odpowiada za prawidłowe pobranie i rozliczenie opłat egzaminacyjnych, opłat za patenty oraz za doręczenie prawidłowo sporządzonej dokumentacji egzaminacyjnej do jednostki organizacyjnej, która powołała KE.
4. Zestawienie zbiorcze kandydatów i karty egzaminacyjne podpisuje przewodniczący KE i sekretarz KE.
5. Załączniki do wniosku o wydanie patentu potwierdza swoim podpisem sekretarz KE.
6. Wniosek o wydanie patentu podpisuje osoba składająca wniosek oraz przewodniczący i sekretarz KE.
7. Dokumentację egzaminacyjną archiwizuje jednostka organizacyjna, która powołała KE.

#### **4.6. Nadzór nad działalnością KE**

1. Nadzór nad działalnością KE sprawuje Prezydium PZZ lub w jego imieniu Zarząd OZZ .
2. Czynności nadzoru nad działalnością KE obejmują:
  - 1/ sprawdzenie dokumentacji przekazanej przez KE po zakończeniu egzaminu,
  - 2/ okresową inspekcję prowadzanych egzaminów sprawdzającą jego prawidłowy tok oraz dokumentację egzaminacyjną.
3. W razie stwierdzenia nieprawidłowości w pracy KE lub w przekazywanej przez nią dokumentacji egzaminacyjnej, organ nadzorujący powinien zażądać od KE wyjaśnień i usunięcia nieprawidłowości.



## 5. 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  $(1\div 5)^0B$ ,
- na akwenu 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 burtą”.

##### 3.2. Manewry dodatkowe:

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

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

##### 4.1. Manewry podstawowe:

- odejście od nabrzeża,
- dojście do nabrzeża,

##### 4.2. Manewry pomocnicze:

- dojście 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,

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 przerwanej cyrkulacji, z kursu ostry bajdewind na kurs ostry bajdewind przeciwnego halsu,

b) zwrot przez rufę

- jacht zmienił hals podczas przechodzenia linii wiatru rufą w ciągłej, nie przerwanej cyrkulacji, z kursu pełny baksztąg na kurs pełny baksztąg 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 burta”

- ogłoszono alarm, wyznaczono obserwatora, podano środki ratunkowe po nawietrznej „człowieka za burta” ,
- podejście do „człowieka za burta” odbyło się na żaglach, na kursie bajdewind, właściwą burta 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 burta” 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 następujące kryteria ocen.

**5 – bardzo dobry**

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

**4 – dobry**

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

**3 – dostateczny**

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

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

- zdający nie potrafi wykonać w sposób bezpieczny i skuteczny manewrów, nie potrafi kierować załogą,

- ze względu na bezpieczeństwo załogi lub jachtu odebrana została zdającemu komenda podczas egzaminu.

## 8. Uwagi końcowe.

1. Przed egzaminem praktycznym KE powinna zapoznać zdających z niniejszymi wytycznymi, a po jego zakończeniu - omówić wyniki (szczególnie w przypadku ocen niedostatecznych).
2. 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 burtą” odbywa się na otwartym akwenu.
9. Ocena końcowa egzaminu praktycznego jest średnią arytmetyczną z poszczególnych jego członów.

## 5.2. EGZAMIN TEORETYCZNY

1. Egzamin teoretyczny obejmuje sprawdzenie wiadomości z następujących przedmiotów:
  - przepisy ,
  - 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.

## 6. WYMAGANIA EGZAMINACYJNE NA STOPIEŃ STERNIKA JACHTOWEGO

### 6.1. EGZAMIN PRAKTYCZNY

#### 1. Egzamin praktyczny obejmuje:

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

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

- umiejętność manewrowania pod żaglami należy sprawdzić na jednomasztowym jachcie balastowym o długości kadłuba 8-12 m.
- umiejętność manewrowania na silniku należy sprawdzić na jachcie balastowym o długości kadłuba 8-12 m wyposażonym w silnik zapewniający prędkość nie mniejszą niż 4 węzły,
- siła wiatru powinna wynosić 2-6°B,
- egzamin z manewrowania jachtem może odbywać się wyłącznie na wodach morskich i w porcie lub przystani z dostępną keją lub pirsem wyposażonymi w urządzenia cumownicze, na akwenu musi znajdować się dostępna boja manewrowa.

#### 3. Manewry pod żaglami

##### 3.1. Manewry podstawowe:

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

##### 3.2. Manewry dodatkowe:

- stawanie w dryf
- dojście do boi
- odejście od boi

#### 4. Manewry na jachcie na silniku

##### 4.1. manewry podstawowe:

- odejście od nabrzeża
  - dojście do nabrzeża
  - zacieśnianie cyrkulacji
- 4.2. manewry dodatkowe

- dojście do boi
- odejście od boi

## 5. Zakres wymagań.

### 1. Egzamin z manewrowania jachtem

#### a) manewrowanie jachtem pod żaglami:

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

#### b) manewrowanie jachtem na silniku:

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

#### c) umiejętność dowodzenia załogą :

- umiejętność wydawania komend i egzekwowania ich wykonania we właściwym momencie

#### d) praca w charakterze członka załogi

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

## 6. Definicje i interpretacje

1. Manewry na żaglach \_muszą być wykonane przez zdającego przy użyciu żagli, cum i szpringów, bez użycia silnika.

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

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

#### a) alarm „człowiek za burtą”:

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



- udzielono „człowiekowi” niezbędnej pomocy.
- utrzymano zdolność manewrową jachtu przez cały czas manewru.

b) odejście od nabrzeża

- gdy jacht odszedł od nabrzeża w kierunku wskazanym przez KE i uzyskał prędkość manewrową idąc pod żaglami

c) dojście do nabrzeża:

- gdy jacht stanął w określonym przez KE miejscu i w określony przez nią sposób (właściwą burtą, dziobem lub rufą)

d) dojście do boi:

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

e) odejście od boi:

- gdy jacht po postawieniu żagli i oddaniu cum położył się na określanym przez KE halsie

f) stawanie w dryf:

- gdy 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,

4. Za prawidłowe wykonanie manewrów na silniku uważa się:

a) odejście od nabrzeża

- gdy jacht odszedł od nabrzeża przy pomocy silnika

b) dojście do nabrzeża

- gdy jacht zatrzymał się we wskazanym przez KE miejscu

c) zacieśnianie cyrkulacji

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

7. Skala ocen i ich kryteria.

Stosuje się następującą skalę ocen i ich kryteria:

**5 – bardzo dobry**

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

**4 – dobry**

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

**3 – dostateczny**

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

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

- zdający nie potrafi wykonać w sposób bezpieczny i skuteczny manewrów, nie potrafi kierować załogą

- ze względu na bezpieczeństwo załogi lub jachtu odebrana została zdającemu komenda podczas egzaminu

## 8. Uwagi końcowe

1. Przed egzaminem praktycznym Komisja Egzaminacyjna powinna zapoznać zdających z niniejszymi wytycznymi, a po jego zakończeniu - omówić wyniki (szczególnie w przypadku ocen niedostatecznych).
2. Komisja Egzaminacyjna ma obowiązek zapewnić bezpieczeństwo żeglugi w czasie trwania egzaminu.
3. Na życzenie zdającego Komisja Egzaminacyjna powinna umożliwić mu zapoznanie się w czasie kilkunastu minut z własnościami żegludowymi jachtu.
4. Jeżeli Komisja Egzaminacyjna uzna, że wykonywany manewr zagraża bezpieczeństwu załogi lub jachtu, powinna odebrać zdającemu komendę, co oznacza ocenę niedostateczną.
5. Komisja Egzaminacyjna 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 Komisję Egzaminacyjną za niezbędne.
7. Osoba zdająca egzamin może wykonywany manewr przerwać i powtórzyć go od początku tylko raz.
8. Egzamin z alarmu „człowiek za burtą” odbywa się na otwartym akwenu.
9. Ocena końcowa egzaminu praktycznego jest średnią arytmetyczną z poszczególnych jego członów. Ocena niedostateczna z jednego z tych członów powoduje wystawienie oceny końcowej niedostatecznej.

## 6.2. EGZAMIN TEORETYCZNY

1. Egzamin teoretyczny obejmuje sprawdzenie wiadomości z następujących przedmiotów:
  - przepisy,
  - wiadomości o jachtach:
    - budowa jachtu,
    - teoria żeglowania,
  - nawigacja
  - locja
  - meteorologia,
  - sygnalizacja i łączność,
  - ratownictwo,
  - silniki,
2. Osoby nie posiadające stopnia żeglarza jachtowego dodatkowo zdają egzamin teoretyczny przewidziany na stopień żeglarza jachtowego z przedmiotów: przepisy, locja śródlądowa.
3. Wiedzę z zakresu wiadomości i umiejętności teoretycznych należy sprawdzić w formie:
  - a) egzaminu pisemnego:
    - wypełnieniem testu,
    - pisemnymi odpowiedziami na pytania,
  - b) ustnych odpowiedzi na pytania
  - c) egzamin z nawigacji musi ponadto zawierać rozwiązania zadania z nawigacji na mapie, obejmującego żeglugę podczas kilku godzin na akwenu pływowym i określenie pozycji na mapie ( zliczona, kilka sposobów określenia pozycji obserwowanej)

O wyborze formy egzaminu decyduje komisja egzaminacyjna.
4. Kryteria ocen .
  - ocenę niedostateczną z całości egzaminu otrzymują osoby, które otrzymały ocenę niedostateczną z jakiegokolwiek przedmiotu,
5. Zdający może korzystać ze słowników.
6. Niezbędny zestaw pomocy przy egzaminie teoretycznym:
  - mapa morska w standardzie IMO akwenu na którym występuje zjawisko pływów, tabela pływów, spisy świateł i locje dla obszarów objętych mapami, słownik angielsko-polski, trójkąty nawigacyjne, cyrkiel nawigacyjny.