

2026

Metodyka szkolenia na jachtach - procedury żeglarskie

Procedury zostały opracowane na podstawie materiału kapitana jachtowego, Instruktora Wykładowcy PZŻ Romana Winklera przez Wojciecha Kaczmarka i Jan Krzywolaka.



**ŚLĄSKI
ZWIĄZEK
ŻEGLARSKI**

OSTRZENIE	
CEL	Zmiana kursu jachtu z pełniejszego do ostrzejszego bez przekroczenia linii wiatru
ISTOTA	
OMÓWIENIE	<ul style="list-style-type: none"> • wybieranie grota, • lekkie wychylenie steru do linii wiatru (max 10°), • wybieranie foka do pracy,
KRYTERIUM	<ul style="list-style-type: none"> • właściwa praca żagli w trakcie trwania całego manewru, • zatrzymanie rotacji jachtu na zadanym kursie względem wiatru pozornego.
ZAGROŻENIE	<ul style="list-style-type: none"> • wejście w kąt martwy, a nawet niekontrolowany zwrot przez sztag, z powodu niezatrzymania ostrzenia, • zbyt szybkie ostrzenie z powodu nadmiernego wychylenia steru • odpadanie poprzez błędne wychylenie steru w kierunku od linii wiatru.

ODPADANIE	
CEL	Zmiana kursu jachtu z ostrzejszego do pełniejszego bez przekroczenia linii wiatru
ISTOTA	
OMÓWIENIE	<ul style="list-style-type: none"> • luzowanie grota, • lekkie wychylenie steru od linii wiatru (max 10°), • luzowanie foka do pracy,
KRYTERIUM	<ul style="list-style-type: none"> • właściwa praca żagli w trakcie trwania całego manewru, • zatrzymanie rotacji jachtu na zadanym kursie względem wiatru pozornego.
ZAGROŻENIE	<ul style="list-style-type: none"> • niekontrolowany zwrot przez rufę, z powodu niezatrzymania odpadania, • niebezpieczny przechył z powodu niewłaściwej pracy żaglami („przebranie żagli”), • zbyt szybkie odpadanie z powodu nadmiernego wychylenia steru • wejście w kąt martwy poprzez błędne wychylenie steru w kierunku linii wiatru.



NAWIETRZNOŚĆ I ZAWIETRZNOŚĆ	
CEL	<p>Wspomaganie pracy steru poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pracę żaglami, • zmianę trymu jachtu (przegłębienie dziobu lub rufy).
ISTOTA	Przesunięcie względem siebie środka ożaglowania i środka bocznego oporu
OMÓWIENIE	<ul style="list-style-type: none"> • nawietrzność uzyskujemy poprzez: <ul style="list-style-type: none"> ○ przesunięcie środka ożaglowania do tyłu: <ul style="list-style-type: none"> ▪ luzujemy żagle przednie ▪ zmniejszanie powierzchni żagli przednich, ▪ zrzucenie żagli przednich: ▪ wybieramy ponad miarę żagle tylne, ▪ zwiększamy powierzchnię żagli tylnych ▪ pochylenie masztu w kierunku rufy, ▪ zwiększenie przechyłu jachtu. ○ przesunięcie środka bocznego oporu do przodu: <ul style="list-style-type: none"> ▪ przegłębienie dziobu (załoga do przodu) • zawietrzność uzyskujemy poprzez: <ul style="list-style-type: none"> ○ przesunięcie środka ożaglowania do przodu: <ul style="list-style-type: none"> ▪ wybieramy żagle przednie ▪ zwiększamy powierzchnię żagli przednich, ▪ luzujemy ponad miarę żagle tylne, ▪ zmniejszamy powierzchnię żagli tylnych, ▪ zrzucenie żagli tylnych, ▪ zmniejszenie przechyłu masztu w kierunku rufy, ▪ zmniejszenie przechyłu jachtu (balastowanie załogi). ○ przesunięcie środka bocznego oporu do tyłu: <ul style="list-style-type: none"> ▪ przegłębienie rufy (załoga do tyłu)
KRYTERIUM	
ZAGROŻENIE	Nie ma



ZWROT PRZEZ SZTAG	
CEL	Zmiana kursu i halsu poprzez przejście linii wiatru dziobem
ISTOTA	Jacht zmienia hals: <ul style="list-style-type: none"> • w ciągłej i nieprzerwanej cyrkulacji, • z zachowaniem zdolności manewrowej, • z kursu ostry bajdewind na kurs ostry bajdewind przeciwnego halsu.
OMÓWIENIE	Poprawne wykonanie zwrotu wymaga: <ul style="list-style-type: none"> • analizy otoczenia i ruchu innych jachtów, • posiadania dostatecznej prędkości przed zwrotem, • wolnego miejsca po nawietrznej, • wybrania grota, • zdecydowanej pracy sterem, poprzez jego wychylenie o ok. 30-45° od diametralnej, • wychylenie steru musi trwać odpowiednio długo, aby jacht przeszedł kąt martwy, • prawidłowej pracy fokiem - przetrzymywanie go na wstecznym jest niepożądane, bo tracimy prędkość, z wyjątkiem sytuacji kiedy chcemy zacieśnić cyrkulację, • prawidłowej pracy fokiem - na nowym halsie wybieramy foka nie wcześniej, aż żagiel minie diametralną jachtu, • przesiadania sternika w trakcie zwrotu, gdy żagle są w łopocie, • aby sternik w trakcie przesiadania nie odwracał się tyłem do kierunku płynięcia, nie wypuszczał steru z rąk i nie zmieniał jego wychylenia, • załoga balastuje bez komendy, odpowiednio do siły wiatru, • manewr ma charakter dynamiczny.
KRYTERIUM	<ul style="list-style-type: none"> • Jacht zmienił hals z ostrego bajdewindu jednego halsu do ostrego bajdewindu nowego halsu, • Jacht nie zatrzymał cyrkulacji podczas przechodzenia dziobem linii wiatru (nie stanął w kącie martwym), • Jacht nie utracił zdolności manewrowej.
ZAGROŻENIA	Zatrzymanie się rotacji jachtu w kącie martwym z powodu: <ul style="list-style-type: none"> • Małej prędkości przed zwrotem, • Złej pracy sterem (zbyt wczesny powrót do pozycji ster zero) • Zbyt wczesnego wybierania foka na nowym halsie, Utrata manewrowości z powodu: <ul style="list-style-type: none"> • Małej prędkości przed zwrotem, • Przetrzymanie foka na wstecznym, Odpadnięcie do półwiatru.



ZWROT PRZEZ RUFĘ	
CEL	Zmiana halsu poprzez przejście linii wiatru rufą
ISTOTA	Jacht zmienia hals: <ul style="list-style-type: none"> • w ciągłej i nieprzerwanej cyrkulacji, • z zachowaniem zdolności manewrowej, • z kursu pełny baksztag na kurs pełny baksztag przeciwnego halsu.
OMÓWIENIE	Poprawne wykonanie zwrotu wymaga: <ul style="list-style-type: none"> • analizy otoczenia i ruchu innych jachtów, • przesiadania sternika przed zwrotem, • wychylenia steru o ok. 10-15° i wprowadzenie jachtu w powolną rotację, tak długo aby rufa przeszła linię wiatru, • wybrania grota do diametralnej, • po dojściu jachtu do fordewindu przerzucenia foka na nowy hals na tzw. sztywnych szotach • kontrolowanego wyluzowania grota po przejściu linii wiatru, • zatrzymania rotacji jachtu – kontra sterem.
KRYTERIUM	<ul style="list-style-type: none"> • Jacht zmienił hals z pełnego baksztagu jednego halsu do pełnego baksztagu nowego halsu, • Jacht nie zatrzymał cyrkulacji podczas przechodzenia rufą linii wiatru, • Nastąpiło kontrolowane przerzucenie żagli, • Nastąpiło zatrzymanie rotacji jachtu – kontra sterem.
ZAGROŻENIA	<ul style="list-style-type: none"> • Niepoprawne przerzucenie foka – możliwość powstania „tulipana” na sztagu, a nawet rozdarcia żagla, • Niekontrolowane przerzucanie grota – może uderzyć w załoganta, w wanty, może rozerwać się na salingu, • Przetrzymanie grota w diametralnej powoduje powstanie nawietrzności, a w konsekwencji wprowadzenie jachtu w rotację na wiatr; taka sytuacja stanowi zagrożenie wywrotką lub zakończenie zwrotu w bejdewindzie, • Nadmierne wychylenie steru powoduje zbyt szybką rotację jachtu, a tym samym brak czasu na kontrolowane wybieranie i luzowanie grota, • Przesiadanie się po zwrocie lub w trakcie zwrotu – ryzyko zbyt dużego wychylenia steru. • Złe balastowanie załogi (pozostanie na zawietrznej), <p>Poprawnie i spokojnie wykonany zwrot jest manewrem bezpiecznym.</p>

STAWANIE W DRYF <i>(pod żaglami)</i>	
CEL	<ul style="list-style-type: none"> • Zatrzymanie jachtu pod żaglami np. na miejscu oczekiwania na inne jachty, w celu omówienia manewrów z załogą, gotowanie, posiłek itp. • Dryfowanie jako metoda sztormowania
ISTOTA	Pozorne zatrzymanie jednostki na otwartej wodzie, poprzez: <ul style="list-style-type: none"> • wyluzowanie* żagli tylnych, • ustawienie foka do pracy wstecz, • wychylenie steru na stronę nawietrzną.
OMÓWIENIE	<ul style="list-style-type: none"> • wejście w dryf <ul style="list-style-type: none"> - z kursu bejdedwind lub półwiatr, wybierając grota, wykonujemy przejście linii wiatru dziobem nie luzując foka, - po wykonaniu tego manewru luzujemy* grota i wychylając ster na stronę nawietrzną • wyjście z dryfu: <ul style="list-style-type: none"> - luzujemy foka - wybieramy żagle do pracy, - ustawiamy ster zero.
KRYTERIUM	Jacht pozornie zatrzymał się (dryfuje z wiatrem czyli posuwa się powoli do przodu i w bok)
ZAGROŻENIE	<ul style="list-style-type: none"> • Zbyt <u>wczesne</u> przetożenie steru po przejściu linii wiatru może spowodować powrót na poprzedni hals, • Zbyt <u>późne</u> przetożenie steru po przejściu linii wiatru może spowodować ustawienie jachtu w baksztagu i spowodować zagrożenie niekontrolowanym zwrotem przez rufę • Zbyt wybrane żagle tylne mogą spowodować powrót jachtu na pierwotny hals

*) – wybieranie lub luzowanie żagli tylnych uzależniane jest min. od budowy jachtu, w tym jego oporu bocznego, powierzchni płetwy sterowej i przedniego żagla.



CZŁOWIEK ZA BURTĄ (na żaglach)	
CEL	Podjęcie człowieka z wody na pokład
ISTOTA	<ul style="list-style-type: none"> • Jak najszybsze dojście do człowieka, • Dojście kursem bajdewind i właściwą burtą, • Dojście z prędkością ok. 1 węzła, • Żagle w łopocie
OMÓWIENIE	<p>Poprawny przebieg manewru metodą klasyczną:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ogłoszono alarm, • Podano środki ratunkowe człowiekowi (po jego nawietrznej), • Wyznaczono obserwatora pokazującego ręką i podającego kierunek na człowieka (metodą zegarową) oraz odległość (w metrach), • Wybrano i wykonano manewr podejścia do człowieka, • Wyznaczono osoby do podjęcia człowieka, • Podjęto człowieka na pokład, • Udzielono pierwszej pomocy i skierowano się do najbliższego portu. <p>Człowiek wypadł na kursach bejdewind i półwiatr – metoda klasyczna, podejście <u>zwrotem przez rufę</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jacht odplywa kursem ostrzy bajdewind na odległość 30-40m, • Następnie odpada do baksztagu i wykonuje zwrot przez rufę, • Po zwrocie jacht ostrzy do bajdewindu i kieruje się na człowieka nie wykonując bezpośrednio przed nim żadnych zmian kierunku, • W stosownej odległości luzuje żagle, a wyznaczone osoby podejmują człowieka na pokład w najdogodniejszym miejscu – np. z tej burty, na której nie ma silnika (jachty kabinowe), • Po udzieleniu pierwszej pomocy wybieramy żagle i kontynuujemy żeglugę. <p>Człowiek wypadł na kursach baksztag i fordewind – metoda klasyczna, podejście <u>zwrotem przez sztag</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jacht obiera kurs baksztag i odplywa 30-40 m, • ostrzy do bejdewindu, • wykonuje zwrot przez sztag i obiera kurs na „człowieka”, • Pozostałe czynności jak przy podejściu zwrotem przez rufę.



	W przypadku problemów z dojściem do człowieka można wspomagać się rzutką lub liną i przyciągnąć człowieka do jachtu.
KRYTERIUM	<p>Jacht podjął człowieka:</p> <ul style="list-style-type: none"> • w kursie bajdewind, z wyluzowanymi żaglami, • właściwą burtą, z prędkością ok. 1 węzła, • w czasie do 3 minut, • wykonując jeden zwrot (maksymalnie 2 zwroty), • zachowując zdolność manewrową w trakcie manewru, <p>Wyznaczono osoby do wykonania poszczególnych czynności (podanie środków ratunkowych, wyznaczenie obserwatora, podjęcie człowieka i udzielenie pomocy przedmedycznej)</p>
ZAGROŻENIA	<ul style="list-style-type: none"> • Nieuzyskanie dostatecznej wysokości po wypadnięciu człowieka, • Nieodpłynięcie od człowieka dostatecznie daleko, tak aby po zwrocie kierować się kursem bajdewind na człowieka, • Zbyt pełny kurs na człowieka = duża prędkość – to brak możliwości wyhamowania do 1 węzła, • Zbyt ostry kurs na człowieka = ryzyko niedopłynięcia do człowieka jednym zwrotem lub w ogóle, • Zbyt duża prędkość = trudność z przechwyceniem człowieka, • Zbyt mała prędkość = ryzyko niedopłynięcia do człowieka, • Wybór niewłaściwej burty = trudności z podjęciem człowieka na pokład.

Metoda ósemki sztagowej nie jest obecnie preferowana.

Zyskuje na popularności i uznaniu manewr wykonywany przy pomocy dryfu, tzw. manewr monachijski.



CZŁOWIEK ZA BURTĄ (na silniku) <i>metodą kontrkursu (pętla Williamsona) *</i>	
CEL	Podjęcie człowieka z wody na pokład
ISTOTA	<ul style="list-style-type: none"> • Jak najszybsze dojście do człowieka, • Dojście właściwą burtą, • Dojście z prędkością do 1 węzła,
OMÓWIENIE	<p>Poprawny przebieg manewru:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ogłoszono alarm, • Podano środki ratunkowe człowiekowi (po jego nawietrznej), • Wychylono ster na burtę, z której wypadł człowiek, • Wyznaczono obserwatora pokazującego ręką i podającego kierunek na człowieka (metodą zegarową) oraz odległość (w metrach), • Po zmianie kursu o 60° od pierwotnego, przełożono ster na burtę przeciwną, • Zmniejszenie wychylenia steru i powrót do człowieka kontrkursem, • Wyznaczenie osoby do podjęcia człowieka, • Podpłynięcie do człowieka kursem umożliwiającym jego osłonięcie od wiatru i fali, • Silnik stop, • Podjęcie człowieka na pokład w najdogodniejszym miejscu (drabinka) • Podjęcie człowieka na pokład, • Udzielenie pierwszej pomocy i skierowanie się do najbliższego portu.
KRYTERIUM	<ul style="list-style-type: none"> • Jacht podjął człowieka: <ul style="list-style-type: none"> ○ właściwą burtą, z prędkością ok. 1 węzła, ○ w czasie do 3 minut, ○ zachowując stałą zdolność manewrową, • Wyznaczono osoby do wykonania poszczególnych czynności (podanie środków ratunkowych, wyznaczenie obserwatora, podjęcie człowieka i udzielenie pomocy przedmedycznej)
ZAGROŻENIA	<ul style="list-style-type: none"> • Ryzyko wciągnięcia człowieka przez wirującą śrubę, po wypadnięciu do wody oraz w trakcie podejmowania na pokład, • Zbyt duża prędkość – brak możliwości wyhamowania przy człowieku i trudność z jego przechwyceniem, • Wybór niewłaściwej burty - trudności z podjęciem człowieka na pokład, • Utrata kontaktu wzrokowego obserwatora z człowiekiem.

*) metoda ta jest w literaturze często określana jako najprostsza.



PODEJŚCIE DO BOI	
CEL	Zacumowanie jachtu do boi
ISTOTA	<ul style="list-style-type: none"> • Dojście do boi w linii wiatru, • Dojście z żaglami w łopocie, • Zatrzymanie jachtu tuż przed boją, w odległości umożliwiającej założenie cumy.
OMÓWIENIE	<p>Dojście do boi z kursów bajdewind, półwiatr i baksztag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Boja musi być po nawietrznej, • Szacujemy drogę hamowania jachtu (zależnie od siły wiatru, zafalowania, rodzaju łodzi), • Wyznaczamy linię wiatru przez boję, • Wpływamy na linię wiatru wyznaczoną przez boję w odległości równej drodze hamowania i skręcamy na boję, • W przypadku zbyt dużej prędkości hamujemy żaglami, • Rolujemy foka przed boją, • Zakładamy cumę „na biegowo” na boję. <p>Dojście z kursu fordewind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jacht znajduje się powyżej boi, • Boja po stronie przeciwnej niż żagle, • Przeptywamy obok boi w odległości równej średnicy skrętu, • Na wysokości boi wykonujemy gwałtowny skręt, • Rolujemy foka i zakładamy cumę „na biegowo” na boję.
KRYTERIUM	<ul style="list-style-type: none"> • Jacht zatrzymał się w linii wiatru, • Jacht zatrzymał się przy boi w odległości „bosakowej” lecz nie dalej niż do want, umożliwiając założenie cumy na boję, • Żagle są w łopocie.
ZAGROŻENIA	<ul style="list-style-type: none"> • Zbyt duża prędkość – uderzenie w boję (zła ocena inercji), • Zbyt mała prędkość – niedojście do boi (zła ocena inercji), • Dojście do boi nie w linii wiatru (zła ocena średnicy skrętu), • Niekontrolowany zwrot przez rufę (przy podejściu z fordewindu/baksztagu).



ODEJŚCIE Z BOI <i>(na wybrany hals)</i>	
CEL	Odcumowanie i odptynięcie w wybranym kierunku
ISTOTA	
OMÓWIENIE	Czynności: <ul style="list-style-type: none"> • Cuma na biegowo, • Postawić żagle, • Fok na wiatr, a ster odpowiednio (np. fok lewo na wiatr, ster lewo), • Oddać cumę, • Fok luz, • Żagle do pracy i odptywamy.
KRYTERIUM	<ul style="list-style-type: none"> • Jacht odptynął od boi zadany halsem,
ZAGROŻENIA	<ul style="list-style-type: none"> • Jacht przy odejściu uderzył w boję, • Jacht nie odptynął zadany halsem.



STAWANIE NA KOTWICY <i>(na żaglach)</i>	
CEL	Postój jachtu w wybranym miejscu z dala od nabrzeża i poza szlakiem żeglugowym
ISTOTA	Rzucenie kotwicy przed dziób jachtu, oddalenie się biegiem wstecznym i końcowe zakotwiczenie.
OMÓWIENIE	<ul style="list-style-type: none"> • wybór miejsca kotwiczenia, z uwzględnieniem: <ul style="list-style-type: none"> ○ głębokości wody, ○ rodzaju dna, ○ odległości od brzegu, innych jachtów czy obiektów na wodzie, z uwzględnieniem łukowania jachtu, ○ kierunku i siły wiatru. • przygotowywanie kotwicy do rzucenia oraz liny kotwicznej o odpowiednia długości: <ul style="list-style-type: none"> ○ sprawdzenie zamocowania liny do kotwicy, ○ dobór odpowiedniej długości liny i jej prawidłowe sklarowanie, ○ zamocowanie liny do pokładu. • wejście w linię wiatru z żaglami w łopocie i zrzuć foka, • ocena inercji jachtu i wybór ostatecznego miejsca rozpoczęcia manewru, • rzucenie kotwicy, gdy jacht przestał się posuwać do przodu, • właściwa praca sterem oraz luzowanie liny kotwicznej, gdy jacht zacznie się cofać • zrzucenie grota, gdy upewnimy się, że kotwica trzyma dno, • wyznaczenie wachty kotwicznej.
KRYTERIUM	Jacht stanął bezpiecznie na kotwicy wyznaczonym miejscu
ZAGROŻENIE	<ul style="list-style-type: none"> • zła praca sterem w czasie ruchu jachtu wstecz, • niebezpieczeństwo uszkodzenia kadłuba, żagla, innego członka załogi podczas pracy kotwicą, • zły dobór miejsca kotwiczenia, • niewłaściwy dobór długości liny kotwicznej, • nietrzymanie dna przez kotwicę.

ZEJŚCIE Z KOTWICY <i>(na żaglach)</i>	
CEL	Wprawienie jachtu w ruch i rozpoczęcie żeglugi po postoju na kotwicy
ISTOTA	Wyrwanie kotwicy i wyciągnięcie jej na pokład, po czym odpłynięcie zadanym halsem.
OMÓWIENIE	<ul style="list-style-type: none"> • postawienie i wybranie grota, • powolne wybieranie liny kotwicznej, • w trakcie wybierania liny kotwicznej - ster zero, • gdy dziób jachtu zatrzyma się nad kotwicą – wyrwanie kotwicy, • w trakcie ruchu jachtu wstecz – wychylenie steru w kierunku zadanego halsu oraz luzowanie grota, • po położeniu się na zadany hals, wybranie grota do pracy – ster zero. • czyszczenie kotwicy, • sklarowanie liny kotwicznej i zasztatowanie całości w bakiście. • postawienie foka
KRYTERIUM	<ul style="list-style-type: none"> • jacht po wyrwaniu kotwicy bezpiecznie odpłynął na zadany hals, • dokonano klaru kotwicy i liny kotwicznej.
ZAGROŻENIE	<ul style="list-style-type: none"> • zła praca sterem w czasie ruchu jachtu wstecz, co uniemożliwi odejście na zadany hals • zła praca sterem po położeniu się na zadany hals – możliwość wejścia w kąt martwy lub odpadnięcie do półwiatru, • niebezpieczeństwo uszkodzenia kadłuba, żagla, innego członka załogi podczas pracy kotwicą, • zbyt wczesne odwiązanie liny kotwicznej – możliwość utraty kotwicy • zbyt szybkie wybieranie liny kotwicznej - niezatrzymanie się nad kotwicą.



DOJŚCIE NA ŻAGLACH DO NABRZEŻA – WIATR ODPYCHAJĄCY	
CEL	Dojście i zacumowanie jachtu przy nabrzeżu
ISTOTA	Doptynięcie jachtem do nabrzeża, zatrzymanie jachtu w zadanym miejscu, poprawne zacumowanie burty i sklarowanie jachtu.
OMÓWIENIE	<p>Poprawny przebieg manewru:</p> <ul style="list-style-type: none"> • analiza ruchu innych jachtów, • oszacowanie siły i kierunku wiatru, • oszacowanie inercji jachtu, • omówienie wybranego manewru z załogą, • wyznaczenie miejsca początku manewru, • wejście w bejdewind, • wyłożenie odbijaczy, • żagle w łopot: <ul style="list-style-type: none"> ○ daje możliwość hamowania grotem, ○ w razie zbyt dużej prędkości odejście na akwen i powtórzenie manewru, ○ w przypadku zbyt małej prędkości (ryzyko nie dojścia do nabrzeża) - wybranie grota w celu zwiększenia prędkości), • założenie cumy dziobowej, • zrzućenie żagli, • założenie cumy rufowej, • skorygowanie sposobu cumowania (ewentualne dotożenie szpringów), • klar na jachcie.
KRYTERIUM	<ul style="list-style-type: none"> • omówienie manewru z załogą, • jacht doszedł z małą prędkością z żaglami w łopocie, • nie uderzył bezpośrednio kadłubem o keję, • został prawidłowo zacumowany i sklarowany.
ZAGROŻENIE	<ul style="list-style-type: none"> • zbyt duża prędkość — możliwość uderzenia o keję lub inne jednostki, • zbyt mała prędkość — niemożność podania cumy na keję, • brak miejsca na manewr zapasowy, • zły wybór miejsca cumowania – brak urządzeń cumowniczych



ODEJŚCIE NA ŻAGLACH OD NABRZEŻA <i>WIATR ODPYCHAJĄCY (jacht zacumowany burcią)</i>	
CEL	Wyjście jachtu na jezioro
ISTOTA	Odejście od nabrzeża przy użyciu szpringu rufowego.
OMÓWIENIE	<p>Poprawnie wykonany polega na:</p> <ul style="list-style-type: none"> • analizie otoczenia i ruchu innych jachtów, • oszacowaniu siły i kierunku wiatru, • opracowanie wariantu odejścia, • obłożeniu cumy dziobowej i szpringu rufowego na biegowo, • oddaniu cumy rufowej i luzowaniu szpringu rufowego, • oddanie szpringu dziobowego, • postawieniu żagli, • wystawieniu foka lewo (pravo) na wiatr, • oddaniu cumy dziobowej, • wybraniu żagli do pracy, • oddaniu szpringu rufowego, • położeniu jachtu na wybrany hals, • sklarowaniu cum i odbijaczy.
KRYTERIUM	<ul style="list-style-type: none"> • dokonanie analizy otoczenia i warunków wiatrowych, • omówienie manewru odejścia z załogą, • poprawna praca na cumach i szpringu, • poprawna praca sterem, • jacht odszedł bezpiecznie na zadany hals
ZAGROŻENIE	<ul style="list-style-type: none"> • mało miejsca na wykonanie manewru, • oddanie cum przed postawieniem żagli, • zła kolejność oddawania cum, • zła praca sterem, • uderzenie w nabrzeże lub inne jednostki.

DOJŚCIE NA ŻAGLACH DO NABRZEŻA – WIATR RÓWNOLEGŁY	
CEL	Dojście i zacumowanie jachtu przy nabrzeżu
ISTOTA	Doptynięcie jachtem do nabrzeża, zatrzymanie jachtu w zadanym miejscu, poprawne zacumowanie burty i sklarowanie jachtu.
OMÓWIENIE	<p>Poprawny przebieg manewru:</p> <ul style="list-style-type: none"> • analiza ruchu innych jachtów, • oszacowanie siły i kierunku wiatru, • oszacowanie inercji jachtu, • wyznaczenie miejsca początku manewru, • wejście w bejdewind, • wyłożenie odbijaczy, • żagle w łopot: <ul style="list-style-type: none"> ○ daje możliwość hamowania grotem, ○ w razie zbyt dużej prędkości odejście na jezioro i powtórzenie manewru, ○ w przypadku zbyt małej prędkości (ryzyko nie dojścia do nabrzeża) - wybranie grota w celu zwiększenia prędkości), • założenie cumy dziobowej, • założenie cumy rufowej, • założenie szpringu rufowego, • rzucenie żagli, • korygowanie sposobu cumowania (ewentualne dotożenie szpringu lub brestu), • klar na jachcie.
KRYTERIUM	<ul style="list-style-type: none"> • jacht doszedł z małą prędkością z żaglami w łopocie, • nie uderzył bezpośrednio kadłubem o keję, • został prawidłowo zacumowany i sklarowany.
ZAGROŻENIE	<ul style="list-style-type: none"> • zbyt duża prędkość — możliwość uderzenia o nabrzeże lub inne jednostki, • brak miejsca na manewr zapasowy, • zły wybór miejsca cumowania – brak urządzeń cumowniczych, • zbyt duża odległość od nabrzeża po zatrzymaniu się jachtu – niemożność wysadzenia desantu, • niebezpieczna praca desantu (wyjście z cumą w rękach) • zła kolejność zakładania cum – odrzucenie dziobu od nabrzeża.



ODEJŚCIE OD NABRZEŻA WIATR RÓWNOLEGŁY <i>(jacht zacumowany burtą, dziobem do wiatru*)</i>	
CEL	Wyjście jachtu na jezioro
ISTOTA	Odejście od nabrzeża przy użyciu szpringu rufowego.
OMÓWIENIE	<p>Poprawnie wykonany manewr polega na:</p> <ul style="list-style-type: none"> • analizie otoczenia i ruchu innych jachtów, • oszacowanie siły i kierunku wiatru, • obłożeniu cumy dziobowej i szpringu rufowego na biegowo, • postawienie żagli, • odbijacz na rufę, • oddaniu cumy rufowej, dziobowej, • fok lewo (pravo) na wiatr, • oddanie cumy dziobowej, • wybranie żagli do pracy, • oddanie szpringu rufowego, • położenie jachtu na wybrany hals, • klar na cumach i odbijaczach.
KRYTERIUM	<ul style="list-style-type: none"> • dokonanie analizy otoczenia i warunków wiatrowych, • poprawna praca na cumach i szpringu, • poprawna praca sterem, • jacht odszedł bezpiecznie na zadany hals
ZAGROŻENIE	<ul style="list-style-type: none"> • mało miejsca na wykonanie manewru, • oddanie cum przed postawieniem żagli, • zła kolejność oddawania cum i szpringów, • zła praca sterem, • możliwość uszkodzenia steru i silnika, • uderzenie w nabrzeże lub inne jednostki.

* jeżeli jacht stoi rufą do wiatru należy wykonać overholung



ODEJŚCIE NA ŻAGLACH OD NABRZEŻA <i>WIATR DOPYCHAJĄCY *</i>	
CEL	Wyjście jachtu na jezioro
ISTOTA	
OMÓWIENIE	<p>Poprawny przebieg manewru:</p> <ul style="list-style-type: none"> • analiza ruchu innych jachtów, • oszacowanie siły i kierunku wiatru, • omówienie wybranego manewru z załogą oraz przygotowanie manewru awaryjnego (kotwica), • przygotowanie długiego szpringu rufowego nabiegowo, • przygotowanie żagli do postawienia, • oddanie cum, • “wystrzelenie” się za pomocą szpringu rufowego, • postawienie żagli.
KRYTERIUM	<ul style="list-style-type: none"> • jacht odszedł bezpiecznie od nabrzeża, • żagle zostały postawione dopiero po odsunięciu się jachtu od kei
ZAGROŻENIE	<ul style="list-style-type: none"> • mała prędkość po wystrzeleniu się (zła praca szpringiem), • mało miejsca na manewr, • zatrzymanie jachtu przed oddaniem szpringu, • uszkodzenie steru czy burty.

*) Uwaga:

- manewr w praktyce trudny do wykonania z powodu:
 - niemożności nadania wystarczającej prędkości początkowej,
 - braku miejsca,
 - nieosiągnięcia prędkości manewrowej i zdryfowaniu na nabrzeże
- manewr może być skuteczny i bezpieczny jedynie przy słabym wietrze i dużej ilości miejsca.



DOJŚCIE NA ŻAGLACH DO NABRZEŻA <i>z wykorzystaniem boi WIATR DOPYCHAJĄCY</i>	
CEL	Dojście i zacumowanie jachtu przy nabrzeżu
ISTOTA	<p>Doptynięcie jachtem do:</p> <ul style="list-style-type: none"> • boi cumowniczym dziobem pod wiatr i zacumowanie, • rufą do nabrzeża, • poprawne zacumowanie i sklarowanie jachtu.
OMÓWIENIE	<p>Poprawny przebieg manewru:</p> <ul style="list-style-type: none"> • analiza ruchu innych jachtów, • oszacowanie siły i kierunku wiatru, • oszacowanie inercji jachtu, • omówienie wybranego manewru z załogą oraz przygotowanie manewru awaryjnego (kotwica), • przejście do linii wiatru i zrzucenie grota, • przejście na kurs baksztagowy do nabrzeża, • wyłożenie odbijaczy na burty i rufę, • wyznaczenie miejsca początku manewru, • zrolowanie/zrzucenie foka, • jacht płynąc siłą inercji mija boję rufą, w odległości podwójnego promienia krążenia, • wykonanie gwałtownego skrętu na boję (wyhamowanie jachtu), • założenie cumy dziobowej na boi (na biegowo), • luzowanie na cumie dziobowej i spłynięcie rufą do nabrzeża, • założenie cum rufowych, • skorygowanie sposobu cumowania, • klar na jachcie.
KRYTERIUM	<ul style="list-style-type: none"> • omówienie manewru z załogą, • zrzucenie żagli w odpowiednim czasie, • dojście jachtu do boi, z minimalną prędkością, • założenie cumy dziobowej na boi (na biegowo), • jacht nie uderzył bezpośrednio rufą o nabrzeże i inne jachty, • prawidłowe zacumowanie i sklarowanie jachtu.
ZAGROŻENIE	<ul style="list-style-type: none"> • zbyt duża prędkość (z powodu zbyt późnego zrzucenia żagli, czy niedoszacowaniu inercji jachtu) — możliwość uderzenia o keję lub inne jednostki, • zbyt późne wyłożenie steru na burtę – nie podjęcie boi, • niekontrolowany dryf na nabrzeże czy inne jachty • niekontrolowany spływ rufą do nabrzeża – możliwość uszkodzenia steru, • nieprzygotowanie manewru awaryjnego (kotwica)

Uwaga: manewr trudny i możliwy do wykonania przy słabym wietrze.



ODEJŚCIE OD NABRZEŻA NA ŻAGLACH WIATR DOPYCHAJĄCY <i>(jacht na boi i zacumowany rufą do nabrzeża)</i>	
CEL	Wyjście jachtu na jezioro
ISTOTA	Odejście od nabrzeża z wykorzystaniem szpringu rufowego
OMÓWIENIE	<p>Poprawny przebieg manewru:</p> <ul style="list-style-type: none"> • analiza ruchu innych jachtów, • oszacowanie siły i kierunku wiatru, • omówienie wybranego manewru z załogą oraz przygotowanie manewru awaryjnego (silnik/kotwica), • założenie cum rufowych na biegowo, • wybieranie na cumie dziobowej z jednoczesnym luzowaniem cum rufowych, • postawienie żagli, • fok na wiatr, a ster odpowiednio (np. fok lewo na wiatr, ster lewo), • oddanie cum rufowych i cumy dziobowej, • żagle do pracy • klar na linach i odbijaczach
KRYTERIUM	<ul style="list-style-type: none"> • omówienie manewru z załogą i przygotowanie manewru awaryjnego, • jacht odszedł bezpiecznie od nabrzeża i położył się na zadany hals, • żagle zostały postawione dopiero po minięciu boi • wykonano klar na linach i odbijaczach
ZAGROŻENIE	<ul style="list-style-type: none"> • zablokowanie się cum rufowych na polerze, • zaplątanie się cumy na boi, • zbyt mało miejsca na manewr.



DOJŚCIE DO NABRZEŻA NA SILNIKU <i>(Zacumowanie burtą)</i> WIATR ODPYCHAJĄCY	
CEL	Dojście do nabrzeża
ISTOTA	Dopłynięcie jachtem do nabrzeża, zatrzymanie jachtu w zadanym miejscu, poprawne zacumowanie burtą i sklarowanie jachtu.
OMÓWIENIE	<p>Poprawnie wykonany polega na:</p> <ul style="list-style-type: none"> • analizie otoczenia i ruchu innych jachtów, • oszacowaniu siły i kierunku wiatru, • opracowanie i omówienie wariantu podejścia, • wyłożenie odbijacza manewrowego na część dziobową i pozostałych odbijaczy wzdłuż burty, • przygotowanie szpringu dziobowego i cumy rufowej, • podpłynięcie częścią dziobową do nabrzeża, podanie szpringu i wysadzenie desantu, • obłożenie szpringu dziobowego, • dostawienie rufy z wykorzystaniem szpringu dziobowego na “matej naprzód”, • obłożenie cumy rufowej i dziobowej, • odstawienie silnika, • klar na cumach
KRYTERIUM	<ul style="list-style-type: none"> • dokonanie analizy otoczenia i warunków wiatrowych, • omówienie manewru podejścia z załogą, • poprawna praca na szpringu dziobowym, • poprawna praca sterem i silnikiem, • jacht bezpiecznie zacumował burtą do nabrzeża
ZAGROŻENIE	<ul style="list-style-type: none"> • mało miejsca na wykonanie manewru, • nieosiągnięcie odległości desantowej, • zbyt duża prędkość i zła praca odbijaczem manewrowym – uderzenie jachtem w nabrzeże, • zła praca na szpringu dziobowym: <ul style="list-style-type: none"> ○ szpring zbyt długi – możliwość uderzenia w rufę jachtu poprzedzającego, ○ szpring zbyt krótki – niemożność dostawienia rufy.



ODEJŚCIE OD NABRZEŻA NA SILNIKU <i>WIATR DOPYCHAJĄCY</i> <i>(jacht przycumowany burtą *)</i>	
CEL	Odejście jachtu od nabrzeża
ISTOTA	Odptynięcie jachtem do nabrzeża z wykorzystaniem szpringu dziobowego.
OMÓWIENIE	<p>Poprawny przebieg manewru:</p> <ul style="list-style-type: none"> • analiza ruchu innych jachtów, • oszacowanie siły i kierunku wiatru, • omówienie wybranego manewru z załogą, • wyłożenie odbijaczy w części dziobowej, • założenie szpringu dziobowego na biegowo, • uruchomienie silnika, • oddanie cumy dziobowej i rufowej, • uruchomienie biegu do przodu, • wychylenie steru w kierunku nabrzeża, • po ustawieniu się jachtu pod kątem około 45 °, uruchomienie biegu wstecznego, • ster zero, • oddanie szpringu dziobowego, • wyjście rufą na akwen, • klar na cumach i odbijaczach.
KRYTERIUM	<ul style="list-style-type: none"> • omówienie manewru z załogą, • poprawna praca odbijaczem manewrowym/aktywnym, • założenie szpringu dziobowego na biegowo i poprawna praca na nim w ciągu manewru, • jacht bezpiecznie wyszedł rufą na wodę
ZAGROŻENIE	<ul style="list-style-type: none"> • zła praca szpringiem i odbijaczem — możliwość uderzenia o keję, • ustawienie się pod zbyt małym kątem – możliwość uderzenia w jacht z tyłu lub inne jednostki, • zaplątanie się szpringu na polderze – a w rezultacie zatrzymanie manewru, • awaria silnika – możliwość uderzenia jachtu o nabrzeże

*) – manewr wykonywany jest przy braku miejsca z tyłu i przodu jachtu



DOJŚCIE DO NABRZEŻA NA SILNIKU <i>z wykorzystaniem boi WIATR DOPYCHAJĄCY</i>	
CEL	Dojście i zacumowanie jachtu przy nabrzeżu
ISTOTA	<p>Doptynięcie jachtem do:</p> <ul style="list-style-type: none"> • boi cumowniczej rufą i podanie cumy dziobowej na biegowo, • rufą do nabrzeża, • poprawne zacumowanie i sklarowanie jachtu.
OMÓWIENIE	<p>Poprawny przebieg manewru:</p> <ul style="list-style-type: none"> • analiza ruchu innych jachtów, • oszacowanie siły i kierunku wiatru, • oszacowanie inercji jachtu, • omówienie wybranego manewru z załogą oraz przygotowanie manewru awaryjnego (kotwica, bosak), • wyłożenie odbijaczy na burty i rufę, • wyznaczenie miejsca początku manewru, • założenie cumy dziobowej z rufy na boi (na biegowo), • luzowanie na cumie dziobowej i sptynięcie rufą do nabrzeża, • podanie cum i desant na nabrzeże, • założenie cum rufowych, • skorygowanie sposobu cumowania, • klar na jachcie.
KRYTERIUM	<ul style="list-style-type: none"> • omówienie manewru z załogą, • dojście jachtu do boi, z minimalną prędkością, • założenie cumy dziobowej na boi (na biegowo), • jacht nie uderzył rufą o nabrzeże i inne jachty, • bezpieczne wysadzenie desantu na nabrzeże, • prawidłowe zacumowanie i sklarowanie jachtu.
ZAGROŻENIE	<ul style="list-style-type: none"> • zbyt duża prędkość — możliwość uderzenia o keję lub inne jednostki, • nieprawidłowa praca sterem – nie podjęcie boi, • niekontrolowany sptyw rufą do nabrzeża – możliwość uszkodzenia steru, • zła ocena odległości desantowej - wpadnięcie do wody, • upadek desantu na mokrym nabrzeżu, • nieprzygotowanie manewru awaryjnego (kotwica, bosak)

ODEJŚCIE NA SILNIKU OD NABRZEŻA z wykorzystaniem boi WIATR <i>DOPYCHAJĄCY</i> (Jacht na boi i zacumowany rufą do nabrzeża)	
CEL	Wyjście jachtu na jezioro
ISTOTA	Odejście od nabrzeża z wykorzystaniem cumy dziobowej na boi
OMÓWIENIE	Poprawny przebieg manewru: <ul style="list-style-type: none"> • analiza ruchu innych jachtów, • oszacowanie siły i kierunku wiatru, • uruchomienie silnika, • omówienie wybranego manewru z załogą oraz przygotowanie manewru awaryjnego (kotwica), • założenie cum rufowych na biegowo, • wybieranie na cumie dziobowej z jednoczesnym luzowaniem cum rufowych, • oddawaniem cum rufowych, • oddanie cumy dziobowej, • silnik mała naprzód • klar na linach i odbijaczach
KRYTERIUM	<ul style="list-style-type: none"> • omówienie manewru z załogą i przygotowanie manewru awaryjnego, • jacht odszedł bezpiecznie od nabrzeża, • wykonano klar na cumach i odbijaczach
ZAGROŻENIE	<ul style="list-style-type: none"> • zablokowanie się cum rufowych na polerze i dziobowej na boi, • wciągnięcie cum rufowych w śrubę, • najechanie na boję i zaczepienie o linę kotwiczną • przerwanie pracy silnika.



FERHOLUNG	
CEL	Przesunięcie jachtu wzdłuż nabrzeża
ISTOTA	Przeholowanie jachtu wzdłuż nabrzeża za pomocą cum i szpringów przy użyciu sił załogi
OMÓWIENIE	<p>Prawidłowo wykonany manewr odbywa się z wyłożonymi odbijaczami oraz linami pracującymi na biegowo</p> <ul style="list-style-type: none"> • do przodu: <ul style="list-style-type: none"> ○ cuma dziobowa i szpring rufowy wybierać, ○ cuma rufowa luzować lub hamować, ○ jacht w pewnej odległości od brzegu, ○ praca sterem. • do tyłu: <ul style="list-style-type: none"> ○ cuma rufowa i szpring dziobowy wybierać, ○ cuma dziobowa luzować lub hamować, ○ jacht w pewnej odległości od brzegu, ○ praca sterem.
KRYTERIUM	<ul style="list-style-type: none"> • jacht przesuwa się równoległe do nabrzeża, bez ocierania, pod kontrolą prowadzącego. • właściwa praca na cumach, szpringach i sterem.
ZAGROŻENIE	<ul style="list-style-type: none"> • otarcie burt, • uderzenie w sąsiednią jednostkę • nieuporządkowane liny • zbyt szybkie wybieranie cumy dziobowej – uderzenie dziobem o nabrzeże



OVERHOLUNG	
CEL	Obrót jachtu przy kei
ISTOTA	Obrót jachtu za pomocą cum i szpringów, przy użyciu sił załogi, w celu stworzenia możliwości odejścia od nabrzeża.
OMÓWIENIE	<p>Prawidłowo wykonany manewr odbywa się z wyłożonymi odbijaczami, dziobem do kei:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zakładamy długi szpring rufowy od strony wody, • zakładamy długi szpring dziobowy od strony kei, • oddajemy cumy, • chronimy dziób bosakiem, • bosakiem odpychamy rufę rozpoczynając obrót jachtu, • wybieramy szpring rufowy, • wybieramy szpring dziobowy, • przekładamy odbijacze na drugą burtę, • prawidłowo cumujemy.
KRYTERIUM	<ul style="list-style-type: none"> • założenie szpringów na jachcie i kei, odpowiednio długich, • wykonanie obrotu o 180^o, • ochrona jachtu przed uszkodzeniem o nabrzeże, • prawidłowa praca bosakiem.
ZAGROŻENIE	<ul style="list-style-type: none"> • nieprawidłowe założenie szpringów, • wybór niewłaściwego kierunku obrotu – uszkodzenie steru i silnika, • brak asekuracji bosakiem - uszkodzenie burty i dziobu.

