

Piotr Lewandowski

Żeglarz Jachtowy

Podstawowy podręcznik żeglarstwa



Wydanie III

Piotr Lewandowski

Żeglarz Jachtowy

Podstawowy podręcznik żeglarstwa

Wydanie III

Książki elektroniczne kopiujecie się szybko, a pisze nieco dłużej. Otrzymałeś kopię tego podręcznika bez jej zakupu?

Spokojnie, jeszcze nic złego się nie stało – zakup podręcznika na naszej stronie – www.morka.pl, wspierając misję edukacyjną oraz moją rodzinną firmę – będzie mi bardzo miło!

Żeglarskie podziękowania za współpracę.



Piotr Lewandowski

Żeglarz Jachtowy
Podstawowy podręcznik żeglarstwa
Wydanie III, Danowiec 2024

Copyright ©Fundacja Akademia Zdrowia
©Piotr Lewandowski

Rysunki: Piotr Lewandowski, Marek Jachowicz, Adrian Czajka
Fotografia na okładce: Piotr Fetter - Klub Żeglarski Energetyk Konin
Korekta: Marta Pawlak
Opracowanie graficzne: Piotr Lewandowski

Wydawca: Fundacja Akademia Zdrowia, Danowiec 25, 62-831 Korzeniew,
www.akademiazdrowia.org.pl



Wszelkie prawa zastrzeżone. Bez pisemnego zezwolenia Wydawcy żadna część tej książki nie może być kopiowana, odtwarzana, ani rozpowszechniana w jakiegokolwiek formie i przy użyciu jakichkolwiek środków.

ISBN: 978-83-965038-9-3

Druk i oprawa:
Print Group
www.printgroup.pl

SPIS TREŚCI

Wstęp	6
Wiadomości o jachtach żaglowych	8
Teoria żeglowania	34
Prawo i przepisy na wodzie	56
Śródlądowe prawo drogi wodnej	62
Prawo drogi na morzu	82
Locja śródlądowa	92
Locja morska	108
Meteorologia	114
Bezpieczeństwo i ratownictwo	124
Etykieta i zwyczaje	138
Węzły	150
Nawigacja	158
Literatura	178



Inne nasze książki:



Dostępne na:



www.morka.pl



www.danowiec.pl

WSTĘP

Trzymasz w ręku podręcznik, którego zadaniem jest przekazanie podstawowych zasad żeglowania na wodach śródlądowych, ale także na morskich wodach przybrzeżnych. Dedykowany jest on dla osób rozpoczynających przygodę z żeglarstwem. Jego tytuł *Żeglarz Jachtowy* pochodzi od podstawowego patentu żeglarskiego, obowiązującego w Polsce. I oczywiście podręcznik ma za zadanie pomóc Tobie zapoznać się z teorią, którą trzeba przyswoić do egzaminu. Ma również podtytuł: *Podstawowy podręcznik żeglarstwa*, gdyż jego celem jest nie tylko przygotować do egzaminu, ale także przedstawić wiedzę, która jest niezbędna do rozpoczęcia żeglowania po wodach śródlądowych i morskich.

Na chwilę obecną (2024 rok), żeby prowadzić jachty żaglowe o długości kadłuba do 7,5 m w Polsce, nie potrzeba żadnych uprawnień. Powyżej 7,5 m potrzebny jest już patent co najmniej żeglarza jachtowego. Jednak bez względu czy żeglujesz z patentem w kieszeni, czy bez uprawnień umieć musisz tyle samo.

W tym podręczniku postaram się zapoznać Cię ogólnie z jachtami żaglowymi, ich budową oraz dowiesz się jak wiatr wprowadza żaglówkę w ruch. Ponieważ żegluga odbywa się po wodzie – mało przyjaznym dla człowieka środowisku, poznamy zasady bezpieczeństwa i podstawy ratownictwa. Zapoznamy się z meteorologią, pomimo tego, że dzisiaj mamy prognozy w smartfonach, trzeba umieć je interpretować. Oczywiście będzie trochę o przepisach, kto komu na wodzie powinien ustąpić i dlaczego. Powiemy również co nieco o locji, czyli o oznakowaniu dróg wodnych zarówno morskich, jak i śródlądowych.

No właśnie – patent żeglarza jachtowego uprawnia do prowadzenia łodzi żaglowych na wodach śródlądowych oraz na części wód morskich. Będzie trzeba zapoznać się z jednymi i drugimi akwenami. Oznakowanie i przepisy na nich odrobinę się różnią, ale postaram się przybliżyć je tak, żeby łatwo było je zapamiętać.

Czego na pewno nie znajdziesz w tym podręczniku? Tak zwanej manewrówki, czyli opisu poszczególnych manewrów. To już zostawiam Twojemu instruktorowi. Z dwóch powodów, po pierwsze gdybyśmy mieli omówić tutaj wszystkie manewry, wyszedłby nam drugi tom podręcznika. Kto wie, może w niedalekiej przyszłości taki powstanie, ale jeszcze nie teraz. Drugim powodem jest to, że często różni instruktorzy mają różne podejście do danego manewru. I przeważnie każda koncepcja manewru jest poprawna, po prostu nie chcę wchodzić w kompetencje instruktora od praktyki.



Zapraszam również na swój kanał na YouTube, na którym z czasem pojawiać się będą propozycje manewrów, a już teraz można tam znaleźć sporo filmów praktycznych, do których z resztą będę się odwoływał linkami (kody QR) zamieszczonymi w podręczniku.

Życzę przyjemnej lektury, stopy wody pod kilem i do zobaczenia na wodzie!

Piotr Lewandowski



Na śródlądowych jachtach maszty możemy kłaść. Robimy to po to, żeby można było przepływać np. pod mostami, czy liniami wysokiego napięcia. Zobacz na filmie jak to można zrobić.

Na jachcie mamy też olinowanie ruchome, czyli liny, których zadaniem jest stawianie żagli, podnoszenie różnych elementów na jachcie jak miecza czy płetwy sterowej. Ustawianie żagli do prawidłowej pracy czy nadawanie żaglom bardziej płaskiego lub wybrzuszonego kształtu – tzw. trymowanie żagli. Podstawowe liny do obsługi żagli opisałem poniżej.

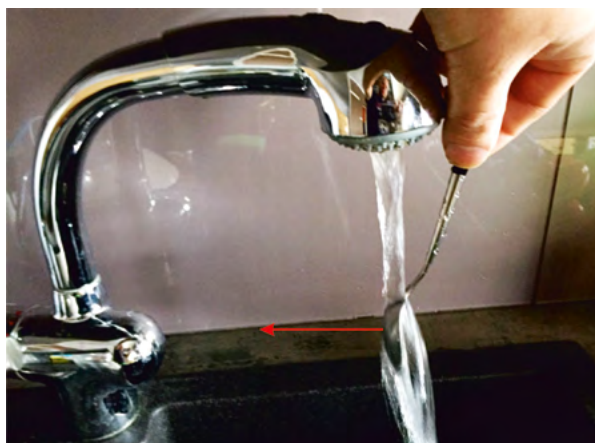
- **Fał** – lina służąca do stawiania żagla, czyli wciągania go na maszt. Fałem nazywamy również wszystkie inne liny, które służą do podnoszenia czegokolwiek. Np. lina do podnoszenia miecza to fał miecza, a lina służąca do podnoszenia płetwy sterowej to oczywiście fał płetwy sterowej.
- **Kontrafał** – to lina działająca przeciwnie do fału. Przy żaglach jej nie spotkamy, bo po prostu jak chcemy zrzucić żagiel to luzujemy fał, a żagiel ściągamy ciągnąc za jego lik przedni. Kontrafał spotkamy na pewno przy płetwie sterowej lub mieczu, zapobiega on podnoszeniu się tych elementów podczas żeglugi.
- **Szot** – to lina służąca do wybierania żagla lub jego luzowania – do prawidłowej pracy. Na przednim żaglu mamy dwa szoty – prawy oraz lewy, a na grocie jeden, zwany też talią, bo ze względu na siły

równowagę, powietrze stara się przedostać z obszaru o wyższym ciśnieniu do obszaru o niższym ciśnieniu, po drodze napotykając żagiel i w pewnym sensie napiera na ten żagiel, co powoduje powstanie siły aerodynamicznej.



Wielkość tej siły zależy od siły wiatru, powierzchni żagla, materiału, z którego wykonany jest żagiel, ustawienia i wybrzuszenia żagla. Na wiele tych czynników mamy wpływ, co pozwala nam żeglować szybciej i np. wygrywać w regatach. O podstawach ustawiania żagli powiemy w dalszej części rozdziału.

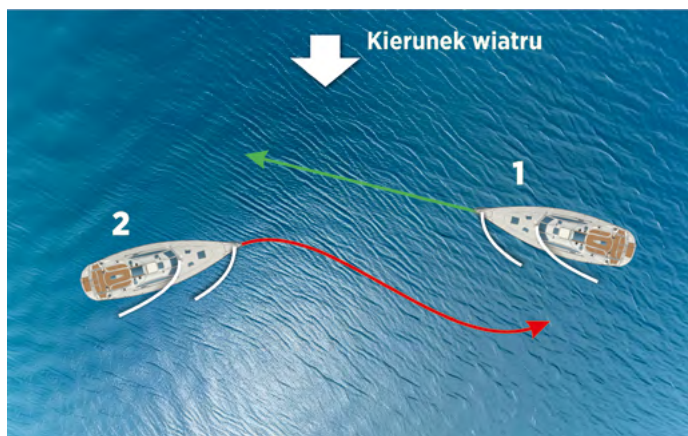
Jako doświadczenie obrazujące powstawanie siły aerodynamicznej na wybrzuszonych kształtach proponuję włożyć łyżkę pod strumień wody, jak na zdjęciu. Łyżka zostanie wciągnięta w strumień.



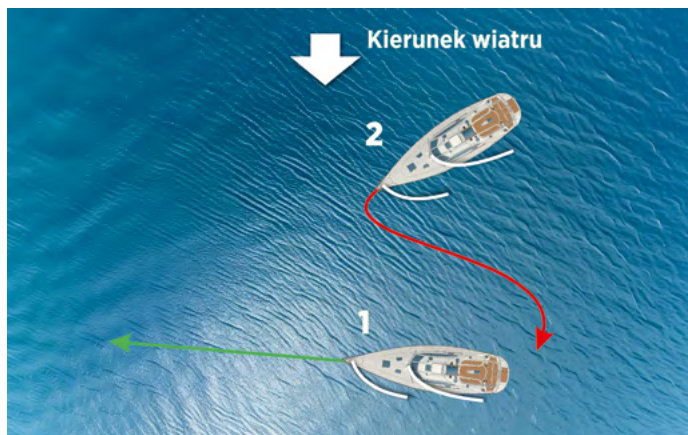
Siła „aerodynamiczna”
na łyżce

Zatem bez większych problemów żaglówka jest w stanie płynąć pod wiatr – no, prawie pod wiatr.

lewym halsem, jeśli ma wiatr z lewej burty (główny żagiel ma na prawej burcie, a w przypadku jachtów rejowych – największy żagiel skośny).



- 2. Zasada jachtu nawietrznego i zawietrznego.** Jeżeli statki płyną tym samym halsem, to powinien ustąpić jacht nawietrzny (znajdujący się od burty nawietrznej – nawietrzna burta to ta, z której strony wieje wiatr).

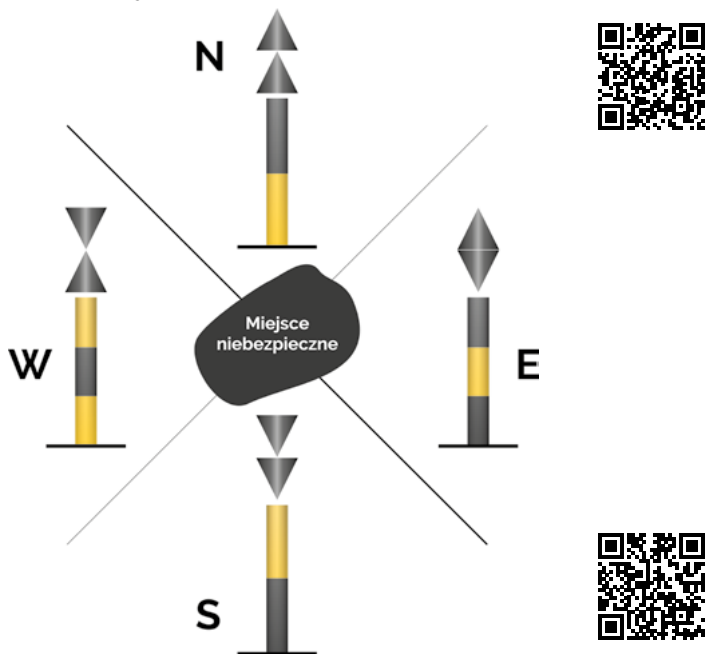


- 3.** Jeżeli nie potrafimy rozpoznać, jakim halsem płynie jakiś jacht (np. żeglujecie pod spinakerem albo ma ożaglowanie rejowe) zakładamy, że płynie on halsem prawym.

Gdy poznamy pewną zasadę, łatwiej będzie nam zapamiętać i rozpoznać znaki kardynalne. Znak szczytowy znaku kardynalnego to dwa czarne trójkąty o różnym ustawieniu. Najłatwiej zapamiętamy je tak:

- **N – znak północny**, północ jest na górze mapy, **trójkąty na znaku skierowane są ku górze**,
- **S – znak południowy**, południe jest na dole mapy, **trójkąty na znaku skierowane są ku dołowi**,
- **E – znak wschodni**, dwa **trójkąty skierowane wierzchołkami na zewnątrz**. W języku niemieckim wschód to Ost, a znak trochę przypomina literę O.
- **W – znak zachodni**, dwa **trójkąty skierowane wierzchołkami do siebie**. Gdybyśmy chcieli narysować znak zachodni bez odrywania ręki od papieru, to najpierw rysujemy literę Z (jak zachód), a następnie łączymy jej wolne końce.

Jak zapamiętać kolory? Sposób jest bardzo prosty. Znając już znaki szczytowe należy zapamiętać, że **wierzchołek trójkąta wskazuje, gdzie ma być na znaku kolor czarny**.



- **www.windguru.cz** – czeski portal, również w języku polskim. Bardzo dobre prognozy dla poszczególnych akwenów.
- **www.meteo.pl** – prognozy numeryczne, wiele map, dobra prognoza na kilka dni naprzód, szczegóły dla małych obszarów.
- **www.windy.com** – portal (i aplikacja o tej samej nazwie) podający dobrą prognozę pogody dla dowolnego obszaru świata. Bardzo ciekawe zobrazowanie i animacje ułatwiają odczyt prognozy. Można oprócz średniej siły wiatru zobaczyć prognozę maksymalnych porywów wiatru czy też falowania.



Zrzut ekranu z aplikacji Windy. Po prawej widać możliwość wyświetlania różnych danych meteorologicznych.

Wiatr

Chyba nie trzeba nikogo przekonywać, że dla żeglarzy wiatr jest najważniejszym czynnikiem pogodowym. Siła wiatru podawana jest w różnych jednostkach. Najbardziej wodniacką jest skala Beauforta. Siłę wiatru i objawy jakie powoduje pokazuje tabelka na stronie [168](#).

Na dużych akwenach wiatr wieje w miarę równo, nie kręci. Natomiast na mniejszych akwenach, jakimi są wody śródlądowe, należy się spodziewać lokalnych zakłóceń siły i kierunku wiatru, jak również specyficznych wiatrów lokalnych. Omówimy te najważniejsze poniżej.



Ratonniczy

Węzły do cumowania

Oczywiście do cumowania możemy używać węzła knagowego, o ile knaga jest na nabrzeżu, ale powinniśmy używać węzła ratonniczego, zakładając go na poler (urządzenie cumownicze). Czasami jednak sytuacja wymaga sprawienia innego węzła cumowniczego. Przedstawiam kilka w filmie:

- **żeglarski** – bardzo przydatny,
- **palowy** – chyba najprostszy węzeł cumowniczy,
- **rybacki** – ładnie wygląda, dobry węzeł cumowniczy.

Węzły cumownicze zakańczamy tzw. **pólsztykami**. Wartość znajomości jest jeszcze tzw. pólsztyk na pólsztyku – szybki węzeł, który nie ślizga się, nie zaciska i dobrze trzyma.



Cumowniczy
żeglarski



Kompas i kursy

Kompas, jak wspomnieliśmy jest bardzo powszechnym urządzeniem, zwłaszcza na morzu. Przydaje się w sytuacjach, gdy nie możemy zastosować zasady „tam płyń”, bo obiekt lub port do którego chcemy zmierzać jest tak daleko, że albo go słabo widać, albo w ogóle go nie widać, bo chowa się za horyzontem. Kursy podajemy również w stopniach, ponieważ kurs to nic innego jak kąt pomiędzy naszym kierunkiem a północą, mierzony zawsze zgodnie z ruchem wskazówek zegara, zaczynając od północy.

Płynąc dokładnie na północ powiemy, że mamy kurs 0° lub 360° , bo to jest to samo. Kurs na wschód do 90° , na południe 180° , na zachód 270° .



Kompas i jego działanie na filmie - kod QR

Jak wyznaczać precyzyjniej kursy? Z dokładnością do 1° ? Przydaje się do tego tzw. trójkąt nawigacyjny, czyli specjalna żeglarska ekierka lub ploter portlandzki. Zobacz na filmie.



Niestety kursu odczytanego na kompasie nie możemy przenieść bezpośrednio na mapę. Tak samo kursem odczytanym z mapy nie możemy od razu żeglować, wyznaczając go na kompasie. Na zakłócenia kompasu wpływają:

- **dewiacja**, czyli magnetyzm własny jachtu – każda magnetyczna rzecz, kawałek metalu albo magnes w głośnikach będzie oddziały-



kpt. Piotr Lewandowski

Kapitan Jachtowy, Kapitan Motorowodny, Yachtmaster RYA/MCA. Instruktor żeglarstwa oraz instruktor motorowodny (PZZ, PZMWiNW, ISSA, RYA). Z wykształcenia informatyk, z pasji i zawodu żeglarz, motorowodniak, strażak-ratownik OSP i ratownik wodny. Szkoleniami żeglarskimi i prowadzeniem rejsów zajmuje się od 1995 roku.

Autor wielu podręczników do nauki żeglarstwa.

Prowadzi od 2003 roku Szkołę Żeglarstwa MORKA, zajmującą się organizacją czarterów, rejsów i szkoleń żeglarskich oraz motorowodnych.

Autor prowadzi również kanał żeglarski na YouTube, w którym dzieli się swoją wiedzą i doświadczeniem: <https://www.youtube.com/MorkaPL>



ISBN: 978-83-965038-9-3