

WYMAGANIA EGZAMINACYJNE NA STOPIEŃ ŻEGLARZA JACHTOWEGO.

1.1. EGZAMIN PRAKTYCZNY:

1. Egzamin praktyczny obejmuje:

- a) manewrowanie jachtem pod żaglami,
- b) manewrowanie jachtem na silniku,
- c) umiejętność kierowania załogą,
- d) pracę w charakterze członka załogi,
- e) umiejętności z zakresu prac bosmańskich.

2. Umiejętność manewrowania:

- a) manewry pod żaglami na jachcie typu słup o długości kadłuba większym niż 5,5 m,
- b) manewry na silniku na jachcie typu słup o długości kadłuba większym niż 5,5m,
- c) egzamin można przeprowadzić przy sile wiatru $(1 \div 5) ^\circ B$, na akwenie manewrowym z dostępnym pomostem pozwalającym w pełni wykonać zadania egzaminacyjne, wyposażonym w sprawne urządzenia cumownicze i dostępną boją manewrową.

3. Manewry pod żaglami:

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

4. Manewry na jachcie na silniku:

- a) manewry podstawowe: odejście od nabrzeża, dojscie do nabrzeża, alarm „człowiek za burta”.
- b) manewry pomocnicze: dojscie do boi, odejście od boi, holowanie jachtu.

5. Zakres wymagań:

a) egzamin z manewrowania jachtem:

- manewrowanie jachtem pod żaglami:
 - zdający wykonuje na jachcie pod żaglami minimum wszystkie manewry podstawowe wymienione w p. 3a,
 - o ilości, kolejności i rodzaju manewrów decyduje KE,
- manewrowanie jachtem na silniku:
 - zdający wykonuje na jachcie minimum wszystkie manewry podstawowe wymienione w punkcie 4a,
 - o ilości, kolejności i rodzaju manewrów decyduje KE,.
- 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, podejmowania decyzji związanych z manewrowaniem i eksploatacją jachtu,
- praca w charakterze członka załogi:
 - zdający wykazuje na jachcie pod żaglami umiejętność: reagowania na przechyty jachtu (balastowanie) bez polecenia prowadzącego, prowadzenia fok w stosunku do kierunku wiatru i ustawienia grota, prawidłowego wykonywania poleceń prowadzącego jacht, prawidłowego odpowiadania na komendy,

b) egzamin z prac bosmańskich:

- zdający wykazuje umiejętność wiązania 12 wymaganych węzłów oraz usuwania prostych usterek i awarii kadłuba i takielunku.

6. Definicje i interpretacje:

- a) osoba zdająca egzamin z manewrowania jachtem pod żaglami i na silniku powinna samodzielnie sterować jachtem,
- b) brak komend i poleceń wydawanych załodze przez zdającego egzamin może być traktowane, jako brak umiejętności z zakresu kierowania pracą załogi,
- c) za właściwe wykonanie komend i poleceń rozumie się także umiejętność samodzielnego wykonania wszystkich czynności, których wymaga manewrowanie danym jachtem,
- d) za prawidłowe wykonanie manewrów pod żaglami uważa się:
 - 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,
 - zwrot przez rufę
 - jacht zmienił hals podczas przechodzenia linii wiatru rufą w ciągłej, nie przerwanej cyrkulacji, z kursu pełny baksztag na kurs pełny baksztag przeciwnego halsu,
 - odejście od nabrzeża
 - jacht odszedł od nabrzeża przy pomocy żagli i popłynął na zadanym halsie,
 - dojscie do nabrzeża
 - jacht doszedł przy pomocy żagli we wskazane przez KE miejsce i zacumował w określony przez nią sposób,
 - 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,
 - dojscie do boi
 - jacht zatrzymał się w linii wiatru, w odległości skutecznego zasięgu bosaka, a boja znajduje się przed dziobem lub przy burcie do wysokości want przedniego masztu,

- zacumowano jacht przy zrzuconym lub zrolowanym foku,
 - odejście od boi
 - jacht po postawieniu żagli i oddaniu cumy dziobowej odszedł od boi na zadanym halsie,
 - 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 fok, w razie konieczności podczas dryfu jachtu w linii wiatru luzowano linę kotwiczną,
 - zejście z kotwicy
 - po wyrwaniu kotwicy jacht odszedł na zadany hals,
 - dokonano klaru kotwicy i liny kotwicznej.
 - stawanie w dryf
 - podczas kursu bajdewind bez luzowania wybranego fok, nastąpiło przejście dziobem linii wiatru, ustawiono jacht burtą do wiatru, płetwę steru wyłożono na burtę nawietrzną i utrzymano jacht w dryfie.
 - e) za prawidłowe wykonanie manewrów na silniku uważa się:
 - odejście od nabrzeża
 - jacht odszedł na zadany kurs,
 - dojeżdżenie do nabrzeża
 - jacht zatrzymał się we wskazanym przez KE miejscu,
 - alarm „człowiek za burtą”
 - jacht zatrzymał się prawidłową burtą przy człowieku a następnie wyciągnięto człowieka w odpowiednim do tego miejscu jachtu na jego pokład.
 - dojeżdżenie do boi
 - jacht zatrzymał się w linii wiatru, w odległości skutecznego zasięgu bosaka, a boja znajduje się przed dziobem lub przy burcie do wysokości want przedniego masztu,
 - zacumowano jacht i wyłączono napęd,
 - odejście od boi
 - jacht po uruchomieniu silnika i oddaniu cumy odszedł od boi na zadany kurs,
 - holowanie pojedynczego jachtu
 - na jachcie sklarowano i zamocowano hol, prawidłowo go podano i przeprowadzono zespół holowniczy we wskazane miejsce,
 - f) obowiązują znajomości 12 węzłów: prosty (płaski), ratowniczy (dwa sposoby), knagowy, buchta, ósemkowy, refowy, szotowy, flagowy, różkowy, sztyk, wyblinka, cumowy żeglarski.
7. Stosuje się następujące kryteria ocen:
- a) 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,
 - b) 4 (dobry) - zdający wykonuje manewry w sposób bezpieczny i skuteczny bez poprawek, potrafi kierować załogą,
 - c) 3 (dostateczny) - zdający wykonuje manewry pod żaglami lub na silniku w sposób bezpieczny i skuteczny z poprawkami, potrafi kierować załogą w stopniu wystarczającym,
 - d) 2 (niedostateczny - ocena nie zaliczająca egzaminu) - zdający nie potrafi wykonać w sposób bezpieczny i skuteczny manewrów, nie potrafi kierować załogą, lub ze względu na bezpieczeństwo załogi lub jachtu odebrana została zdającemu komenda podczas egzaminu,
8. Uwagi końcowe:
- a) przed egzaminem praktycznym KE powinna zapoznać zdających z niniejszymi wytycznymi, a po jego zakończeniu - omówić wyniki (szczególnie w przypadku ocen niedostatecznych),
 - b) KE ma obowiązek zapewnić bezpieczeństwo żeglugi w czasie trwania egzaminu
 - c) na życzenie zdającego KE powinna umożliwić mu zapoznanie się w czasie paru minut z właściwościami żeglugowymi jachtu,
 - d) jeżeli KE uzna, że wykonywany manewr zagraża bezpieczeństwu załogi lub jachtu, powinna odebrać zdającemu komendę, co oznacza ocenę niedostateczną,
 - e) KE decyduje o tym czy wykonany manewr był bezpieczny i skuteczny oraz o ocenie egzaminu,
 - f) droga przebyta przez jacht i liczba zwrotów może być, co najwyżej dwukrotnie większa od uznanej przez KE za niezbędne,
 - g) osoba zdająca egzamin może wykonywany manewr przerwać i powtórzyć go od początku tylko raz,
 - h) egzamin z manewru: alarm „człowiek za burtą” odbywa się na otwartym akwenu,
 - i) ocena końcowa egzaminu praktycznego jest średnią arytmetyczną z poszczególnych jego członów.

1.2. EGZAMIN TEORETYCZNY:

1. Egzamin teoretyczny obejmuje sprawdzenie wiadomości z następujących przedmiotów:
 - a) budowa jachtu,
 - b) teoria żeglowania,
 - c) przepisy,
 - d) locja śródlądowa,
 - e) ratownictwo,
 - f) meteorologia.
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