

SYSTEM SZKOLENIA POLSKIEGO ZWIĄZKU ŻEGLARSKIEGO NA PAŃSTWOWE PATENTY ŻEGLARSKIE

Na podstawie art. 37a ust.13 Ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. nr 123 poz. 857 z późn. zm.) Polski Związek Żeglarski, Uchwałą nr 42/Z/XXXVII Zarządu PZŻ z dnia 23 lipca 2013 r., przyjął System szkolenia PZŻ na państwowe patenty żeglarskie. System uwzględnia zapisy dotyczące żeglarstwa zawarte w Rozporządzeniu Ministra Sportu i Turystyki z dnia 9 kwietnia 2013 r. w sprawie uprawiania turystyki wodnej, oraz w Rozporządzeniu Ministra Sportu i Turystyki oraz Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 22 maja 2013 r. w sprawie szczegółowych warunków uzyskiwania upoważnienia do przeprowadzenia egzaminu potwierdzającego posiadanie odpowiedniej wiedzy i umiejętności z zakresu żeglarstwa oraz warunków kadrowych i organizacyjnych koniecznych do przeprowadzenia tego egzaminu.

1. ZAŁOŻENIA OGÓLNE

1. Możliwe są wszelkie formy szkolenia, które zapewnią realizację niniejszego programu szkolenia na wybrany patent żeglarski.
2. Organizatorem niniejszego programu szkolenia może być osoba prawna lub fizyczna, przy spełnieniu poniższych warunków:
 - kierownik wyszkolenia żeglarskiego (KWŻ) posiada patent żeglarski wyższy niż stopień, na który prowadzone jest szkolenie i patent Instruktora Żeglarstwa PZŻ oraz inne wymagane przepisami uprawnienia,
 - pozostali członkowie żeglarskiej kadry instruktorskiej posiadają patenty żeglarskie co najmniej takie, na jakie prowadzone jest szkolenie i co najmniej patent Młodszego Instruktora Żeglarstwa PZŻ oraz inne wymagane przepisami uprawnienia.
3. Podczas zajęć praktycznych na wodzie zostanie zapewnione wymagane przepisami zabezpieczenie ratownicze.
4. Instruktorzy żeglarstwa prowadzący szkolenie powinni posiadać polisę ubezpieczeniową OC w zakresie prowadzenie szkolenia żeglarskiego.

2. SZKOLENIE NA PATENT ŻEGLARZA JACHTOWEGO

Osoba odbywająca szkolenie na patent żeglarza jachtowego powinna opanować wiedzę i umiejętności praktyczne umożliwiające bezpieczne prowadzenie jachtu żaglowego w zakresie uzyskiwanych uprawnień.

2.1. Wiedza teoretyczna:

1. Przepisy
 - 1.1. Podstawowe przepisy żeglugowe obowiązujące na wodach śródlądowych odnoszące się do żeglugi jachtowej:
 - wybrane definicje,
 - zasady ruchu żeglugowego,
 - sygnalizacja wzrokowa i dźwiękowa statków,
 - sygnały wzywania pomocy,
 - znaki żeglugowe,
 - uprawnienia do prowadzenia jachtów żaglowych,
 - dokumenty jachtu żaglowego,

- ogólne przepisy bezpieczeństwa,
 - wypadki i awarie - zasady postępowania,
 - przepisy lokalne.
- 1.2. Elementarne wiadomości o przepisach obowiązujących na wodach morskich oraz przepisy portowe.
 - 1.3. Etykieta jachtowa – zasady zachowania się na jachcie i obyczaje żeglarskie, etykieta flagowa.
 - 1.4. Podstawowe zasady ochrony wodnego środowiska naturalnego.
2. Wiadomości o śródlądowych jachtach żaglowych:
 - 2.1. Rodzaje jachtów śródlądowych, podział ze względu na budowę, osprzęt i eksploatację.
 - 2.2. Nazewnictwo podstawowych części składowych jachtu śródlądowego i jego osprzętu.
 - 2.3. Zasady obsługi silnika jachtowego.
 - 2.4. Zasady obsługi instalacji jachtowych: paliwowej, gazowej, elektrycznej, wodnej.
 - 2.5. Wyposażenie jachtu niezbędne do bezpiecznej żeglugi: ratownicze, przeciwpożarowe, medyczne.
3. Teoria żeglowania
 - 3.1. Wiatr rzeczywisty i pozorny.
 - 3.2. Kursy jachtu względem wiatru.
 - 3.3. Działanie steru i miecza.
 - 3.4. Siły działające na jacht będący w ruchu..
 - 3.5. Stateczność jachtu.
 - 3.6. Praca żagli.
 - 3.7. Nawietrzność i zawietrzność jachtu.
4. Zasady manewrowania śródlądowym jachtem żaglowym pod żaglami i na silniku
 - 4.1. Manewry pod żaglami.
 - 4.2. Manewry na silniku.
 - 4.3. Cumowanie i kotwiczenie.
 - 4.4. Kierowanie załogą, komendy żeglarskie.
 - 4.5. Umiejętność planowania i wyboru drogi jachtu.
 - 4.6. Żeglowanie w trudnych warunkach pogodowych.
 - 4.7. Żegluga na rzece.
5. Locja
 - 5.1. Śródlądowy szlak żeglugowy:
 - informacje o korycie rzeki,
 - oznakowanie szlaku żeglugowego,
 - elementarne informacje o budowlach hydrotechnicznych – śluza, jaz,
 - informacje o popularnych polskich szlakach żeglugowych.
 - 5.2. Elementarne wiadomości o nawigacyjnym oznakowaniu wód morskich oraz zaplanowanie krótkiej żeglugi po wodach morskich.
6. Ratownictwo
 - 6.1. Bezpieczeństwo żeglugi i ratownictwo w żegludze śródlądowej:
 - osobiste środki wypornościowe, rodzaje i sposoby posługiwania się nimi,
 - inne środki bezpieczeństwa na jachcie śródlądowym,
 - przygotowanie jachtu i załogi do żeglugi w trudnych warunkach pogodowych,
 - zasady zachowania się po wywrotce jachtu,
 - zasady postępowania podczas alarmu „człowiek za burtą”,

- wiadomości o służbach ratowniczych na wodach śródlądowych,
 - podstawy pomocy przedmedycznej w najczęściej występujących obrażeniach na jachcie,
 - zasady działań ratowniczych w trudnych warunkach pogodowych.
- 6.2. Podstawowe informacje o ratownictwie na wodach morskich:
- Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR), Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne,
 - ratownictwo brzegowe: brzegowe stacje ratownictwa, stacje ratownictwa morskiego,
 - sygnałowe środki ratownicze.

7. Meteorologia

- 7.1. Podstawowe wiadomości o wiatrach - znajomość skali Beauforta.
- 7.2. Podstawowa znajomość wybranych zjawisk meteorologicznych.
- 7.3. Niebezpieczne dla żeglarzy zjawiska meteorologiczne, ich oznaki i sposób postępowania.
- 7.4. Znajomość meteorologii w zakresie rozumienia komunikatów meteorologicznych i prognoz pogody.
- 7.5. Umiejętność uzyskiwania prognoz pogody.

2.2. **Umiejętności praktyczne:**

1. Umiejętność wykonywania następujących czynności i zasady bezpieczeństwa ich wykonywania:

- użytkowanie środków ratunkowych,
- poruszanie się po jachcie,
- obsługa żagli,
- obsługa szotów,
- refowanie żagli,
- obsługa miecza,
- obsługa urządzenia sterowego,
- obsługa silnika przyczepnego lub stacjonarnego,
- obsługa cum, praca cumami,
- obsługa odbijaczy,
- umiejętność pagajowania,
- użytkowanie bosaka i pychu,
- umiejętność balastowania,
- obsługa kotwicy,
- obsługa podstawowych instalacji na jachcie: paliwowej, wodnej, elektrycznej, gazowej,
- taklowanie jachtu, klar jachtu,
- przygotowanie jachtu do wypłynięcia, sprawdzenia stanu technicznego jachtu żaglowego i jego wyposażenia z uwagi na bezpieczeństwo żeglugi,
- przygotowanie jachtu do żeglugi w trudnych warunkach pogodowych,
- poprawny dobór ożaglowania,
- regulacja powierzchni ożaglowania,
- trzymanie kursu,
- regulacja prędkości pod żaglami i na silniku,
- nadawanie prędkości początkowej (bieg do przodu, bieg wsteczny),
- hamowanie przy pomocy kotwicy,
- cumowanie jachtu,
- obrót lub przesunięcie jachtu przy pomocy, praca cumami,
- kotwiczenie jachtu na otwartym akwenie i przy brzegu.

2. Umiejętność wykonania następujących manewrów:

2.1. Manewry pod żaglami:

- zmiana kursu (odpadanie, ostrzenie),
- zacieśniona cyrkulacja,
- zwrot przez sztag,
- zwrot przez rufę,
- stawanie w dryf,
- alarm „człowiek za burta”,
- dojście do boi,
- odejście od boi,
- stawanie na kotwicy,
- zejście z kotwicy,
- odejście od nabrzeża,
- dojście do nabrzeża,

2.2. Manewry na silniku:

- zmiana kursu,
- zacieśniona cyrkulacja,
- odejście od nabrzeża,
- dojście do nabrzeża,
- alarm „człowiek za burta”
- dojście do boi,
- odejście od boi,
- stawanie na kotwicy,
- zejście z kotwicy,
- holowanie pojedynczego jachtu.

3. Prace bosmańskie:

- umiejętność wiązania podstawowych węzłów żeglarskich: prosty, ratowniczy (dwa sposoby), knagowy, ósemkowy, refowy, szotowy, flagowy, rożkowy, sztyk, wyblinka, cumowy żeglarski, buchta,
- podstawowe naprawy osprzętu i instalacji jachtowych.

2.3. Normy i zalecenia

1. Szkolenie praktyczne pod żaglami i na silniku powinno odbywać się na śródlądowym jachcie kabinowym typu słup o długości kadłuba ponad 5,5 m, wyposażonym w silnik. Zaleca się, aby długość kadłuba jachtu była w zakresie od 6 do 8 m. Dopuszcza się wykorzystanie dodatkowo w szkoleniu pod żaglami otwarto pokładowy jacht mieczowy typu słup.
2. Uwzględniając różne formy organizacji szkolenia praktycznego, ustala się, że łączny czas szkolenia pojedynczej osoby za sterem jachtu nie może być krótszy niż 15 godzin.
3. Podczas szkolenia praktycznego wszystkie osoby mają mieć założone kamizelki ratunkowe zgodne z obowiązującymi normami.
4. Szkolenie praktyczne powinno odbywać się przy sile wiatru 1-4^B. Szkolenie przy sile wiatru 5^B powinno zawierać tylko elementy nauki żeglowania w trudnych warunkach pogodowych.
5. Nabrzeże lub pomost wykorzystywany do szkolenia praktycznego powinien być o długości co najmniej 10 m, wyposażony w poprawne urządzenia cumownicze. Głębokość wody przy pomoście powinna pozwalać bez zakłóceń wykonywać szkoleniowe manewry. Nabrzeże lub pomost powinien spełniać wszystkie warunki bezpiecznego przebywania na nim osób odbywających szkolenie.
6. Akwen szkoleniowy powinien pozwalać bez zakłóceń prowadzić szkolenie praktyczne oraz prowadzenie pełnej obserwacji szkolenia. Na akwenu szkoleniowym powinna być umieszczona co najmniej jedna boja manewrowa.

7. Podczas szkolenia powinna być przygotowana do natychmiastowego użycia motorówka ratownicza.
8. Podczas szkolenia praktycznego powinna być prowadzona ciągła obserwacja akwenu szkoleniowego.

3. SZKOLENIE NA PATENT JACHTOWEGO STERNIKA MORSKIEGO

Osoba odbywająca szkolenie na patent jachtowego sternika morskiego powinna opanować wiedzę i umiejętności praktyczne umożliwiające bezpieczne prowadzenie jachtu żaglowego w zakresie uzyskiwanych uprawnień.

3.1. Wiedza teoretyczna

1. Przepisy
 - 1.1. Międzynarodowe Przepisy o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu.
 - 1.2. Przepisy regulujące postępowanie po wypadku morskim lub awarii.
 - 1.3. Przepisy regulujące sprawy bezpieczeństwa żeglugi statków sportowych w zakresie środków ratunkowych, przeciwpożarowych, łączności i sygnalizacji.
 - 1.4. Przepisy nadzoru technicznego w zakresie dokumentacji klasyfikacyjnej jachtu.
 - 1.5. Wymagane dokumenty jachtu i załogi w czasie pływania po wodach morskich.
 - 1.6. Wybrane zagadnienia z kodeksu morskiego i innych ustaw: prawa i obowiązki kapitana statku, bezpieczeństwo żeglugi, holowanie i pilotaż, ubezpieczenia, umowa ratownicza.
 - 1.7. Ogólne zasady regulujące ubezpieczenia jachtów, postępowanie poawaryjne.
 - 1.8. Zakres uprawnień żeglarskich wynikających z aktualnie obowiązujących przepisów.
 - 1.9. Przepisy i zwyczaje żeglarskie ujęte dobrą praktyką morską i etykietą jachtową.
2. Wiadomości o morskich jachtach żaglowych
 - 2.1. Rodzaje morskich jachtów żaglowych.
 - 2.2. Nazewnictwo podstawowych części składowych jachtu morskiego i jego osprzętu.
 - 2.3. Główne parametry morskich jachtów żaglowych.
 - 2.4. Zasady obsługi instalacji oraz urządzeń jachtu morskiego. Umiejętność oceny ich stanu technicznego.
 - 2.5. Ocena stanu technicznego wyposażenia jachtu wymienionego w karcie bezpieczeństwa i aktualność atestów.
 - 2.6. Eksploatacja silników:
 - zasady obsługi silnika wysokoprężnego oraz jego podstawowe parametry techniczne,
 - dobór materiałów eksploatacyjnych,
 - zasady bezpieczeństwa przy obsłudze napędów jachtowych
 - zasady eksploatacji instalacji elektrycznej (akumulatory, alternator lub prądnica, rozrusznik).
3. Teoria żeglowania, zasady manewrowania jachtem morskim
 - 3.1. Stateczność i pływalność jachtu morskiego.
 - 3.2. Żeglowanie na fali, siły działające na jacht.
 - 3.3. Cumowanie i kotwiczenie.
 - 3.4. Manewry pod żaglami i na silniku.
 - 3.5. Planowanie rejsu morskiego, przygotowanie jachtu oraz załogi.

- 3.6. Żeglowanie na wodach pływowych.
 - 3.7. Żeglowanie w bardzo trudnych warunkach pogodowych.
 - 3.8. Zasady sztormowania.
4. Nawigacja
 - 4.1. 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.
 - 4.2. Magnetyzm ziemski i magnetyzm własny jachtu: deklinacja - sposób zapisu na mapach morskich polskich i angielskich i obliczanie jej aktualnej wartości.
 - 4.3. Określanie dewiacji, sporządzanie wykresów i tabelki dewiacji.
 - 4.4. Kursy i namiary kompasowe, magnetyczne i rzeczywiste.
 - 4.5. Prędkość i droga jachtu: kurs, kąt drogi po wodzie i nad dnem, poprawka na wiatr (dryf) i poprawka na prąd (znos), jednostki prędkości.
 - 4.6. Pozycja jachtu: zliczona, obserwowana, prawdopodobna.
 - 4.7. Określanie pozycji obserwowanej jachtu: linie pozycyjne z namiaru, kąta poziomego, kąta kursowego, wykreślanie bezpiecznej linii pozycyjnej z kąta poziomego i namiaru, określenie pozycji obserwowanej z równoczesnych i nierównoczesnych namiarów, dobór obiektów namierzanych w celu minimalizacji błędu pozycji obserwowanej.
 - 4.8. Zasady dobrej praktyki morskiej: umiejętność zapisu w dzienniku jachtowym i na mapie, żegluga w wąskich przejściach i przygotowanie nawigacyjne wejścia do portu.
 - 4.9. Instrumenty nawigacyjne i zasady ich użytkowania: kompas, log, sonda, GPS.
 - 4.10. Systemy nawigacyjne, elektroniczna aparatura nawigacyjna.
 5. Locja
 - 5.1. Oznakowanie nawigacyjne wód morskich i miejsc niebezpiecznych, System IALA.
 - 5.2. Mapy morskie, klasyfikacja, konstrukcja, skala, zakres informacji, używane skróty, oznaczenia.
 - 5.3. Spisy światła i spisy sygnałów nawigacyjnych (polskie i angielskie).
 - 5.4. Locje polskie, locje angielskie.
 - 5.5. Znajomość zjawiska pływów i prądów pływowych, tabele pływów.
 - 5.6. Przygotowanie nawigacyjne wyjścia i wejścia do portu.
 6. Meteorologia
 - 6.1. 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.
 - 6.2. Wiatry, przyczyny powstawania wiatru, ogólna cyrkulacja atmosfery, wiatry lokalne, skala Beauforta.
 - 6.3. Chmury: znajomość rodzajów chmur wg klasyfikacji międzynarodowej i ich podziału.
 - 6.4. 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.
 - 6.5. Podstawowe rodzaje mgieł i typowe warunków ich powstawania.
 - 6.6. Określanie pozycji jachtu względem najbliższego układu barycznego i frontów atmosferycznych.

- 6.7. 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.
- 6.8. Komunikaty meteorologiczne: umiejętność wybrania na podstawie polskich i angielskich spisów sygnałów radiowych danych stacji nadających komunikaty pogodowe, umiejętność odbioru i zanotowania treści komunikatu, zasady działania i obsługi systemu „Navtex”.
- 6.9. 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.

7. Sygnalizacja, łączność

- 7.1. Sposoby wzywania pomocy.
- 7.2. Znajomość wybranych flag MKS.
- 7.3. Podstawy systemu GMDSS:
 - umiejętność nawiązania łączności za pomocą radiotelefonu VHF,
 - łączność poprzedzona sygnałami MAYDAY, PANPAN, SECURITE,
 - podstawowa umiejętność wzywania pomocy i korespondencji w niebezpieczeństwie za pomocą radiotelefonu w języku polskim i angielskim.
- 7.4. Znajomość zasad obsługi i umiejętność prawidłowego użycia: pławki dymnej, rakiety spadochronowej i innych środków pirotechnicznych dostępnych na jachcie.

8. Ratownictwo

- 8.1. Zasady bezpieczeństwa na jachcie morskim.
- 8.2. Zasady bezpieczeństwa na jachcie w warunkach sztormowych.
- 8.3. Środki bezpieczeństwa na jachcie morskim: liny bezpieczeństwa, szelki bezpieczeństwa, kamizelki ratunkowe, koła ratunkowe, tratwa ratunkowa, pławka EPIRB, transponder radarowy SART.
- 8.4. Morskie służby ratownicze (SAR), zasady współdziałania z nimi.
- 8.5. Porozumiewanie się ze stacjami ratownictwa brzegowego, sposoby porozumiewania się ze statkami lub śmigłowcami udzielającymi pomocy, znajomość techniki udzielania pomocy.
- 8.6. Postępowanie w przypadku awarii lub pożaru na jachcie, profilaktyka przeciwpożarowa.
- 8.7. Postępowanie w przypadku kolizji lub wypadku.
- 8.8. Postępowanie w przypadku alarmu „człowiek za burtą”.
- 8.9. Udzielanie pierwszej pomocy przedmedycznej. Wyposażenie apteczki jachtowej.
- 8.10. Hipotermia, pierwsza pomoc w przypadku hipotermii.
- 8.11. Holowanie jachtu w sytuacjach awaryjnych.
- 8.12. Sztrandowanie i ewakuacja załogi.

3.2. **Umiejętności praktyczne**

1. Prowadzenie nawigacji metodą graficzną.
2. Prowadzenie nawigacji na akwenach pływowych:
 - określenie głębokości w portach zasadniczych i dołączonych,
 - określenie kierunków i prędkości prądów pływowych,
 - nawigacyjne przygotowanie wejścia do portu na akwenie pływowym.

3. Korzystanie z polskich i anglojęzycznych pomocy i wydawnictw nawigacyjnych.
4. Korzystanie z urządzeń łączności ze szczególnym uwzględnieniem wzywania pomocy.
5. Korzystanie z systemu GPS.
6. Nawigacyjne przygotowanie rejsu.
7. Praca załogi i eksploatacja jachtu morskiego.
 - 7.1. Obsługa silnika:
 - a) określenia na podstawie instrukcji obsługi rozmieszczenia elementów silnika wymagających kontroli i ich obsługa,
 - b) sprawdzenia układu chłodzącego i wylotowego,
 - c) określania prądu ładowania akumulatora ze źródła zewnętrznego,
 - d) usuwania usterek silnika w zakresie ustalonym w jego instrukcji obsługi.
 - 7.2. Taklowanie jachtu, klar jachtu.
 - 7.3. Obsługa żagli, osprzętu i podstawowych urządzeń na jachcie z zachowaniem zasad bezpieczeństwa.
 - 7.4. Poprawny dobór ożaglowania.
 - 7.5. Regulacja powierzchni ożaglowania.
 - 7.6. Obsługa instalacji jachtowych.
 - 7.7. Obsługa kotwicy.
 - 7.8. Cumowanie jachtu.
 - 7.9. Obrót lub przesunięcie jachtu przy pomocy, praca cumami.
 - 7.10. Przygotowanie jachtu do wypłynięcia, sprawdzenia stanu technicznego jachtu i jego wyposażenia z uwagi na bezpieczeństwo żeglugi.
 - 7.11. Przygotowanie jachtu do żeglugi w trudnych warunkach pogodowych.
8. Umiejętność wykonania następujących manewrów jachtem morskim:
 - 8.1. Manewry pod żaglami:
 - zacieśniona cyrkulacja,
 - zwrot przez sztag,
 - zwrot przez rufę,
 - stawanie w dryf,
 - alarm „człowiek za burtą”,
 - dojście do boi,
 - odejście od boi,
 - stawanie na kotwicy,
 - zejście z kotwicy,
 - odejście od nabrzeża,
 - dojście do nabrzeża.
 - 8.2. Manewry na silniku
 - odejście od nabrzeża,
 - dojście do nabrzeża,
 - alarm „człowiek za burtą”
 - dojście do boi,
 - odejście od boi,
 - stawanie na kotwicy,
 - zejście z kotwicy,
 - holowanie pojedynczego jachtu.

3.3. Normy i zalecenia

1. Szkolenie praktyczne pod żaglami i na silniku powinno odbywać się na wodach morskich, na jachcie morskim typu slup o długości kadłuba od 7 m do 18 m, wyposażonym w silnik stacjonarny. Zaleca się, aby długość kadłuba jachtu była w zakresie od 9 m do 12 m.
2. Uwzględniając różne formy organizacji szkolenia praktycznego, ustala się, że łączny czas szkolenia pojedynczej osoby kierującej jachtem, nie może być krótszy niż 10 godzin.
3. Podczas szkolenia praktycznego wszystkie osoby mają mieć założone kamizelki ratunkowe zgodne z obowiązującymi normami.
4. Szkolenie praktyczne powinno odbywać się przy sile wiatru 1-5 B. Szkolenie przy sile wiatru 6 B powinno zawierać tylko elementy nauki żeglowania w trudnych warunkach pogodowych.
5. Nabrzeże lub pomost wykorzystywany do szkolenia praktycznego powinien być o długości co najmniej 20 m, wyposażony w poprawne urządzenia cumownicze. Głębokość wody przy pomoście powinna pozwalać bez zakłóceń wykonywać szkoleniowe manewry. Nabrzeże lub pomost powinien spełniać wszystkie warunki bezpiecznego przebywania na nim osób odbywających szkolenie.
6. Akwen szkoleniowy powinien pozwalać bez zakłóceń prowadzić szkolenie praktyczne. Na akwenu szkoleniowym powinna być umieszczona co najmniej jedna boja manewrowa.
7. Podczas szkolenia powinna być przygotowana do natychmiastowego użycia motorówka ratownicza.

4. DEFINICJE

1. Osoba kierująca jachtem śródlądowym (szkolenie na patent żeglarski jachtowy) powinna:
 - płynąc pod żaglami obsługiwać urządzenie sterowe oraz szot grota (dotyczy to przypadku gdy jacht żegluje z wykorzystaniem tego żagla),
 - płynąc na silniku powinna obsługiwać urządzenie sterowe i silnik.
2. Osoba kierująca jachtem:
 - wydaje komendy i polecenia załodze zgodnie z obowiązującym systemem komend,
 - nie wydaje sobie komend,
 - wykazuje umiejętność kierowania i planowania pracy załogi,
 - wydaje komendy i polecenia we właściwym momencie oraz egzekwuje ich wykonywanie.
3. Brak komend i poleceń wydawanych załodze przez kierującego jachtem jest traktowane, jako brak umiejętności z zakresu kierowania pracą załogi.
4. Działanie członka załogi:
 - umiejętność prawidłowego reagowania na przechyły jachtu (balastowanie) bez polecenia kierującego jachtem,
 - umiejętność prawidłowego ustawienia fok w stosunku do kierunku wiatru,
 - prawidłowe zachowanie podczas alarmu „człowiek za burtą”,
 - prawidłowe wykonywanie poleceń kierującego jachtem,
 - prawidłowe odpowiadanie na komendy.
5. Podczas wykonywania manewru alarm „człowiek za burtą” za właściwą burtę, którą podchodzi się do „człowieka za burtą” rozumie się:

- a) na wodach śródlądowych:
 - na jachcie mieczowym otwartopokładowym – burta nawietrzna,
 - na jachcie kabinowym burta, po której stronie na rufie jest drabinka wejściowa lub inne urządzenie wspomagające wejście na pokład,
 - b) na wodach morskich:
 - burta zawietrzna.
6. 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) stawanie w dryf:

jacht z dowolnego kursu został skierowany na wiatr a następnie bez wstrzymania cyrkulacji i bez luzowania pracującego szotu foka jacht powinien przejść linię wiatru i mając całkowicie wyluzowany szot grota i zablokowany szot foka jacht powinien ustawić się burtą do wiatru, następnie po przełożeniu i zablokowaniu steru na przeciwległej burcie jacht powinien rozpocząć dryf,
 - d) odejście od nabrzeża:

jacht został sprawdzony pod względem sprawności technicznej oraz niezbędnego wyposażenia, został dokonany wybór manewru, nastąpił podział zadań dla załogi, jacht został przygotowany do manewru, jacht po oddaniu cum i uzyskaniu prędkości manewrowej odszedł bezpiecznie od nabrzeża z wykorzystaniem co najmniej jednego żagla i popłynął na zadanym halsie
 - e) dojście do nabrzeża:

jacht został wstępnie przygotowany do manewru, zostało wybrane miejsce oraz dokonany wybór manewru, nastąpił podział zadań dla załogi, jacht został przygotowany do wybranego manewru, jacht doszedł bezpiecznie w wybrane miejsce do nabrzeża z wykorzystaniem co najmniej jednego żagla i został poprawnie zacumowany i sklarowany,
 - f) alarm „człowiek za burtą”:

ogłoszono alarm, wyznaczono obserwatora, podano środki ratunkowe po nawietrznej „człowieka za burtą”, został wybrany i wykonany manewr podejścia do „człowieka za burtą” (definicja nie dotyczy manewru z wykorzystaniem dryfu), jacht podpłynął do „człowieka za burtą” kursem bajdewind, właściwą burtą z prędkością ok. 1 węzła (ok. 0,5 m/s), w czasie nie dłuższym niż 3 minuty, (na jachcie morskim nie dłuższym niż 5 minut), wykonując nie więcej niż dwa zwroty, wyznaczono odpowiednio wcześniej osoby do podjęcia „człowieka za burtą” i w najdogodniejszym miejscu w zależności od konstrukcji jachtu, podjęto go z wody na pokład, udzielono „człowiekowi” niezbędnej pomocy, utrzymano zdolność manewrową jachtu przez cały czas manewru
 - g) alarm „człowiek za burtą” (z wykorzystaniem dryfu):

ogłoszono alarm, podano środki ratunkowe po nawietrznej „człowieka za burtą” jacht został postawiony w dryf, jacht będąc w dryfie podpłynął w pobliżu „człowieka za burtą” w czasie nie dłuższym niż 3 minuty (na jachcie morskim nie dłuższym niż 5 minut), wyznaczono odpowiednio wcześniej osoby do podjęcia „człowieka za burtą” i w najdogodniejszym miejscu w zależności od konstrukcji jachtu, podjęto go z wody na pokład, udzielono „człowiekowi” niezbędnej pomocy, jacht przez cały czas manewru był postawiony w dryf,

- h) dojście do boi:
nastąpił wybór sposobu wykonania manewru i podział zadań dla załogi, jacht został przygotowany do manewru, jacht zatrzymał się przy boi w odległości skutecznego zasięgu bosaka, a boja znajduje się przed dziobem lub przy burcie do wysokości want, zacumowano jacht poprawnie do boi,
- i) odejście od boi:
nastąpił wybór sposobu wykonania manewru i podział zadań dla załogi, jacht został przygotowany do manewru, jacht po oddaniu cumy dziobowej odszedł od boi i ustawił się na zadanym halsie,
- j) stawanie na kotwicy:
nastąpił wybór miejsca do wykonania manewru i podział zadań dla załogi, jacht został przygotowany do manewru, jacht zatrzymał się w wybranym miejscu w linii wiatru, rzucono kotwicę i luzując linę kotwiczną jacht na biegu wstecznych odszedł na określoną odległość a następnie został poprawnie sklarowany,
- k) zejście z kotwicy:
nastąpił wybór sposobu wykonania manewru i podział zadań dla załogi, jacht został przygotowany do manewru, po wyrwaniu kotwicy jacht odszedł na zadany hals, dokonano klaru kotwicy i liny kotwicznej.

7. Za prawidłowe wykonanie manewrów na silniku uważa się:

- a) odejście od nabrzeża:
jacht został sprawdzony pod względem sprawności technicznej oraz niezbędnego wyposażenia, został dokonany wybór manewru, nastąpił podział zadań dla załogi, jacht został przygotowany do manewru, jacht po oddaniu cum i uzyskaniu prędkości manewrowej odszedł bezpiecznie od nabrzeża i popłynął wybranym kursem,
- b) dojście do nabrzeża:
jacht został wstępnie przygotowany do manewru, zostało wybrane miejsce oraz dokonany wybór manewru, nastąpił podział zadań dla załogi, jacht został przygotowany do wybranego manewru, jacht doszedł bezpiecznie w wybrane miejsce do nabrzeża, został poprawnie zacumowany i sklarowany,
- c) alarm „człowiek za burtą”:
ogłoszono alarm, wyznaczono obserwatora, podano środki ratunkowe po nawietrznej „człowieka za burtą”, wykonano poprawną cyrkulację i jacht podpłynął do „człowieka za burtą” kursem na wiatr, właściwą burtą z prędkością ok. 1 węzła (ok. 0,5 m/s), w czasie nie dłuższym niż 3 minuty (na jachcie morskim nie dłuższym niż 5 minut), wyznaczono odpowiednio wcześniej osoby do podjęcia „człowieka za burtą” i w najdogodniejszym miejscu w zależności od konstrukcji jachtu, podjęto go z wody na pokład, udzielono „człowiekowi” niezbędnej pomocy, utrzymano zdolność manewrową jachtu przez cały czas manewru.