

RETMANAT DRUŻYN WODNYCH HUFCA ZHP PABIANICE



PORADNIK DLA KADRY  
PROWADZĄCEJ  
SZKOLENIA  
NA STOPIEŃ  
ŻEGLARZA JACHTOWEGO

*pwd. Bartosz Pawełczyk*

PABIANICE 2006

## SPIS TREŚCI

1. <b>Wstęp</b> .....	3
2. <b>Uprawnienia i obowiązki instruktora</b> .....	4
3. <b>Bezpieczeństwo szkolenia</b> .....	5
4. <b>Ratownictwo</b> .....	7
5. <b>Praca załogi na jachcie</b> .....	9
6. <b>Przygotowanie do manewrów</b> .....	12
6.1. Balastowanie jachtu.....	12
6.2. Stawanie w linii wiatru.....	12
6.3. Zmiana nawietrzności i zawietrzności jachtu.....	13
6.4. Zmiana halsu bez zmiany kursu.....	13
7. <b>Główne manewry</b> .....	14
7.1. Zwrot przez sztag.....	14
7.2. Zwrot przez rufę.....	15
7.3. Uwagi do zwrotu przez sztag.....	15
7.4. Uwagi do zwrotu przez rufę.....	16
8. <b>Dodatkowe manewry</b> .....	18
8.1. Odejście i podejście do kei.....	18
8.2. „Człowiek za burzą”.....	22
8.3. Odejście i podejście do boi.....	23
8.4. Stawanie i zejście z kotwicy.....	23
9. <b>Wykaz węzłów i splotów wymaganych na stopień żeglarza jachtowego</b>	25
10. <b>Wychowanie żeglarskie</b> .....	26
10.1. Cechy instruktora.....	26
10.2. Żeglarstwo jako sposób na wychowanie.....	27
10.3. Rola nagrody i kary w wychowaniu.....	28
11. <b>Dydaktyka szkolenia teoretycznego</b> .....	29
12. <b>Bibliografia</b> .....	31

## **1. WSTĘP.**

Szkolenie żeglarskie oprócz typowej nauki prowadzenia jachtu łączy wiele walorów wychowawczych. Dla wielu ludzi żeglarstwo jest atrakcyjne, w związku z tym kursanci traktują je jak przygodę i niekiedy spełnienie swoich marzeń. Dobrym posunięciem instruktora jest wykorzystanie tego w szkoleniu. Żeglarstwo rozwija cechy osobowości młodych ludzi, hartuje, wyrabia zdolność szybkiego podejmowania decyzji i działania w zespole, co w późniejszym czasie okazuje się bardzo przydatne w życiu codziennym. Kształtuje w nich poczucie obowiązku i odpowiedzialność za innych i za siebie. Wyrabia także spostrzegawczość, a kontakt z przyrodą rozwija doznania estetyczne i poznawcze.

Jak doskonałą formą wychowawczą jest żeglarstwo wiedział już po odzyskaniu niepodległości przez Polskę gen. Mariusz Zaruski i druh hm. Witold Bublewski, oraz wielu innych, których trudno tu wymienić. To przecież dzięki ich zasługą powstała idea harcersko-żeglarskiego wychowania. Gdyby ten sposób kształtowania młodych ludzi nie miał sensu, to polskie harcerstwo nie byłoby armatorem tak wielkiej floty jachtów, na czele ze wspaniałym żaglowcem „Zawiszą Czarnym”.

## 2. UPRAWNIENIA I OBOWIĄZKI INSTRUKTORA.

- Instruktor jest podwładnym KWŻ<sup>1</sup> i wykonuje jego polecenia związane z realizacją szkolenia żeglarskiego
- Jest zobowiązany do realizacji planu szkolenia praktycznego i teoretycznego
- Odpowiada za stan techniczny powierzonego sprzętu szkoleniowego i jego prawidłową eksploatację
- Odpowiada za bezpieczeństwo przydzielonej załogi
- Posiada prawo wykluczenia z prowadzonych zajęć kursanta, który nie podporządkowuje się poleceniom, a o zaistniałej sytuacji zobowiązany jest poinformować KWŻ
- Jest zobowiązany do pełnienia służby w obozie zgodnie z harmonogramem
- Jest zobowiązany do przestrzegania przepisów i regulaminów obowiązujących na terenie obozu
- Ma prawo żądać od kierownictwa obozu ubezpieczenia OC<sup>2</sup>, na koszt ośrodka na okres swej pracy lub ubezpieczyć się indywidualnie w dowolnej firmie ubezpieczeniowej
- Posiada obowiązek reagowania na niewłaściwe zachowanie uczestników obozu, szczególnie w sytuacjach zagrażających bezpieczeństwu osób
- W przypadku przekroczenia obowiązujących przepisów, zasad, niespełnieniu wyznaczonych obowiązków może otrzymać nagane, karę lub zostać skreślony z listy kadry obozu
- Może korzystać, po uprzednim uzgodnieniu z KWŻ z wolnego sprzętu pływającego poza czasem trwania zajęć programowych
- Jest zobowiązany stawić się do pracy na obozie dzień przed rozpoczęciem zajęć. Obóz opuszcza za zgodą KWŻ po spełnieniu wszystkich czynności związanych z zakończeniem obozu (pakowanie sprzętu)

---

<sup>1</sup> KWŻ – Komendant (Kierownik) Wyszkolenia Żeglarskiego.

<sup>2</sup> OC – ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

### 3. BEZPIECZEŃSTWO SZKOLNENIA.

Instruktor prowadzący zajęcia na wodzie, niezależnie od umiejętności i uprawnień załogi jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo na jachcie, oraz za sam jacht. Ważnym elementem szkolenia żeglarskiego powinno być przeprowadzenie pokazu, ewentualnie wykładu w zakresie posługiwania się środkami ratunkowymi, bezpiecznego poruszania się na jachcie, oraz obsługi stanowisk manewrowych.

Podczas cyklu szkolenia używanie kamizelek asekuracyjnych lub kapoków przez całą załogę i instruktora powinno stać się nawykiem. Osobisty sprzęt asekuracyjny, czyli kapok lub kamizelki powinny zostać sprawdzone przez noszących je podczas testu pływackiego. Test ten umożliwia zaobserwowanie jak kursanci zachowują się w wodzie, czy umieją pływać, oraz czy wydane im kamizelki spełniają swoją funkcję.

W trakcie szkolenia praktycznego uczestnicy popełniają wiele błędów, co zwiększa ryzyko podczas pływania. Szkolący się posiadają małe doświadczenie i często nie są świadomi niebezpieczeństwa, a sternik<sup>3</sup> znający tego typu sytuację uważa to za normalne i nie uprzedza załogi. W celu eliminacji niebezpiecznych sytuacji instruktor powinien kontrolować manewry kursantów i reagować, gdy stają się niebezpieczne, oraz uświadomić o zagrożeniach, które mogą wystąpić podczas szkolenia. Należy pamiętać, aby przed przystąpieniem do wykonania danego manewru omówić go szczegółowo krok po kroku, zwracając baczna uwagę na sytuację niebezpieczną.

Należy uświadomić załogę, że polecenia sternika muszą być wykonywane natychmiast i bez wahania, a jakiegokolwiek uwagi przeprowadza się po wykonaniu manewru. Wynika to nie tylko z etykiety jachtowej, gdzie sternikowi należy się szacunek jako „pierwszemu po Bogu”, ale również ze względów bezpieczeństwa, bo na jachcie nie ma miejsca na demokrację – polecenia wydaje jedna osoba. Instruktor powinien wystrzegać się brawury podczas manewrów, ponieważ często jest ona przyczyną niebezpiecznych sytuacji lub wręcz wywrotki, czy awarii sprzętu.

Szkolenie powinno tak przebiegać, aby nie występowały sytuacje, gdzie załoga pływa w nadmiernym stresie, gdyż negatywnie wpływa to na proces

---

<sup>3</sup> Sternik – w całym niniejszym poradniku osoba odpowiedzialna za jacht i prowadząca praktyczne szkolenie.

szkolenia. Zbyt duże rozluźnienie również jest negatywne, ponieważ powoduje rozkojarzenie i brak skupienia wśród szkoleńców.

Ważnym elementem podczas szkolenia praktycznego jest ubiór. Powinien być wygodny i nie krępować ruchów, oraz dobrany do warunków pogodowych. Nieodzownym elementem jest czapka i okulary przeciwsłoneczne, które chronią oczy podczas słonecznych dni. Natomiast na deszcz najlepiej sprawdza się kompletny sztormiak ze spodniami, który chroni nas przed wodą i wiatrem.

#### 4. RATOWNICTWO.

Podczas manewrów na wodzie mogą zaistnieć sytuacje, w których nastąpi wywrotka jachtu. W związku z tym załoga powinna poznać zasady postępowania po wywrotce i sposoby stawiania wywróconego jachtu własnymi siłami. Metodę stawiania wywróconej jednostki nie można traktować jako idealnego przepisu, a jedynie jako wskazówki.

W większości przypadków mieczowe lub mieczowo-balastowe jachty śródlądowe posiadają komory wypornościowe, które pozwalają utrzymać się jednostce i załodze na wodzie. Dlatego po wywrotce nie wolno oddalać się od jachtu. W każdej sytuacji priorytetem jest zdrowie załogi, dlatego od samego początku należy wpajać, aby nie odpływać od wywróconego jachtu. Zdecydowanie załoga jest bardziej bezpieczna trzymając się jednostki pływającej. Pierwszą czynnością po wywrotce jest założenie przez załogę kamizelek asekuracyjnych lub kapoków jeśli wcześniej załoga ich nie założyła. Kolejną czynnością to sprawdzenie stanu załogi. Po upewnieniu się, że nikomu nic się nie stało przystępujemy do stawiania jachtu. Jakiegokolwiek decyzje podjęte przez instruktora muszą być bezwzględnie wykonywane przez załogę. Ważne jest, aby jak najszybciej podłożyć pod top masztu koło ratunkowe, kapok lub inny przedmiot uniemożliwiający zrobienie przez jacht „grzybka”<sup>4</sup>, oraz należy zabezpieczyć wszelki osprzęt (pagaje, wiosła, gretingi, kotwica, itp.) przed odpinięciem lub utonięciem. Kolejno należy zrzucić wszystkie żagle. Czynność ta nie należy do łatwych, ponieważ często namoknięta liklina blokuje się w likszparze. Jeśli nastąpiło poplątanie się fałów, które uniemożliwiają nam zrzucenie żagli należy przeciąć fał tuż przy kauszy. Po opuszczeniu całego miecza część załogi staje na nim i wykorzystując boczny wiatr (fala uderza w burtę, a wiatr wieje od strony, na którą położony jest maszt) próbuje go postawić.

W momencie, gdy jacht zaczyna się podnosić, należy asekurować go z obu burt, aby nie doszło do ponownej wywrotki. Wstawiamy go dziobem pod wiatr, aby fala nie wlewała się do kokpitu. W tym celu możemy wyrzucić z dziobu kotwicę, która odpowiednio nas ustawi pod wiatr. Jedna osoba wchodzi od rufy do kokpitu i zaczyna wybierać wodę, reszta załogi rozmieszczona jest wzdłuż obu burt i stabilizuje jacht. Jeśli górna krawędź szyszynki mieczowej znajduje się pod

---

<sup>4</sup> „Grzybek” – wywrócenie się jachtu do góry dnem.

powierzchnią wody należy uszczelnić ją np. ubraniami. Zapobiega to wlewaniu się wody przez szczelinę w skrzynce mieczowej. W miarę wylewania wody z jachtu stopniowo może wchodzić do kokpitu cała załoga.

Jeśli wszystkie sposoby zawiodły i nie możemy postawić jachtu należy przy pomocy drugiego jachtu lub motorówki holować naszą jednostkę na mieliznę i tam powtórzyć próby.

W przypadku, gdy jacht zrobił „grzyba” można go postawić przy pomocy drugiego jachtu lub motorówki. Tok postępowania jest podobny jak przy stawianiu jachtu własnymi siłami, z tym że drugi Jach pomaga nam postawić go do pionu ciągnąc najwyżej zamocowany na maszcie fał.



## 5. PRACA ZAŁOGI NA JACHCIE.

Pierwszym krokiem szkolenia praktycznego na stopień żeglarza jachtowego powinno być wyszkolenie kandydata na dobrego załoganta. Przecież na każdym jachcie fachowa i dobrze wyszkolona załoga to połowa sukcesu i co najważniejsze, bezpieczna żegluga. Każdy członek załogi powinien umieć obsługiwać każde stanowisko na jachcie. Jak najszybciej kursanci powinni opanować przygotowanie jachtu do wypłynięcia i poznać obsługę stanowisk manewrowych jachtu. Bez opanowania tych czynności dalsze prowadzenie szkolenia jest bezsensowne i mija się z celem.

W zasadzie praca załogi rozpoczyna się od momentu taklowania jachtu. Już podczas pierwszego kontaktu kursantów ze sprzętem uczą się nazewnictwa i wiele innych czynności wykonywanych podczas taklowania jachtu. Instruktor powinien omówić i zademonstrować sposób stawiania masztów, kolejność mocowania want i sztagu, sposób mocowania bomu z masztem, a także wiele szczegółów związanych z osprzętem jachtu. Dla wielu wydaje się to stratą czasu, ponieważ sternik-instruktor przy pomocy jednej osoby jest w stanie szybciej i sprawniej otaklować jacht bez udziału załogi, która jest często „zielona” i trzeba jej wiele rzeczy pokazywać, co jest męczące. Jednak taka jest rola instruktora, który powinien omówić każdy szczegół, aby nigdy nie zdarzyła się sytuacja, że nasz wychowanek czarterując lun mając własny jacht spowoduje wypadek, bo nie wiedział jak dany element naprawić lub zabezpieczyć. Wbrew pozorom kursant mając kontakt z osprzętem jachtu szybko uczy się jak ważną rolę dany element odgrywa i jak go się użytkuje.

Podczas pierwszych godzin szkolenia należy omówić bezpieczeństwo na jachcie, konieczność używania kamizelek asekuracyjnych, sposób poruszania się na jachcie, oraz jak ważną rolę, nie tylko estetyczną odgrywa klar jachtu.

Należy wyrobić w kursantach nawyk kontrolowania sprzętu, na którym pływają. Począwszy od sprawdzania szczelności kadłuba, przez działanie steru i miecza, a kończąc na olinowaniu. Kontrola olinowania stałego i ruchomego eliminuje nam przykre niespodzianki podczas pływania. Sprawdzamy, czy stalówki nie są popękane, nie występują „wszy”<sup>5</sup>, oraz stan ściągaczy i ich zabezpieczenie. Przy olinowaniu ruchomych kontrolujemy szczególnie opaski

---

<sup>5</sup> Wszy – ostre zadziory na stalówkach, powstałe wskutek pęknięcia i rozplecenia się jednej lub kilku drutów składowych.

przy kauszach, głównie przy ożaglowaniu gaflowym. Należy pamiętać, że każdy sprzęt zużywa się i należy wyczuć, w którym momencie dany element wymienić, aby nie doszło do wypadku.

Sprawa ożaglowania również nie może zostać pominięta. Żagle należą do jednych z droższych części jachtu, dlatego powinniśmy nauczyć przyszłych żeglarzy jak się z nimi obchodzić. Pamiętajmy o ich poprawnym składaniu i marlowaniu podczas klaru, suszeniu, oraz o tym, że większość żagli wyposażona jest w listwy usztywniające, które muszą być odpowiednio umieszczone w kieszeniach.

Jak już wspomniano wcześniej środki ratunkowe (kapoki, kamizelki asekuracyjne, koła ratunkowe, rzutki, itp.) pełnią ważną funkcję na jachcie, szczególnie szkoleniowym i nie powinny zostać pominięte podczas omawiania funkcji i działania elementów jachtu. Ich stan techniczny musi być bez zarzutu. Nie wolno używać środków ratunkowych jako odbijaczy lub siadać na nich, a także nie mogą znajdować się w bliskim kontakcie wysokiej temperatury i środków chemicznych.

Naturalnym zjawiskiem na początku kursu jest chęć jak najszybszego wyjścia przez uczestników na wodę. To dobry objaw i należy go wykorzystać, jednak w przemyślany sposób. W pierwszej kolejności musimy dowiedzieć się czy nasi podopieczni kiedykolwiek żeglowali. Nie jest to konieczne, bo przecież to my mamy nauczyć ich tego. Nawet jeśli żeglowali, to często zdarza się, że i tak niewiele potrafią, bo tylko siedzieli lub mają złe nawyki, których trzeba jak najszybciej oduczyć. Najlepiej zacząć od początku i nigdy nie wypływać z nieprzeszkoloną załogą.

Jeśli już pokazaliśmy poszczególne części jachtu podczas taklowania, to teraz omawiamy pracę na poszczególnych stanowiskach. Na początek minimum potrzebne do wyjścia na wodę:

- pagajowanie, wiosłowanie
- balastowanie
- praca przy mieczu, opuszczanie, podnoszenie, komendy
- praca przy sterze, opuszczanie i podnoszenie płetwy sterowej, komendy
- praca przy żaglach, stawianie, zrzucanie, komendy
- cumowanie, rzucanie kotwicy, komendy

Również przed wyjściem na wodę należy zweryfikować wiedzę kursantów pod względem znajomości węzłów i w miarę potrzeby nauczyć niezbędnych węzłów. Z praktyki wynika, że zupełnie wystarczają następujące węzły:

- ósemka
- knagowy
- dowolny cumowniczy np.: żeglarski, rybacki itp.
- dowolny do łączenia dwóch lin np.: związ wantowy, bramszotowy itp.

W miarę posuwania się szkolenia oczywiście kursanci muszą rozmijać znajomość węzłów, która przydaje się podczas wielu prac żeglarskich.

## 6. PRZYGOTOWANIE DO MANEWRÓW.

### 6.1. BALASTOWANIE JACHTU.

Instruktor od pierwszych dni szkolenia praktycznego musi wpajać załodze, że balastowanie odgrywa znaczącą rolę podczas żeglowania. Po pierwsze poprawia rozkład sił, działanie siły aerodynamicznej i hydrodynamicznej, co przekłada się na prędkość jachtu. Po drugie to wpływa na stateczność poprzeczną, przez wzrost momentu prostującego. Gdyby nie było to takie ważne, to nie montowano by pasów balastowych i trapezów na jachtach regatowych. Kursantom zazwyczaj wydaje się, że im większy przechył, tym szybciej jacht płynie. Podczas pływania kursanci powinni sami wiedzieć, kiedy należy balastować, bez ciągłego przypominania o tym.

### 6.2. STAWANIE W LINII WIATRU.

Stawanie w linii wiatru można wykonywać jako przerywnik pomiędzy głównymi manewrami. Manewr ten nie należy do skomplikowanych i pozwoli kursantom poznać inercję jachtu<sup>6</sup> i zdolność manewrową przy małych prędkościach, co zdecydowanie ułatwi wykonywanie np. podejścia do boi lub kei. Stawanie w linii wiatru to nie to samo, co stawanie w łopocie. Owszem stojąc w linii wiatru stoimy w łopocie, ale luzując żagle np. w bejdewindzie staniemy w łopocie, ale nie w linii wiatru. Należy tu podkreślić niebezpieczeństwo przy łopocie żagli (uwaga na bom). Ważnym aspektem jest utrzymanie jachtu w linii wiatru przez mocne wybranie tylnego żagla, oraz działanie steru podczas odchodzenia z linii wiatru na biegu wstecznym. Opanowując ten manewr kursant wyczuje jacht i opanuje umiejętność sterowania w miejscu lub przy bardzo małych prędkościach. Manewrowanie przy niewielkich prędkościach jest dość trudne, ponieważ mamy brak działania lub ograniczone działanie steru.

---

<sup>6</sup> Inercja jachtu – bezwładność jachtu, droga jaką jacht potrzebuje do wytracenia całej prędkości płynąc pod wiatr. Zależy m.in. od: siły wiatru, kursu względem wiatru, stanu wody, masy jachtu itd.

### 6.3. ZMIANA NAWIETRZNOŚCI I ZAWIETRZNOŚCI.

Tą część manewrów należy traktować jako ciekawostkę i zobrazowanie praw fizyki rządzących poruszającym się jachtem. Oczywiście znajomość tych praw pomorze przyszłym żeglarzom pływać optymalnie, wykorzystując maksymalnie siłę wiatru i sprzęt zainstalowany na jachcie. Dążenie do nawietrzności jachtu powoduje jego ostrzenie, natomiast dążenie do zawietrzności sprawia, że jacht odpada. Powyższe zmiany dokonuje się przez przesuwanie bocznego środka oporu<sup>7</sup>, oraz środka ożaglowania jachtu<sup>8</sup>. Wymienione wyżej środki ulegają zmianie w zależności od prędkości jachtu i siły wiatru.

Jacht staje się nawietrzny, gdy:

- przegłębimy kadłub na dziobie
- pochylimy lub przesuniemy maszt w kierunku rufy
- wybierzemy lub zwiększymy powierzchnię żagla tylnego
- luzujemy lub zmniejszymy żagiel przedni
- opuścimy lub przesuniemy miecz lub płetwę sterową w stronę dziobu (w zależności od kształtu i rodzaju miecza)

Jacht staje nie zawietrzny, gdy:

- przegłębimy kadłub na rufie
- pochylimy lub przesuniemy maszt w kierunku dziobu
- wybierzemy lub zwiększymy powierzchnię żagla przedniego
- luzujemy lub zmniejszymy powierzchnię żagla tylnego
- podniesiemy lub przesuniemy miecz lub płetwę sterową w stronę rufy (w zależności od kształtu i rodzaju miecza)

---

<sup>7</sup> Środek bocznego oporu (SBO) – punkt przyłożenia wypadkowej siły oporów hydrodynamicznych.

<sup>8</sup> Środek ożaglowania (SO) – punkt przyłożenia wypadkowej siły aerodynamicznej.

#### 6.4. ZMIANA HALSU BEZ ZMIANY KURSU.

Polega na przetrzuceniu fok na przeciwną burtę, gdy płyniemy fordewindem „na motyla”. Utrzymanie odpowiednio pracujących żagli podczas żeglugi „na motyla” wymaga koncentracji i ciągłej korekty sterem. Uwagę należy zwrócić na możliwość przelecenia bomu na przeciwną burtę, ponieważ po wyluzowaniu żagli tylnych jacht ma tendencję do odpadania, może to spowodować niekontrolowany zwrot przez rufę.

## 7. GŁÓWNE MANEWRY.

Często jest wiele niejasności i niedomówień w związku z poniższymi manewrami. Wynika to głównie z faktu, że nie wszyscy kursanci rozumieją te manewry i potrafią je sobie wyobrazić w przestrzeni kursów względem wiatru. To znaczy, że każdy podpunkt tych zwrotów wykonywany jest w odpowiednim momencie, innym na różnych jachtach, różnej sile wiatru i prędkości wykonywania zwrotów. Najważniejsze, żeby komendy wydawać odpowiednio wcześniej, tak aby załoga miała szansę rzeczywiście je wykonać. To nie ma być „sztuka dla sztuki”, a przemyślane działanie.

### 7.1. ZWROT PRZEZ SZTAG.

- *do zwrotu przez sztag*
- *sternik ster lewo/prawo*
- *bezana szot wybierz*
- *grota szot wybierz*

gdy zaczynamy wchodzić w kąt martwy i fok przestaje pracować,

- *prawo/lewy foka szot luz*
- *grota szot luz*
- *bezana szot luz*

gdy przejdziemy dziobem linię wiatru i fok przejdzie na drugą burzę,

- *lewy/prawy foka szot wybieraj*
- *grota szot wybieraj*
- *bezana szot wybieraj*
- *sternik ster zero*

ta komenda może zostać wydana wcześniej w zależności od szybkości wykonywania zwrotu,

- *sternik tak trzymaj*
- *po zwrocie*

## 7.2. ZWROT PRZEZ RUFĘ.

- *do zwrotu przez rufę*
- *sternik ster lewiej/prawiej*
- *meldować o pracy foka*

ta komenda występuje tylko wtedy, gdy osoba dowodząca nie widzi foka, gdy jesteśmy w pełnym baksztagu lub fordewindzie, w zależności od szybkości zwrotu,

- *bezana szot wybierz*
- *grota szot wybierz*
- *lewy/prawy foka szot wybierz*
- *prawy/lewy foka szot luzuj*
- *sternik ster zero*

ta komenda może zostać wydana wcześniej w zależności od szybkości wykonywania zwrotu,

- *sternik tak trzymaj*
- *po zwrocie*

## 7.3. UWAGI DO ZWROTU PPRZEZ SZTAG.

- *sternik ster lewo/prawo* – wychylenie płetwy sterowej w lewo/prawo o  $30^{\circ} \div 45^{\circ}$  od osi symetrii
- *bezana szot wybierz* – wybranie szotów bezana „na blachę”, co powoduje ostrzenie jachtu
- *grota szot wybierz* – jw. z tym, że nie jest to konieczne, często komendę tą pomija się i grot pozostawia się wybrany tak jak przy ostrym bejdewindzie
- *prawy/lewy foka szot luz* – luzowanie szota, gdy fok przestaje pracować, w celu ograniczenia hamowania przy pracy żagla wstecz. Czasami fok przytrzymuje się dłużej, aby przeciągnął dziób jachtu na drugi hals, ale zawsze związane jest to ze stratą prędkości
- *grota szot luz* – luzowanie grota w linii wiatru powoduje odpadanie jachtu, co ułatwia zmianę halsu i nabranie prędkości
- *bezana szot luz* – jw.
- *lewy/prawy foka szot wybieraj* – wybieranie foka do pracy po zmianie halsu



- *grota szot wybieraj* – jw.
- *bezana szot wybieraj* – jw.
- *sternik ster zero* – ustawienie płetwy sterowej w osi symetrii jachtu, komenda ta może być wydana wcześniej, w zależności jak szybko wykonywany jest manewr
- *sternik tak trzymaj* – sterowanie na obiekt na lądzie lub dany kurs
- *po zwrocie* – zakończenie zwrotu, szczególnie ważne przy złożonych manewrach, gdzie trzeba oddzielić poszczególne zwroty np. manewr „człowiek za burką”

#### 7.4. UWAGI DO ZWROTU PRZEZ RUFĘ.

- *sternik ster lewej/prawej* – lekkie wychylenie płetwy sterowej w lewo/prawo o  $10^{\circ}$ ÷ $30^{\circ}$  od osi symetrii jachtu
- *meldować o pracy foka* – fok przestaje pracować, gdy grot go zasłoni na kursie pełnym i czasami tego nie widać, dlatego załoga powinna zameldować o tej sytuacji, chyba że dowodzący widzi fok
- *bezana szot wybierz* – wybranie szota zapobiega szybkiemu przeleceniu bomu na przeciwną burtę. Komenda musi być wydana na tyle wcześnie, aby załoga zdążyła wybrać szot
- *grota szot wybierz* – jw.
- *lewy/prawy fok szot wybieraj* – gdy fok przestaje pracować wybranie szota po stronie nawietrznej i luzowanie go po stronie zawietrznej (napięte oba szoty) zapobiega owinięciu się foka o sztag
- *prawy/lewy szot luzuj* – jw.

## 8. DODATKOWE MANEWRY.

Manewry dodatkowe tworzone są przez mniej skomplikowane manewry podstawowe, do których należą: zwrot przez sztag i zwrot przez rufę. Do kategorii manewrów złożonych zaliczamy:

- odejście od kei
- podejście do kei
- „człowiek za burcią’
- odejście od boi
- podejście do boi
- stawanie na kotwicy
- zejście z kotwicy

Manewry te wykorzystują poznane wcześniej przez kursantów zwroty i zdobyte umiejętności, a ich złożoność jest różnorodność. Ich realizacja polega głównie na odpowiednim i przemyślanym połączeniu poznanych wcześniej manewrów. Pod względem złożoności niewiele dochodzi tu nowych elementów.

Podstawowym zadaniem instruktora w tej części szkolenia jest nauczenie kursantów logicznego myślenia i przestrzennego planowania manewrów. Nie należy to do łatwych zadań, ponieważ zależy od bystrości i wyobraźni przyszłych żeglarzy. Instruktor powinien urozmaicać szkolenie poprzez przeplatanie różnych manewrów między sobą, a nie non-stop jednego przez pół dnia. Należy w miarę możliwości zmieniać również akwen pływania, wykonywać różne warianty manewrów, przy różnych kursach względem wiatru. Jak wiadomo rutyna „zabija”, więc należy unikać szablonowych rozwiązań. Trzeba dążyć do tego, aby część szkolenia wyglądała tak, że instruktor daje zadanie do realizacji, a szkolący wykonują je. Oczywiście wszystkie manewry powinny być stopniowo omawiane i zaprezentowane przez sternika, a po ich wykonaniu podsumowane i oceniane z podkreśleniem rażących błędów.

## 8.1. ODEJŚCIE I PODEJŚCIE DO KEI.

Należy chyba do najtrudniejszych manewrów złożonych, ponieważ dużo w nim niewiadomych tj.: siła wiatru, kurs względem wiatru, inercja jachtu, położenie kei i inne. W celu wykonania bezpiecznego podejścia lub odejścia od kei należy wszystkie te parametry przeanalizować i wybrać optymalne rozwiązanie. Większość kursantów unika lub wręcz boi się tego manewru jak „diabeł święconej wody”. Wynika to obawy, że nie będą potrafili zatrzymać jachtu i uderzą w keję, oraz że nie będą potrafili pokierować załogą. Najważniejsze jest zaplanowanie całego manewru. Pocenień rozpocząć się dużo wcześniej, aby mieć wystarczająco czasu na wykonanie wszystkich czynności tj.:

- zaobserwować kierunek wiatru w rejonie kei, oraz jak podchodzą inne jachty,
- zaplanować, gdzie będziemy podchodzić, czy jest dostatecznie dużo miejsca, czy nie jest zbyt płytko, oraz czy nie jest niebezpieczne dno (podwodne przeszkody, kamienie, itp.)
- obsadzić załogę na stanowiskach manewrowych, wyznaczyć osoby do cum, kotwicy, odbijaczy i innych,
- przygotować kotwicę jeśli dno pozwala na jej użycie, warto używać jej do hamowania jako manewru awaryjnego,
- przygotować cumy do rzutu (zaknagować jeden koniec, porządnie zbuchtować)
- przygotować wiosła, pagaje lub uruchomić silnik,
- zredukować ożaglowanie w zależności od siły wiatru i kursu, w jakim planujemy podejście.

Problemem podczas podchodzenia do kei może być zarówno zbyt duża prędkość, jak i za mała, a jedyną receptą na poznanie inercji i „wyczucie” jachtu jest pływanie nim jak najwięcej, czyli praktyka. Z powyższych rozważań jednoznacznie wynika, że najlepszą receptą na powyższe manewry jest częste ich wykonywanie.

W celu wytracenia prędkości stosujemy hamowanie żaglami<sup>9</sup>, hamowanie wiosłami, pagajami lub silnikiem (przy zrzuconych żaglach), hamowanie kotwicą lub powtarzamy podejście jeśli mamy możliwość.

---

<sup>9</sup> Hamowanie żaglami – stosuje się przy podchodzeniu pod wiatr i polega na wypchnięciu bomu grota, ewentualnie bezana na wiatr. W przypadku hamowania bezanem i grotem ich bomy muszą zostać wypchnięte na różne burty, aby zrównoważyć siłę hamującą.

Jeśli jacht za szybko wytracił prędkość to zrzucamy żagle i podchodzimy na wiosłach, pagajach lub silniku. Oczywiście trudno jest stworzyć idealny przepis na bezpieczne i bezproblemowe podejście lub odejście od kei, ponieważ każdy manewr jest inny i jak już wspomniałem zależy od wielu czynników.

W przypadku wiatru odpychającego, który wieje prostopadle lub skośnie do kei podejście realizujemy typową inercją jachtu, podchodząc pod wiatr. W zależności od jego siły redukujemy żagle, luzujemy je i w łopocie podchodzimy na odległość rzutu cumami lub długość bosaka.

Gdy wiatr wieje dopychająco, prostopadle lub skośnie do kei to można zrzucić żagle i podejść na samym foku, w odpowiedniej odległości zrzucić, zgasić foka<sup>10</sup> lub go zrolować i wyhamować na kotwicy. Drugi sposób polega na zatrzymaniu jachtu w linii wiatru w takiej odległości od kei, aby starczyło cumy kotwicznej do kei, zrzucamy żagla, wyrzucamy kotwicę z dziobu i luzujemy cumę kotwiczną na tyle, by zacumować rufą do kei. Podobnie można postąpić, jeśli mamy do dyspozycji boję. Manewr wykonujemy podobnie, z tym że zamiast kotwicy używamy boi.

W przypadku wiatru wiejącego wzdłuż kei należy wyostrzyć do linii wiatru, tak aby stanąć w łopocie tuż przy kei (równoległe do niej). Hamujemy żaglami lub cumą nabiegowo rzuconą z rufy.

We wszystkich metodach podejścia do kei należy stosować odbijacze i ewentualnie bosak, aby chronić nasz jacht, oraz jachty sąsiadujące. Jeśli nie jesteśmy pewni podejścia lub warunki atmosferyczne są złe należy zrezygnować z podchodzenia na żaglach i podpłynąć na wiosłach, pagajach lub silniku.

Sposobów odejścia od kei jest również dużo i zależą od wiatru, oraz zacumowania jachtu. Priorytetem podczas odchodzenia jest uzyskanie przez jacht prędkości manewrowej. Oznacza to, że żagle należy stawiać przy kei, gdy jacht jest przycumowany, a manewr wykonujemy na żaglach. Oczywiście jeśli nie jesteśmy pewni manewru lub warunki atmosferyczne są złe odejście realizujemy na wiosłach, pagajach lub silniku i nie ryzykujemy, że wiatr nas zdryfuje.

W przypadku wiatru odpychającego, który wieje prostopadle lub skośnie względem kei stawiamy żagle i odchodzimy biegiem wstecznym używając grota na słupie lub foka i bezana na keczu, aby zrównoważyć działanie żagli. Jako asekurację

---

<sup>10</sup> Zgasić fok – szybkie zwinięcie (stłamszenie) w kierunku sztagu foka, by nie pracował.

stosujemy cumę dziobową założoną nabiegowo<sup>11</sup> i wyciąganie się na cumie rufowej zamocowanej do kotwicy lub boi.

W przypadku wiatru dopychającego, prostopadle lub skośnie wiejącego względem kei to wykonujemy overholung<sup>12</sup> (gdy stoimy rufą do wiatru), przekładając cumę rufową na dziób, a dziobową na rufę, tak aby stanąć dziobem pod wiatr. Następnie stawiamy żagle o odchodzimy tak jak wyżej.

W przypadku wiatru wiejącego wzdłuż kei należy postawić żagle pod wiatr, wybrać foka tak, aby odciągnął dziób od kei i chroniąc ruję odbijaczem odchodzimy od nadbrzeża. Metoda ta najlepiej sprawdza się przy wietrze wiejącym prawie dokładnie równoległe do kei, wówczas fok ma duże możliwości pracy wstecz.

---

<sup>11</sup> Cuma nabiegowo – założenie cumy przelotowo przez ucho lub wokół polera na kei tak, aby oba końce cumy znajdowały się na jachcie, jeden koniec oczywiście przyknagowany.

<sup>12</sup> Overholung – obrót jachtu o 180° z wykorzystaniem cumy dziobowej i rufowej.

## 8.2. „CZŁOWIEK ZA BURTA”.

Manewr ten należy do najważniejszych manewrów dodatkowych, bo przecież ma na celu ratowanie zdrowia i życia. Sposobów wykonania podejścia do człowieka jest kilka, ale instruktor powinien skupić się na jednym. Lepiej nauczyć się jednego dobrze, niż trzech niedostatecznie. Metoda półwiatrowa jest uniwersalna i nieskomplikowana. W skład manewru „człowiek za burta” wchodzi: podejście do człowieka, podjęcie go na pokład i udzielenie pierwszej pomocy. Manewr wymaga koncentracji całej załogi, aby trwał jak najkrócej.

Po wypadnięciu człowieka za burtę w metodzie półwiatrowej z dowolnego kursu względem wiatru dochodzimy jak najszybciej do półwiatru, a następnie po przepłynięciu 1-3 długości jachtu robimy zwrot przez rufę i ostrzymy do człowieka. Sam zwrot przez rufę powinien być w miarę szybki, najlepiej bez luzowania żagli tylnych po zmianie halsu, wówczas jacht zacznie ostrzyć i zacieśni nam promień cyrkulacji. Oczywiście przy silniejszym wietrze jest to niedopuszczalne, ponieważ powstaje duży moment przechylający, co może spowodować wywrotkę jachtu. Najczęstsze trudności podczas podejścia do człowieka wynikają ze zbyt długiego wykonywania zwrotu przez rufę. Prowadzi to utraty wysokości, a kursant chcąc nadrobić straty płynie bardzo ostro, na granicy kąta martwego, co jeszcze bardziej pogarsza sytuację, ponieważ maleje prędkość i zwiększa się dryf jachtu. Jedyne rozwiązanie to odpadnięcie, nabranie prędkości i zwrot przez sztag, a następnie ponowne ostrzenie do ratowanego. Ważne, aby manewr wykonywać spokojnie, nie chaotycznie, by osoba znajdująca się w wodzie wiedziała co zamierzamy zrobić.

Najważniejszy jest etap końcowy podejścia do człowieka. Musimy od razu wpoić kursantom, że ratowaną osobę podbieramy w ostrym bejdewindzie z niewielką prędkością (ok. 1 w). Trudno tu operować prędkościami jachtu, gdyż nie dysponujemy przyrządami pomiarowymi, dlatego trzeba dojść do tego doświadczalnie. Ostry bejdewind daje nam możliwość wytracenia prędkości przez wyluzowanie żagli i płynięcie w łopocie. W pełniejszych kursach wyluzowanie żagli spowoduje ich pracę i nabieranie prędkości. Mała prędkość umożliwia nam bezpieczniejsze podjęcie człowieka na pokład. Jeśli będziemy płynąć szybko trudno nam będzie złapać ratowanego, może dojść do szarpnięcia i kontuzji rąk poszkodowanego lub ratownika, a także może spowodować wypadnięcie załoganta podejmującego człowieka z wody. Na małym jachcie człowieka wyciągamy na burtę

nawietrzną, przy jednoczesnym balastowaniu jachtu. Na większych jednostkach ratowanego podejmujemy po stronie zawietrznej, gdzie jest „niższa burta” (przechył jachtu).

Jedyną praktyczną metodą uświadomienia szkolącym jak trudne jest podjęcie człowieka z wody jest odczucie tego na własnej skórze. Tego typu pokaz można zrealizować w asyście ratowników i dodatkowego sprzętu pływającego.

### 8.3. ODEJŚCIE I PODEJSCIE DO BOI.

Manewr podejścia do boi wykorzystuje umiejętność stawania w linii wiatru i nie można tego mylić ze stawaniem w łopocie. Podejście wykonuje się z różnych względem wiatru i powinno być zakończone założeniem cumy. Oczywiście w cyklu szkolenia ogranicza się czynności cumowania do chwycenia bosakiem boi. Warto jednak poświęcić trochę czasu na wykonanie tego manewru od początku do końca. Największą trudność sprawia kursantom wyczucie momentu, kiedy należy wyostrzyć do linii wiatru. Bezwzględnie należy ten manewr wykonywać z różnych kursów względem wiatru, ponieważ każdy z nich charakteryzuje się innym promieniem cyrkulacji jachtu<sup>13</sup>, co wpływa na czas wytracania prędkości. Można tu także wykorzystać wcześniej poznane umiejętności np. hamowanie żaglami, jeśli podejście wykonywane jest za szybko. Przy tym manewrze jacht musi przez pewien czas utrzymać się w linii wiatru, co nie należy do rzeczy łatwych, ale i to kursanci powinni opanować.

Odejście od boi kursant powinien wykonać na zadany hals. Ważna jest tu sztuka manewrowania jachtem przy małej lub wręcz zerowej prędkości. Dużą rolę odgrywa tu praca żaglami – wykorzystanie fok do odrzucenia dziobu od linii wiatru na żądany hals, oraz wyluzowanie żagli tylnych w celu odpadnięcia i nabrania prędkości.

### 8.4. STAWANIE I ZEJŚCIE Z KOTWICY.

Manewry te nie są zbyt skomplikowane, więc powinniśmy poświęcić im jak najmniej czasu. Dodatkowo wykonywane są podczas podchodzenia i odchodzenia od kei. Podczas stawania na kotwicy najważniejszymi elementami, na które powinniśmy zwrócić uwagę to przygotowanie kotwicy (sklarowanie cumy),

---

<sup>13</sup> Promień cyrkulacji jachtu – promień łuku, jaki zakreśla jacht ostrząc do linii wiatru, przy założeniu że płetwa sterowa jest odpowiednio mocno wychylona, a tylny żagiel maksymalnie wybrany.

sprawdzenie dna, gdzie będziemy kotwiczyć, oraz głębokości (czy starczy nam cumy). Sposób rzucania kotwicy nie jest dowolny, zależy od rodzaju kotwicy, oraz wpływa na jakość trzymania dna i czy ją później wyrwiemy.

Przy zejściu z kotwicy ważne jest, aby postawić żagle jeszcze przed rwaniem kotwicy. Podczas wybierania cumy kotwicznej dodatkowo możemy nadać jachtowi prędkość. Ułatwi to późniejsze manewrowanie. Przy silnym wietrze żagle tuż przed wyrwaniem kotwicy i nie można dopuścić do sytuacji, kiedy jacht nie ma prędkości manewrowej i trzymającej kotwicy. Podczas szkolenia powinniśmy dążyć do tego, żeby wszyscy przeciwicyli rzucanie i rwanie kotwicy, nawet osoby słabsze.



## 9. WYKAZ WĘZŁÓW I SPLOTÓW WYMAGANYCH NA STOPIEŃ ŻEGLARZA JACHTOWEGO.

- zwykły
- ósemka
- związ wantowy
- refowy
- płaski
- prosty
- szotowy
- bramszotowy
- flagowy
- wyblinka na palu (nakładana)
- wyblinka na uchu
- ratowniczy jako ucho
- ratowniczy na sobie
- knagowy
- rożkowy
- prusik
- cumowniczy żeglarski
- cumowniczy rybacki
- cumowniczy łańcuchowy
- kotwiczny
- kurza stopka
- splot powrotny
- opaska na linach miękkich

## **10. WYCHOWANIE ŻEGLARSKIE.**

### **10.1. CECHY INSTRUKTORA.**

Ogromne znaczenie w procesie szkolenia i współpracy instruktor-kursanci odrywa osobowość instruktora, która obejmuje cechy fizyczne, autorytet, poziom wiedzy i wyszkolenia, oraz uzdolnienie pedagogiczne.

Niewymuszony autorytet sternika mocno wpływa na wychowanie. Jeśli instruktor wymusza autorytet na załodze, poprzez rozkazy i częste stosowanie kar, to szkolenie nie ma sensu, a on sam będzie tylko walczył z kursantami. Znaczenia nabiera tu własny przykład i odpowiednia, pozytywna postawa. Instruktor powinien również dbać o własne cechy fizyczne tj.: schludny ubiór i czystość. Wygląd zewnętrzny dużo mówi o nas i może zostać pozytywnie, bądź negatywnie odebrany przez szkolących się.

Poziom wiedzy to jedno z ważniejszych cech szkolącego sternika. Przecież każdy chce być szkolony przez osobę doświadczoną, która wie co robi, po prostu profesjonalistę w swym fachu. Poziom wiedzy ma bezpośredni wpływ na autorytetem. Czasami jednak zdarzają się sytuację, kiedy nie znamy odpowiedzi na jakieś pytanie lub nie jesteśmy jej pewni. W tym przypadku najlepiej przyznać się do tego i odpowiedzieć później. Najgorsze są wykrętne odpowiedzi lub wymyślone na poczekaniu teorie nie mające wiele wspólnego z rzeczywistością. Instruktor to też człowiek i ma prawo do pomyłek, oraz może czegoś nie wiedzieć. Staramy się ciągle pracować nad sobą poprzez przygotowanie się do zajęć praktycznych i teoretycznych, opracować konspekty i plany działania. Pozwala nam to bardziej zrozumieć zagadnienia i wytłumaczyć je w sposób przystępny i ciekawy. Improwizacja czasami się przydaje, ale nie należy jej nadużywać, gdyż nie jest ani profesjonalna, ani dobra na dłuższą metę.

Uzdolnienie pedagogiczne instruktora nie wynika z tego, że studiuje pedagogikę, ale z jego talentu i podejścia do kursantów i procesu szkolenia. Sternik powinien dążyć do wywierania pozytywnego wpływu na podopiecznych.

Należy przekazywać wiedzę w sposób przystępny, ciekawy, a nawet czasami niekonwencjonalny. Pozytywnymi cechami budującymi autorytet jest życzliwość, poszanowanie kursantów i wspieranie ich w trudnych sytuacjach. Dobry wpływ na autorytet ma wymagająca postawa instruktora połączona z konsekwentnym i sprawiedliwym postępowaniem. Ważne jest, aby samym początku kursu instruktor

określił „zasady gry”, czyli przyjął odpowiednią postawę wobec kursantów. Nie można zacząć od pobłażliwości i nierównego traktowania, oraz nie wolno kpić z kursantów, gdyż początki są dla nich najtrudniejsze. Instruktor powinien dążyć do wytworzenia w załodze braterstwa przez wyznaczenie wspólnego celu, ale także musi traktować każdego z kursantów indywidualnie. Jest przecież rzeczą normalną, że załoga jest różnorodna pod względem wiedzy teoretycznej, praktycznej, bystrości i kreatywności. Każdy człowiek jest inny i niepowtarzalny, więc sternik musi wyłuskać jego pozytywne cechy i je rozwijać, a negatywne wykrzywiać.

Mottem instruktora powinno być: „...wychowawcą być nie znaczy rozkazywać!”.

## 10.2. ŻEGLARSTWO JAKO SPOSÓB NA WYCHOWANIE.

Wychowanie w duchu żeglarskim rozwija następujące cechy człowieka:

- fizyczne
- umysłowe
- społeczne
- moralne
- techniczne
- estetyczne

Żeglarstwo wpływa na rozwój fizyczny kursantów, tak jak każda dyscyplina sportowa i sposób aktywnego spędzania czasu. Wymaga od człowieka wysiłku fizycznego, przez co hartuje organizm. Sprzyja poprawie koordynacji ruchowej i wpływa pozytywnie na stan zdrowia, a przez to również na psychikę człowieka.

Wychowanie umysłowe obejmuje głównie szkolenie teoretyczne, ale i nie tylko. Kształtuje sprawność działania i umiejętności oparte na poznanej wiedzy. Również rozwija sprawność umysłową i zdolność poznania, samokształcenia młodego człowieka.

Kursanci przez kontakt ze sprzętem pływającym, narzędziami i innymi urządzeniami rozwijają swą wiedzę techniczną. To bardzo ważne w świecie wysokiej cywilizacji, gdzie na każdym kroku mamy styczność z urządzeniami mniej lub bardziej zaawansowanymi. Ważne jest, aby na każdy krok tłumaczy załodze czemu coś się dzieje. Szkolenie jest wówczas przyjemniejsze i co najważniejsze w pełni zrozumiałe, bo łączy teorię z praktyką.

Wychowanie estetyczne również rozwija młodych ludzi i nie może być pomijane. Ma za zadanie wyrabiać estetyczną wrażliwość, ponieważ wpływa na uczucia, zachowanie ubiór i postawę. Kontakt z pięknem odpręża i relaksuje. Żeglarstwo wyrabia wrażliwość estetyczną przez kontakt z naturą i żywiołem, kulturę marynistyczną, czyli literaturę i szanty, a także przez tak niedoceniane rzeczy jak klar w porcie lub podczas pływania. Przecież świadczy to o nas i naszej osobowości.

### 10.3. ROLA NAGRODY I KARY W WYCHOWANIU.

Kara i nagroda to narzędzie wychowawcze w ręku instruktora, są jednak precyzyjne, więc ich nadużycia lub nieprzemyślane użycie jest niewskazane. Za nim zastosujemy karę musimy przeanalizować złe postępowanie podopiecznych lub podopiecznego. Powinniśmy obiektywnie podejść do sprawy, niewskazana jest pochopna decyzja, oraz nasz negatywny lub pozytywny stosunek do uczestnika. Należałoby wysłuchać opinii załogi, bądź grupy w której przebywa karany kursant. Również rozmowa z samym winowajcą może wiele wyjaśnić. Jeśli wysłuchaliśmy już obu stron, to warto przemyśleć skutki wychowawcze zadanej kary. Musi ona być dostosowana do wagi przewinienia i wieku kursanta. Złe dostosowanie kary nie daje wychowawczych korzyści. Zbyt surowa kara przytłacza kursanta i rodzi w nim poczucie buntu. Natomiast kara zbyt łagodna jest przyczyną lekceważenia instruktora i poczucia bezkarności. Odpowiednio dobrana kara zniechęca winowajcę do dalszego, złego postępowania. Jednocześnie działa profilaktycznie na resztę załogi, bądź grupy. Ważne jest, aby nie nadużywać kary, ponieważ kursanci przyzwyczajają się do niej. Stanie się ona dla nich czymś zwyczajnym i przyjmą agresywną postawę wobec karzącego. Stosowanie kary nie powinno nas satysfakcjonować.

Oczywiście przyjemniej jest nagradzać niż karać, gdyż nagroda ma większą wartość niż kara, ale brak nagrody w pewnych sytuacjach może zostać potraktowane jak kara. Nagroda powinna być aprobatą działania, wyrazem uznania za działanie w grupie. Należy ją stosować we właściwych rozmiarach, dostosowując ją do wieku. Zastosowanie nagrody nie powinno izolować nagradzanej osoby od reszty, oraz powodować zazdrości i konfliktów. Ważne jest również poziom traktowania załogi, bez faworyzowania i gnębienia.

## 11.DYDAKTYKA.

Szkolenie żeglarskie to oprócz praktyki, także nauka teorii. Instruktor powinien poznać poszczególne elementy szkolenia praktycznego i teoretycznego, aby nauczanie było owocne. Obie części szkolenia muszą być ściśle ze sobą powiązane tzn. elementy teoretyczne wykorzystywane w praktyce i elementy praktyczne wykorzystywane jako przykłady w teorii. Żadna część szkolenia nie powinna być oderwana od siebie, powinna tworzyć jedną całość. Proces szkolenia składa się z następujących ogniw:

- uświadomienie kursantom celów i zadań nauczania
- prezentacja materiału
- utrwalenie poznanego materiału
- kształtowanie umiejętności i nawyków
- wiązanie teorii z praktyką
- kontrola i ocena wyników nauczania

Uświadomienie kursantom celów nauczania powoduje ich większe zaangażowanie, przez co lepiej przyswajają wiedzę. Należy wyjaśnić potrzebę zdobywania wiedzy i jej późniejszą przydatność.

Prezentacja materiału zależy od wiedzy instruktora, znajomości metodyki, oraz poziomu wiedzy kursantów. Najlepsze efekty uzyskuje się przy bezpośrednim zetknięciu z poznanym przedmiotem.

Utrwalanie poznanego materiału to element niedoceniany, ale przynoszący dobre efekty w późniejszym procesie szkolenia. Na trwałe przyswajanie wiedzy składa się głównie zrozumienie zagadnienia, a także częste i odpowiednie powtarzanie, szczególnie w połączeniu z praktyką.

Kształtowanie umiejętności i nawyków polega na wykorzystaniu poznanych wiadomości przy wykonywaniu prostych czynności np. wiązanie węzłów, oraz złożonych zadań np. zwrot przez sztag.

Łączenie teorii z praktyką jest ściśle związane z utrwalaniem wiedzy, oraz z kształtowaniem umiejętności i nawyków. Ważne jest, aby instruktor przekonał kursantów, że poznana przez nich wiedza teoretyczna przyda się w praktyce. Przekonanie to sprawia, że szkolący się wykazują większe chęci do nauki i nie robią tego z przymusu, czy konieczności.

Kontrola i ocena wiąże się ściśle z utrwalaniem wiedzy i jest czynnikiem motywującym do nauki. Ważne, aby instruktor umiał dokonać analizy szkolenia i wyciągnąć wnioski o skuteczności zajęć, a także zweryfikować dobór środków dydaktycznych i sposobu prowadzenia zajęć.

## 12. BIBLIOGRAFIA.

- A. Kolaszewski, P. Świdwiński – „Żeglarz i sternik jachtowy”. Oficyna Wydawnicza Alam-Press, Warszawa 1996
- W. Gizler – „Vademecum metodyki szkolenia praktycznego na stopień żeglarza i sternika jachtowego”, Bydgoszcz 1997
- Z. Chodnikiewicz – „Poradnik kierownika wyszkolenie żeglarskiego”, Warszawa 2004
- J. Zamasz – „Instruktor żeglarstwa, dydaktyka”, HOW Poraj, Poraj 1999
- J. Zamasz – „Instruktor żeglarstwa, pedagogika”, HOW Poraj, Poraj 1999