SPORT ŻEGLARSKI

BIBLJOTEKA WYCHOWANIA FIZYCZNEGO I SPORTU

popierana przez Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego
i Przysposobienia Wojskowego

POD REDAKCJĄ

DRA WŁ. DYBOWSKIEGO

docenta wych. fiz. Uniw. J. K. we Lwowie

Nr 14.

ANTONI Z. ALEKSANDROWICZ

SPORT ŻEGLARSKI

WYDAWNICTWO OFICJALNE
POLSKIEGO ZWIĄZKU ŻEGLARSKIEGO
W POLSCE

L W Ó W
WYDAWNICTWO ZAKŁADU NARODOWEGO IMIENIA OSSOLIŃSKICH
1 9 3 0

ANTONI Z. ALEKSANDROWICZ

SPORT ŻEGLARSKI

WYDAWNICTWO OFICJALNE
POLSKIEGO ZWIĄZKU ŻEGLARSKIEGO
W POLSCE

L W Ó W
WYDAWNICTWO ZAKŁADU NARODOWEGO IMIENIA OSSOLIŃSKICH
1 9 3 0

8083

Z DRUKARNI ZAKŁADU NARODOWEGO IMIENIA OSSOLIŃSKICH
POD ZARZĄDEM ADAMA WIERZBICKIEGO

PRZEDMOWA

Polski sport żeglarski, którego początki datują się dopiero od czasu wielkiej wojny, postępuje tak olbrzymiemi krokami naprzód, że stało się koniecznością wydanie polskiego podręcznika żeglarskiego, w którymby mogli młodzi żeglarze znaleźć wskazówki praktyczne dla nabycia, utrzymania i kierowania żaglowego statku sportowego.

Czy w teorji, czy też w wiadomościach praktycznych, starałem się objaśnić najważniejsze elementy wiedzy żeglarskiej dla młodych sportowców. Mam nadzieję, że i starsi koledzy żeglarze znajdą tu niejedną pożyteczną wskazówkę praktyczną i impuls do dalszego kształcenia młodszej braci żeglarskiej w tym królewskim sporcie.

Ślę więc pracę tę moją w świat, dla użytku sportowców żeglarzy i tych, których nęci nieskrępowana swoboda krążenia po obszarach wód naszych, walka zwycięska z elementami i samym sobą, w szlachetnym sporcie żeglarskim i życzę im na tym kursie „dobrego wiatru".

Styczeń 1930 **Autor**

CZĘŚĆ PIERWSZA

1. JACHT I ŁÓDŹ ŻAGLOWA

Definicja jachtu, przyjęta przez sportowe związki i władze, w krajach o wysokiej i długoletniej kulturze sportowo-żeglarskiej brzmi następująco: Jachtem żaglowym nazywamy każdy statek żaglowy, który służy wyłącznie do uprawiania sportu, nigdy zaś do celów zarobkowych, a budową swą, utrzymaniem go w sportowym porządku i wyglądem zasługuje na miano jachtu.

Mylnem jest nazywanie jachtem, tylko większych statków kilowych lub mających kajutę. Istnieją bowiem jachty mieczowe bardzo wielkie, a naodwrót, jachty kilowe tak małe, jak średnie klasy jachtów mieczowych.

Łodzią żaglową nazywamy każdy statek żaglowy który, mając odpowiednią konstrukcję, może być równie dobrze poruszany żaglami jak i wiosłami. Łódź taka ma cechy wiosłowej i żaglowej. Jest więc węższa niż normalna żaglówka o tejże długości, nie posiada pokładu ani kajuty i nie ma naturalnie tych urządzeń konstrukcyjnych, co jacht żaglowy.

Każdy zaś statek, który posiada cechy charakterystyczne żaglowe, t. j. proporcję szerokości do długości nie mniejszą jak 1 : 7·5, pokład, lub kajutę i urządzenie żaglowe, nazywamy jachtem bez względu na jego wielkość. Mniejsze jachty mają także wiosła pomocnicze, które jednak nie są stałem urządzeniem i służą tylko w czasie zupełnej ciszy lub utknięcia jachtu.

Większe jachty mają wbudowany motor, który zastępuje w wielu wypadkach wiosła, używane na małych i lekkich jachtach.

Prócz wymienionych rodzajów istnieje forma pośrednia między łodzią żaglową a wiosłową, t. j. gig żaglowy.

Ma on, mimo ograniczonej przepisami szerokości, więcej zalet żeglarskich niż typy zwykłych łodzi wiosłowych.

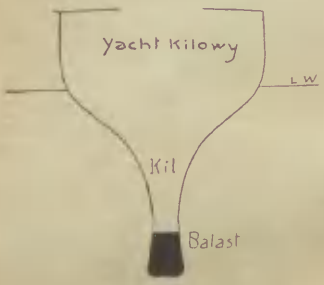
Nowoczesne klasy gigów żaglowych są prawie wyłącznie wyścigowe.

2. RODZAJE (TYPY)

Rodzaj jachtu jest zawsze zależny od celu, do którego służy, wielkość zaś od woli właściciela.

Mamy więc przedewszystkiem dwie główne grupy: *a)* jachty kilowe (ryc. 1) i *b)* jachty mieczowe (ryc. 2) t. j. jachty balastowe i jachty bezbalastowe.

Różnią się one tem: że jachty kilowe są statkami z balastem (obciążeniem) i są niewywrotne, lecz tonące. Jachty mieczowe zaś są wywrotne, lecz nie tonące, i są jachtami bezbalastowemi.



Ryc. 1. Jacht kilowy.

W rozdziale o konstrukcji i budowie jachtów znajdziemy wytłumaczenie zjawiska wywrotności i niewywrotności.

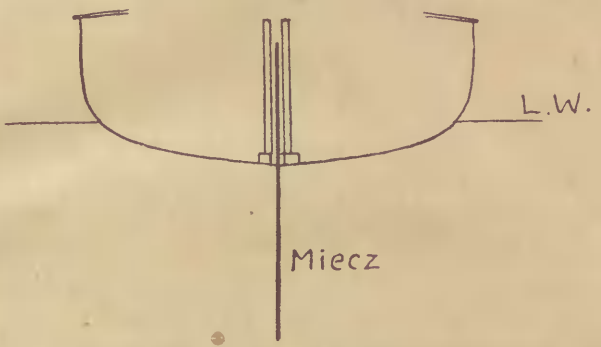
Następnie jachty kilowe jak i mieczowe dzielą się według swego sportowego przeznaczenia na: jachty wyścigowe czyli regatowe (międzynarodowe oznaczenie — R,) i na jachty turystyczne (krążownicze lub wędrowne).

Obydwie te grupy nie różnią się w swych zasadniczych elementach. Jednakże samo przeznaczenie jachtu wymaga przy konstrukcji, a później przy budowie różnic, które są zawarunkowane celem, do którego ma on służyć.

Zadaniem jachtu wyścigowego jest osiągnięcie jak największej szybkości przy danych warunkach; naturalnie gra tu obok formy korpusu i rodzaju użaglowania, ogromną rolę lekkość i trwałość materjału oraz precyzyjność wykonania.

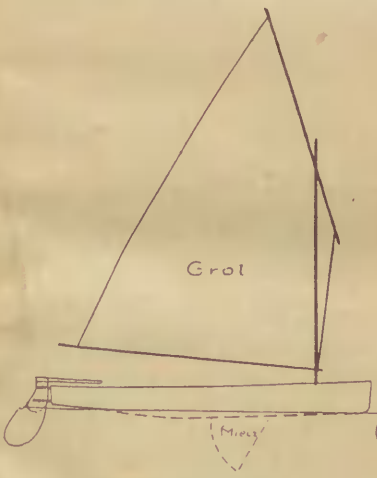
Jacht turystyczny ma do spełnienia zupełnie inne zadanie. Musi on być przedewszystkiem wygodnym, aby umożliwić dłuższe przebywanie na nim podczas wycieczek, trwających tygodniami, a na morzu i miesiącami; prócz tego taki jacht musi być nadzwyczaj mocno zbudowany, aby dawał zawsze pełną gwarancję

bezpieczeństwa dla załogi w czasie walki z żywiołami. Warunki konstrukcyjne, ograniczając jego szybkość przez siłę korpusu i co za tem idzie przez ciężar, dają mu wzamian wygodę, dużo miejsca i bezpieczny schron w czasie niepogody lub na kotwicy w porcie.

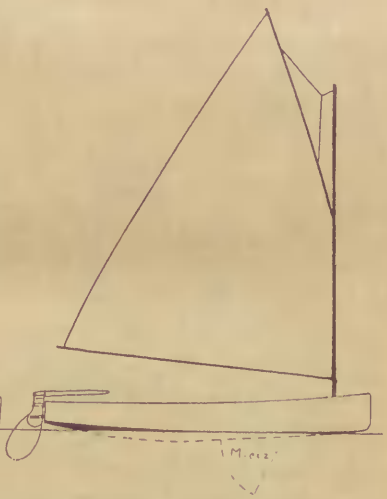


Ryc. 2. Jacht mieczowy.

Istnieją jeszcze kompromisowe typy co do samej budowy; a mianowicie, płytko się zanurzające jachty kilowe z mieczem. Są one przeznaczone na wody płytkie, jednakowoż o silnych wiatrach, jako jachty turystyczne.



Ryc. 3. Luger.



Ryc. 4. Ket.

Prócz wyżej wymienionych jachtów wyścigowych, powstały w ostatnich latach przed wojną europejską, klasy: krążowników wyścigowych i skerowych.

Jachty te mają wybitny charakter wyścigowy morski, nie tracąc swego urządzenia turystycznego i przepisami budowlanemi zawarunkowanej siły i trwałości budowy.

Służą one do regat morskich, można jednak używać ich do turystyki morskiej przez żeglarzy dobrych i nie wymagających wielkich wygód.

3. FORMY KORPUSU I OŻAGLOWANIA

Korpusy nowoczesnych jachtów mają optycznie formy, które zasadniczo mało się różnią od siebie. Są one tylko różne zawsze w proporcjach, które znowu są zależne od celu do którego był jacht budowany.

Jachty więc turystyczne mają wyższe burty nadwodne, cięższe kształty i mniejsze ożaglowanie, które także w swym podziale na poszczególne żagle obliczone jest na wygodę i łatwość w podnoszeniu, spuszczaniu i manewrowaniu przy najmniejszej ilości załogi.

Jachty wyścigowe mają niższe burty, są zgrabniejsze w swych linjach i mają wielką powierzchnię żagli, gdyż są tylko na szybkość obliczone, nie licząc się bardzo z wygodą.

Ryciny 3—11 objaśniają różne typy ożaglowania jachtów kilowych i mieczowych.

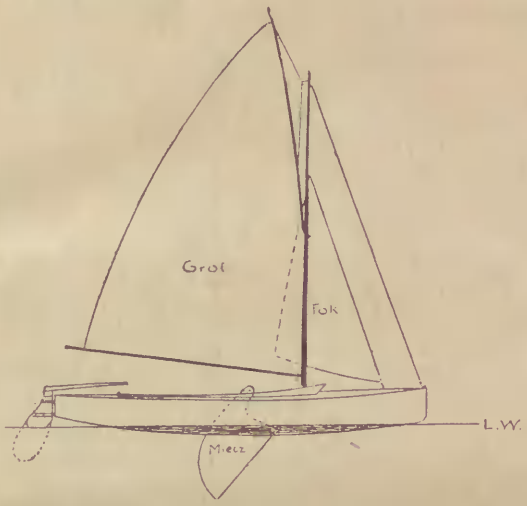
4. KONSTRUKCJA I BUDOWA JACHTU

Każdy żeglarz sportowiec, musi, jak dobry szermierz znać swoją broń, którą będzie walczył z tak nieokiełznanym i silnym przeciwnikiem jak woda i powietrze.

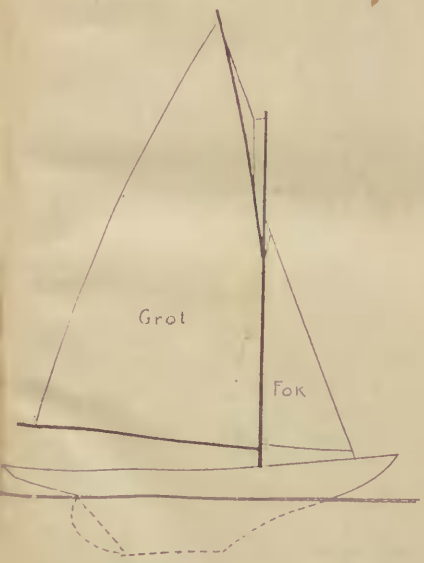
Bronią żeglarza jest w pierwszym rzędzie jego jacht; musi on zatem znać dobrze jego części składowe, nietylko praktycznie, lecz i teoretycznie.

Dlatego też podaję tu to, co żeglarz sportowiec koniecznie wiedzieć powinien o konstrukcji i budowie jachtu nowoczesnego. Przestrzegam jednak czytelników przed próbami budowania jachtów na zasadzie tych ogólnikowych danych.

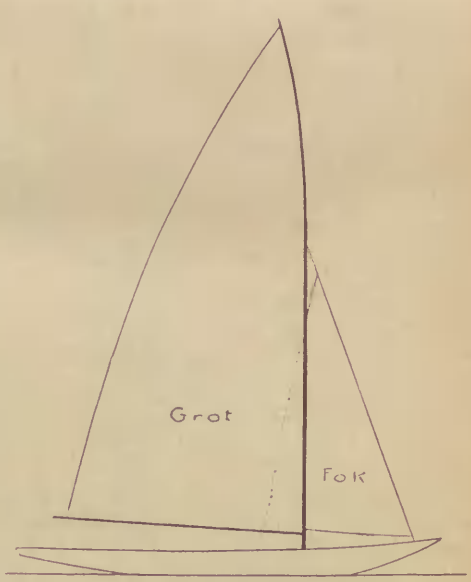
Do konstrukcji i budowy jachtu trzeba poważnych studjów, tak praktycznych na stoczniach jachtowych, jak i teoretycznych



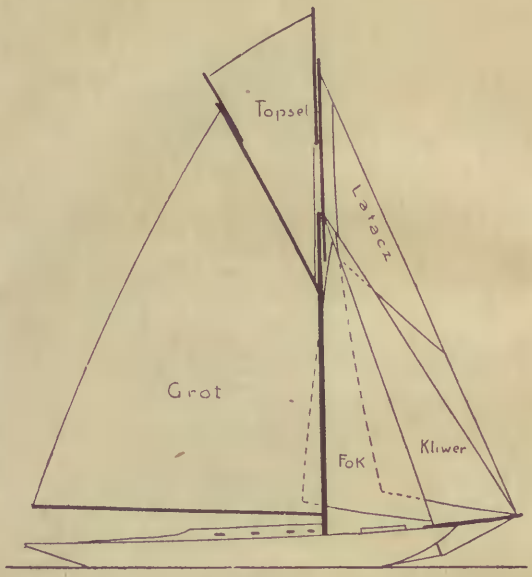
Ryc. 5. Slup (mieczowy).



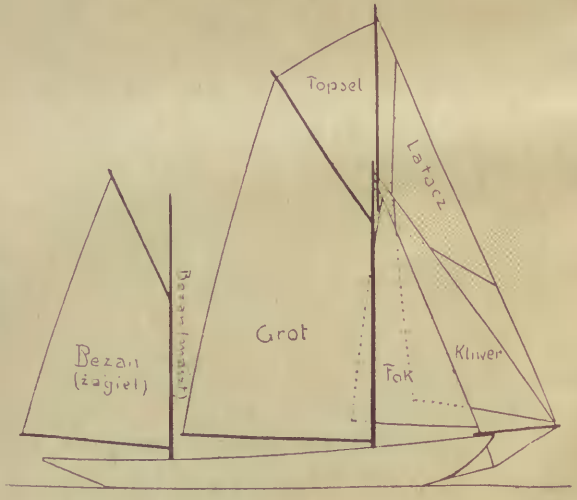
Ryc. 6. Jacht kilowy, ożagl. Slup.



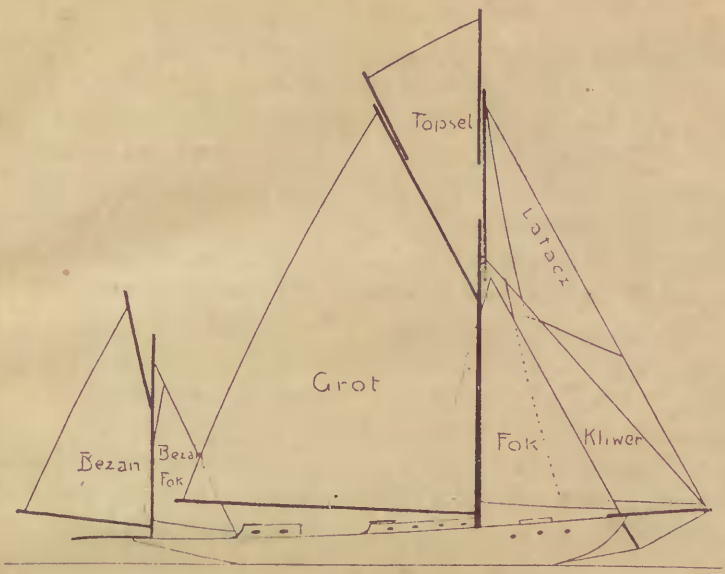
Ryc. 7. Slup (Markoni).



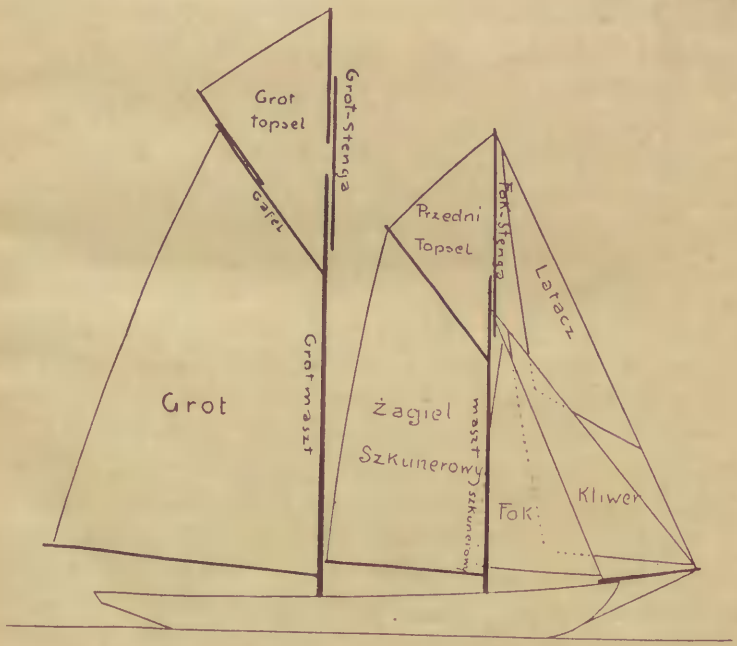
Ryc. 8. Kuter.



Ryc. 9. Kecz.



Ryc. 10. Jol.



Ryc. 11. Szkuner.

z wyższej matematyki i fizyki: technologji drzewa i metali, hydro- i aerodynamiki.

Parę powyższych słów przestrogi napisałem w nadziei zmniejszenia liczby dziwolągów pływających pod mianem jachtów, których jedyną wątpliwą zaletą jest, że są budowane przez amatorów i kosztują bardzo drogo.

Jacht nowoczesny jest to technicznie nadzwyczaj skomplikowany problem konstrukcyjny mający spełnić wobec wody i wiatru taką masę zadań, że może on być tylko na podstawie ścisłych obliczeń matematyczno-fizycznych i doświadczeń praktycznych skonstruowany i wybudowany.

Minęły już dziś te czasy, kiedy budowniczy jachtu żaglowego, wystrugawszy sobie model jachtu z drzewa, nie bawiąc sie w wielkie obliczenia, tylko kierując się własną intuicją i mniej lub więcej doświadczeniem, budował jacht.

Dziś każdy nowo budujący się jacht musi być najprzód odpowiednio skonstruowany i obliczony na papierze, potem podług tych rysunków konstrukcyjnych (teoretycznych) wykonuje się rysunek budowlany, już wedle przepisów budowlanych dla danej klasy lub życzeń zamawiającego.

Rysunek budowlany otrzymuje stocznia częściowo w pewnej zmniejszonej skali, a ważniejsze detale w naturalnej wielkości. Wedle tych rysunków wykonuje stocznia jacht, kierując się w ostatecznem wykończeniu życzeniami zamawiającego.

Rysunek konstrukcyjny jachtu składa się z czterech części, które są we wzajemnym najściślejszym stosunku, a mianowicie ryc. 12 (Tablica I na końcu podręcznika) przedstawia widok podłużny jachtu zdołu (od dna); z jednej strony linji środkowej widzimy t. zw. linje wodne, z drugiej zaś sieczne i krzywiznę pojemności. Ryc. 13 (Tabl. I): widok boczny podłużny z przekrojami podłużnemi. Ryc. 14 (Tabl. I): przekroje poprzeczne z linjami wodnemi i siecznemi. Ryc. 15 (Tablica II na końcu podręcznika): plan ożaglowania.

Zewnętrzna linja ograniczająca pokład wraz z linjami wodnemi i przekrojami poprzecznemi daje możność zupełnego orjentowania się w kształcie korpusu. Linje wodne i części podwodne przekrojów poprzecznych są najważniejsze gdyż tam spotyka korpus jachtu największy opór. Zależnie od formy korpusu zmieniają się kształty wszystkich linij.

Prócz wyżej wymienionych linij widzimy na przekrojach poprzecznych linje idące ze środka nazewnątrz ukośnie wdół, są to sieczne, które widzimy na widoku podłużnym jako krzywizny. Linje zaś pionowe na przekrojach poprzecznych, są przekrojami podłużnemi, które widzimy na widoku bocznym.

Wszystkie te linje służą dla kontroli kształtu korpusu.

Na widoku podłużnym widzimy krzywiznę mocno wygiętą, jest jest to krzywizna pojemności czyli krzywizna deplacement, potrzebna ona jest do oznaczenia środka wyporu całego jachtu, a co za tem idzie i miejsca całego ożaglowania i balastu.

Plan ożaglowania przedstawia wszystkie maszty, liny, żagle stałe i pomocnicze. Na żaglach widzimy punkty otoczone kółkami, są to punkty ciśnienia żagli t. j. punkt idealny w którym wyobrażamy sobie ześrodkowanie wszystkich sił, działających na powierzchnię żagla. Przy wielożaglowym statku muszą być punkty ciśnienia pojedyńczych żagli sprowadzone do jednego punktu całego ożaglowania.

Punkt ten jest bardzo ważny, wedle niego bowiem ustanawia konstruktor miejsce całego użaglowania a więc i masztu. Prócz tego wysokość tego punktu ponad linją wodną potrzebna jest do wyliczenia stateczności statku i ewentualnie oznaczenia jego balastu, lub szerokości przekroju poprzecznego przy jachtach bezbalastowych.

Poniżej linji wodnej na widoku bocznym widzimy podobny punkt jak wyżej przy żaglach, jest to punkt ciężkości płaszczyzny bocznego oporu (Lateralplan). Musi on wypaść w pewnej danej dokładnie obliczonej proporcji do punktu żagli, gdyż od tego zależy właściwość jachtu, żaglowania na wiatr (cecha nawietrzności jachtu). Przy źle obliczonym stosunku punktu żagli, do punktu bocznego oporu (p. lateralnego), może jacht być zupełnie niezdatnym, gdyż w najkrytyczniejszym momencie może odmówić zwrotu t. j. nie posłuchać steru, co bardzo często sprowadza katastrofę.

Prócz tych zasadniczych pojęć potrzebną jest przy konstrukcji jachtu teoretyczna znajomość właściwości statku żaglowego, ważnej nietylko przy ocenie jachtu jako takiego, lecz w praktyce dla wytłumaczenia sobie pewnych zjawisk przy sterowaniu jachtem. Podaję tu najkardynalniejsze pojęcia, które każdy żeglarz zawsze zasadniczo przy swej sportowej pracy uwzględniać musi.

a) Pojemność czyli deplacement.

Wedle prawidła Archimedesa, wypiera każdy pływający na wodzie przedmiot tyle wody, ile sam waży. Waga wypartej przez jacht wody nazywa się jego pojemnością, i równa się wadze całego jachtu.

b) Wypór.

Siłę wody działającą na wyparcie danego przedmiotu z wody nazywamy wyporem. Jeśli przedmiot zanurza się w wodzie równo z jej powierzchnią, to ciężar jego jest równy jego wyporowi. O ile przedmiot będzie cięższy, zatonie.

c) Stateczność.

Pod statecznością rozumiemy dążność jachtu wracania z położenia nachylonego do swej pierwotnej pozycji. Zależnie od wielkości siły tego dążenia mówimy, że jacht jest mniej lub więcej wywrotny (sztywny). U jachtów rozróżniamy: „stateczność formy", zawarunkowaną przez szerokość jego korpusu i „stateczność ciężaru" którą spostrzegamy u jachtów kilowych, gdzie ciężar (balast) umieszczony nazewnątrz, u dołu kila lub wewnątrz jachtu, przeciwdziała nachyleniu go.

Prócz tego mamy na jachtach do czynienia z „statecznością początkową" i „końcową". Jacht mieczowy naprzykład może mieć przy odpowiedniej szerokości, bardzo wielką stateczność początkową, która jednakże w miarę nachylania zmniejsza się i dochodzi do zera; dalej następuje już przewrócenie się statku. Jacht kilowy mając małą stosunkowo stateczność początkową, nabiera sztywności w miarę nachylania; jest to stateczność końcowa.

Znajomość tych podstawowych pojęć, da młodemu żeglarzowi potrzebne zasady teoretyczne, służące później w praktyce do wytłumaczenia sobie pewnych zjawisk i właściwości, przy ocenianiu jachtu.

Przechodzimy teraz z dziedziny teorji do praktyki. Następna ryc. 16 przedstawia już czysto praktyczny wykres t. j. plan budowlany (zamieszczona na końcu podręcznika jako Tablica III).

Niema tu żadnych linij teoretycznych, są to rysunki budowlane dla stoczni. Podług nich wykonuje stocznia jacht w sposób następujący:

Wyrznięte z desek, modele przekrojów poprzecznych, wedle ry-

sunku naturalnej wielkości, dostarczonego stoczni przez konstruktora, ustawia się podług pionu i kąta prostego na wygiętej podług planu i podklockowanej odpowiednio desce kilowej u jachtu mieczowego.

Przy budowie jachtu kilowego zaraz z początku przymocowuje się do deski kilowej odpowiednio wycięty t. zw. martwy kil do którego w następstwie zostanie przyśrubowany balast t. j. obciążenie zewnętrzne.

Modele poprzeczne ustawia się w odległościach i podług numerów, wedle planu, zaczynając od rufy (tył statku).

Zprzodu jachtu do deski kilowej umocowuje się zapomocą śrub lub nitów „sztabę“ (przednie zakończenie dziobu jachtu), ztyłu zaś na rufie „pawęż“ lub „przeciwsztabę“ wedle danych konstrukcji.

Jeśli statek kończy się ztyłu tak jak zprzodu śpiczasto zakończenie takie nazywa się „przeciwsztabą“, jeśli ma rufę tępo ściętą kończy się pawężą.

Następuje obszywanie statku klepkami (obijanie deskami), które się tymczasowo przybija gwoździami do modeli przekrojów nadających formę statkowi.

Po oklepkowaniu całego jachtu, zaczyna się postępowe wyjmowanie modeli i równoczesne wstawianie na ich miejsca żeber a później wręg (dolnego wewnętrznego zmocowania korpusu), które będą z klepkami nitowane i śrubowane. Wzdłuż górnego brzegu korpusu od wewnątrz, wprost pod miejscem zetknięcia się przyszłego pokładu z bokami (burtami) jachtu, są żebra na długość korpusu znitowane zapomocą „podciągu górnego“, który przechodzi od dzioba do pawęży lub przeciwsztaby. W najbardziej wypukłem miejscu korpusu, gdzie w przyszłości będzie leżeć podłoga, są żebra jeszcze raz zapomocą „podciągu dolnego“ związane.

Po skończeniu tej roboty, rozpoczyna się przy budowie jachtów mieczowych, wbudowywanie „skrzynki mieczowej“ i jej umocowanie zapomocą śrub do kila i pionowych przypór lub żelaznych kątowników łączących się przez wręgi z korpusem jachtu.

W miejscu gdzie później będzie stał maszt, przyśrubowuje się wzdłuż kilu deskę dębową, która będąc równocześnie z wręgami zmocowaną, ma za zadanie rozłożyć wszelkie uderzenia i ciśnienia stopy masztu, na większą przestrzeń korpusu; nazywa się ona „kilsonem“.

Następną robotą jest umocowywanie beleczek podpokładowych i konsolek (podpórek) wspierających je i łączących mocno z korpusem. Na beleczkach podpokładowych przymocowany będzie w obrębie kokpitu (miejsca do siedzenia) i kajuty, „podciąg wewnętrzny" mający za zadanie wzmocnić spójnię i sztywność belek. W niektórych miejscach jachtu są beleczki grubsze od innych, a mianowicie w okolicy masztu, po bokach kajuty i wszędzie, gdzie później na pokładzie przyjdą okucia, bloki i t. p., na które będzie działać większa siła.

Teraz następuje oklepkowanie czyli obicie deskami pokładu. Rodzaj oklepkowania pokładu, zależny jest poczęści od jego późniejszego wyglądu t. j. czy będzie z szlachetnego drzewa tylko lakierowany czy też płótnem obity i pomalowany, lub z czystego drzewa, bez lakieru, a więc do szorowania go i mycia (na wielkich jachtach). W pierwszym wypadku będzie z wąskich deszczułek z krytemi główkami śrub lub nitów, w drugim, mogą być deski szersze i z pospolitszego drzewa, gdyż będzie ono pokryte płótnem i malowane ewent. lakierowane.

Po ukończeniu klepkowania pokładu, rozpoczyna się praca około nadbudówki kajuty, kokpitu oraz urządzenia wewnętrznego; przy jachtach bez kajuty sprawa jest o wiele łatwiejszą, gdyż pozostaje do zrobienia tylko kokpit z siedzeniami, wykończenie skrzynki mieczowej u jachtów mieczowych, podłogi, przegród potrzebnych, umocowań dla bloków i okuć na pokładzie dla przyciągania lub umocowania lin służących do kierowania żaglami. Następuje czyszczenie i gładzenie całego korpusu zewnątrz i wewnątrz i wykończanie detali. U jachtów balastowych z balastem zewnętrznym umocowuje się ołowiany lub żelazny balast zapomocą długich bolców sięgających od dolnego krańca kilu z balastem do wewnątrz jachtu; przymocowuje się go zapomocą śrub. Korpus jachtu gotowy; ze względów na ochronę drzewa przed działaniem wody i słońca musimy go zabezpieczyć przez staranne malowanie. W tym celu pociąga się gotowy korpus zewnątrz i wewnątrz gorącym olejem lnianym, a po wyschnięciu, wedle życzenia właściciela lakieruje lub maluje. Przed malowaniem jednakże musi być szpachtlowany t. j. wszystkie pory powlekamy rzadkim twardo schnącym kitem (czasem kilka razy), jednakże tylko przy jachtach malowanych kolorem. Przy jachtach bowiem mających obszywkę ze szlachetnego drzewa jak: mahoń, gabun, czasem dąb i t. d. kituje się tylko

małe szparki kitem koloru odpowiedniego drzewa i lakieruje się przezroczystym lakierem do jachtów (Outside Yacht Varnish). Jest to sposób najładniejszy, lecz jednocześnie najdroższy w utrzymaniu.

Po szpachtlowaniu następuje szlifowanie i gładzenie, potem kilkakrotne cienkie malowanie olejną farbą, a po końcowem oszlifowaniu, lakierowanie lakierem kryjącym (Ripolin). Spód jachtu dla ochrony przed porostami i muszlami maluje się specjalną „farbą denną".

Równocześnie z budową korpusu, postępuje budowa ożaglowania. Maszt zależnie od konstrukcji i od ceny jest: pełny z jednego kawałka (jodły, sosny i t. d.), klejony pełny (t. zw. budowany), lub klejony pusty. Nie będę się rozwodził nad detalami, gdyż nie ma to być poradnik dla amatorów konstruktorów i budowniczych jachtów. Nadmieniam tylko, że tak pełne, jak budowane i puste maszty i inne drzewca na jachcie, mają swoje zalety i wady.

Młody żeglarz nie mający doświadczenia, musi zasięgnąć rady wytrawnego kolegi sportowca przy sprawianiu sobie jachtu i omawianiu detali.

5. ZAKUP NOWEGO LUB UŻYWANEGO JACHTU

Kwestja zamówienia nowego jachtu lub nabycia używanego, jest u nas w Polsce, dla żeglarza trudniejsza jak gdzie indziej. We wszystkich krajach Europy, gdzie sport żeglarski jest wysoko rozwinięty, łatwo żeglarzowi znaleźć w wielkiej masie różnorodnych jachtów, które często zmieniają właściciela i przy dużej ilości pierwszorzędnych stoczni jachtowych odpowiedni dla siebie statek, tak pod względem ceny jak i właściwości sportowych. Kupno odpowiedniego jachtu nie jest wcale tak trudnem, jakby się zdawało, trzeba tylko, aby przyszły właściciel wiedział co chce!

Ostatnie słowa wymagają pewnego wyjaśnienia. Z powodu młodości naszego sportu w Polsce, mało jest doświadczonych sportowców żeglarzy, zdających sobie dokładnie i fachowo sprawę ze swych zamiarów, gdy przyjdzie do kupna lub zamówienia jachtu.

Młody żeglarz zaś, nie może znać tych wszystkich tajemnic doświadczenia, często boleśnie gotówką opłacanego.

Daję więc parę zasadniczych wskazówek umożliwiających żeglarzom sprecyzowanie swych życzeń i oszczędzających im wielu rozczarowań.

Otóż chcąc jacht zakupić trzeba wiedzieć: 1. do czego ma służyć? do regat czy do turystyki lub jako jacht szkolny; 2. na jakie wody? na morze czy na jeziora lub rzeki; 3. Jak wielki ma być? (t. j. jeśli do turystyki) podać liczbę załogi lub osób, któreby jeździły jachtem (ilość miejsc do spania); przy wyścigowym wystarczy oznaczenie klasy (zorjentowawszy się przedtem w przepisach klasowych Polskiego Związku Żeglarskiego).

Przy jachcie turystycznym trzeba oznaczyć oprócz powyższego „na jakie wody"? (płytkie lub głębokie, stojące lub bieżące) na jaki rodzaj wycieczek? na przejażdżki najwyżej dniowe, czy też dłuższe, gdyż od tego zależą udogodnienia potrzebne dla dalszych wycieczek trwających czasem na morzu wiele tygodni. Należy również wskazać jakie udogodnienia turystyczne są pożądane.

Przy zamówieniu jachtu regatowego (wyścigowego) potrzebnem jest prócz klasy, oznaczenie wiatrów panujących na wodach gdzie się regaty odbywać będą, a więc jeśli brzegi wysokie i lasami lub domami zasłonięte: wiatry słabe i niestałe, przy otwartych zaś wodach wiatry silne. Na większych jeziorach lub morzu: jakie są fale, które także zawarunkowywują kształt łodzi.

Przy sprecyzowaniu już tych ogólnikowych życzeń, będzie w stanie konstruktor a potem i stocznia wykonać odpowiednią budowę.

Ze stocznią należy zawrzeć kontrakt na budowę jachtu, w którym musi być wszystko wyżej wymienione detalicznie opisane, prócz tego: materjał korpusu jachtu, materjał żagli, olinowania, okucia, cena jachtu i spłaty, termin i miejsce dostawy.

Doradzam stanowczo do pisemnego załatwienia sprawy szczegółowo, gdyż „clara pacta faciunt claros amicos".

Przy kupnie jachtu używanego, rzecz jest trudniejsza. Na miejscu niema tyle jachtów do sprzedania, a jeśli się znajdzie to rzadko odpowiadający wymogom szukającego.

Ponieważ kupno jachtu używanego jest prawie zawsze wynikiem braku odpowiedniej sumy potrzebnej na zamówienie jachtu nowego, trzeba tem ostrożniej postępować przy oglądaniu upatrzonego statku.

Przed kupnem jachtu używanego chcąc jako tako zorjentować się w wartości statku trzeba koniecznie dowiedzieć się następujących rzeczy: 1. dlaczego jacht jest na sprzedaż? 2. kiedy i gdzie budowany? 3. kto robił żagle i kiedy? O ile odpowiedzi wypadną

zadowalniająco, musi kupujący, jeśli sam czuje się na siłach, oglądnąć dokładnie jacht i wszystkie jego części.

Jak powyżej pisałem, młodemu żeglarzowi radzę wziąć do pomocy starszego sportowca, gdyż mimo wszystkich teoretycznych wiadomości, trzeba w takich rzeczach mieć praktyczne doświadczenie.

Dobrze jest, gdy kupno ma być zawarte w zimie, gdyż można statek oglądnąć na lądzie, co jest bardzo ważnem ze względu na wygląd dna i części podwodnych np. kila a mianowicie, czy on jest z ołowiu (co droższe) czy z żelaza i w jakim stanie.

W lecie, gdy jacht jest na wodzie, jeśli zachodzi potrzeba skonstatowania danych, może kupujący uzależnić kupno od wyciągnięcia jachtu na brzeg w celu oglądnięcia go.

Wewnątrz trzeba cały jacht jak najdokładniej obejrzeć, szczególnie gdy jest starszy i zachodzi podejrzenie, że w drzewie jest już niedobry. W tym celu trzeba spróbować szczegółowo w linji wodnej i jej okolicy w podejrzanych miejscach, naprzód igłą a nawet cienkim nożyczkiem, aby się dowiedzieć, czy drzewo pod farbą jest zdrowe. Przy takiem próbowaniu szczególniej pod żebrami i wręgami i w okolicy stopy masztu zdarzają się niespodzianki, nożyk przebiwszy warstwę farby wchodzi z wielką łatwością dalej. Tam jest zatem drzewo zupełnie zgniłe lub spróchniałe. Niebezpieczne miejsca w pokładzie są wszystkie te, gdzie woda ma możliwość przedostawania się, a więc koło masztu, przy luce (jeśli taka jest) po brzegach nadbudówki kajuty i t. d.

Jeśli badanie korpusu jachtu wypadło zadowalniająco, przystępujemy do oględzin całego takielunku, a więc: masztu, bomu, gafla, bomu motyla, bugszprytu, opatrując wszystkie szczeliny i miejsca umocowania, wszystkich lin (stalowe rdzewieją od środka!) bloków, łączników, inwentarza, jak: kotwic, cum i łańcuchów, wioseł, bosaków i t. d. Nakoniec następuje przejrzenie żagli, a mianowicie u starszych żagli wszystkich szwów, czy jeszcze mocne i płótna, a szczególniej w miejscach szarych.

Przy jachcie turystycznym kupuje się zwykle wraz z jachtem jego inwentarz nautyczny i gospodarczy t. j. należące do inwentarza nautycznego: kompasy, log, barometr, chronometr, kompas pelingowy, sonda, termometr, ewentualnie sekstans. Muszą one być fachowo obejrzane i ocenione, inwentarz zaś gospodarczy jak naczynia kuchenne, prymusy (lub inne sposoby gotowania) i cały

sprzęt, dalej materace kajutowe i do kojek i t. d. może mniej więcej każdy bez specjalnych wiadomości ocenić.

Jeśli wszystkie te oględziny wypadną możliwie dobrze, musi kupujący otrzymać przed upłaceniem omówionej sumy dokumenty okrętowe t. j. certyfikat klasowy (jeśli jacht jest klasowy) certyfikat jednego z biur oględzinowych t. j. „German Lloyd“ lub biuro „Veritas“ przy jachtach morskich (oględziny takie dają gwarancję pewnej trwałości i dobroci), lub odpowiednie dokumenty wystawione przez związek żeglarski lub klub.

Tak dokładne obejrzenie jachtu, szczególniej u nas w Polsce jest potrzebnem, gdyż dziedzina utrzymania jachtu sportowego jest bardzo zaniedbana, a właściciel najczęściej z braku czasu i potrzebnych wiadomości oddaje tę ważną pracę w ręce bosmanów klubowych lub przygodnych rzemieślników, twierdzących zawsze z tupetem o zupełnej fachowości swojej w remoncie jachtów.

Dlatego też sprzedający niezawsze znają dokładnie stan swego jachtu. Zawsze jednakże sprawdza się żeglarskie przysłowie, że „tani jacht kosztuje dopiero po kupnie!“ Trzeba to tak rozumieć: jacht tani jest zwykle stary lub nadwerężony, a po kupnie zaczynają się reperatury bez końca i te wkrótce mogą nawet przewyższyć cenę kupna jachtu.

Jeśli młody żeglarz idąc za podanemi wskazówkami nabył nareszcie jacht, musi umieć przedewszystkiem jacht nowy utrzymać w należytym porządku, a stary przez staranną pielęgnację i fachowo zrobiony corocznie remont, doprowadzić do stanu sportowej używalności i tym sposobem nietylko przedłużyć jego życie lecz i podnieść jego wartość pieniężną.

W następnym rozdziale opiszę zasadniczo sposoby utrzymania jachtów w należytym porządku w zimie i w czasie sezonu nawigacyjnego.

6. UTRZYMANIE I REMONT

Kupiliśmy jacht! Po paru ostatnich próbnych jazdach z końcem sezonu żeglarskiego, nadchodzi chwila przygotowania go do spoczynku zimowego. Od tego przygotowania zależy dużo! Podaję więc systematycznie wszystkie czynności, które muszą być wykonane, aby na wiosnę roku przyszłego prace nad remontem jachtu w sumie nie kosztowały zbyt dużo i z rozpoczęciem sezonu żeglar-

skiego oszczędziły żeglarzowi zgryzot i goryczy, które zawsze są następstwem nieprzezornego lub niedbałego przezimowania jachtu i jego części składowych.

A więc, naprzód zdejmuje się żagle, obejrzawszy je bardzo starannie, aby w razie większych defektów oddać je do reperacji, nb. żagle muszą być zupełnie suche! Jeżeli są w dobrym stanie i nie potrzebują żadnych poprawek zwija je się w ten sposób, aby wszystkie lejki (liny tworzące obrąbek naokoło żagla) były nazewnątrz, a to dlatego: lejki konopiane są zwykle impregnowane terem i wskutek tego zwinięte do środka żagla zostawiają plamy trudne do wywabienia. Zwinięte żagle układa się do worków na to przeznaczonych z nieprzemakalnego płótna a opatrzonych napisem: nazwanie jachtu, inicjały klubu i rodzaj żagla. Worki z żaglami przetransportowane do domu, wiesza się na suchem i przewiewnem miejscu. Jeśli to niemożliwe inaczej, pozostawia się je w workach, jednakże muszą one być co jakiś czas rozwinięte i rozłożone dla przewietrzenia, ewentualnie dla przeschnięcia. W żadnym razie nie powinny zostawać całą zimę w workach bez przewietrzania, gdyż wtedy tworzą się zarodki butwienia bawełny, które dopiero z początkiem sezonu żeglarskiego najaw wychodzą, ku ogromnemu zdziwieniu i zmartwieniu właściciela. Prócz tego trzeba bardzo strzec żagli przed myszami, które z wielką przyjemnością używają pogryzionego materjału żaglowego na miękką podściółkę do swych gniazd, lub zakładają je wprost w workach z żaglami.

Przy wielkich jachtach pozostawia się opiekę i odpowiedzialność nad żaglami stoczni lub klubowi (o ile ten ma odpowiednie miejsce!), gdzie równocześnie i jacht zimuje.

Po zdjęciu i upakowaniu żagli następuje zdejmowanie ruchomego takielunku t. j. lin, które służą do podnoszenia żagli, kierowania niemi i do podnoszenia masztu i miecza i t. d. Każda z tych lin wyciągnięta ze swoich bloków, wysuszona zupełnie i porządnie zwinięta, zostaje bezwarunkowo opatrzona karteczką z napisem: nazwa jachtu i rodzaj liny (przeznaczenie jej na jachcie), np. fał szpony gafla, lub szkot foka i t. d.

Jeśli tego nie zrobiono lub wykonano niedbale, to właściciel jachtu otrzyma na wiosnę jedną splątaną gmatwaninę różnych lin, które (nota bene jeśli się wszystkie znajdą!) z mozołem w kilkudniowej pracy będzie rozplątywał i wyszukiwał gdzie która należy i jak ma być umocowaną. Naturalnie że już

przy zdejmowaniu lin ruchomego takielunku, trzeba je oglądnąć dokładnie, wynotować braki, aby w czasie zimowych wieczorów własną pracą je usunąć. Polecam bardzo wszystkim żeglarzom, aby się zajmowali sami temi małemi naprawami, gdyż to, oprócz zadowolenia osobistego z dobrze wykonanej pracy, daje dużo doświadczenia i zrozumienia w dziale robót linowych, będących warunkiem sine qua non dla każdego sportowca żeglarza.

Lin nie oznaczonych w ten sposób, nie przyjmie nikt na przechowanie ani odpowiedzialności za nie nie weźmie. Najlepiej jest brać wszystkie liny jak i bloki, na zimę do domu, gdyż tam pod okiem właściciela, będą one najpewniej i najlepiej przechowane. Bloki muszą być koniecznie w zimie przejrzane, nasmarowane tłuszczem na osiach i zewnątrz polakierowane. Nadmieniam, że liny konopne, manilowe czy bawełniane, przy najlepszej konserwacji i opiece wytrzymują z małemi wyjątkami lat trzy, poczem trzeba je zmieniać na nowe.

Następuje wyjęcie masztu wraz z całym takielunkiem stałym, t. j. wszelkiemi sztagami i wantami, które są z linek stalowych i które się tylko w razie defektu i zmiany na nowe z masztu zdejmuje. Na małych jachtach wyjęcie masztu nie przedstawia z powodu małej wagi jego żadnych trudności. Na większych, dzieje się to zapomocą kranu, który z dwóch belek związanych u góry i opatrzonych talją (wielokrążek) można samemu łatwo zbudować. Maszt wyjęty z jachtu, musi być pod dachem tak do przezimowania ułożony, aby się nie zgiął, a przy masztach syst. Marconi aby nie stracił swej formy t. j. aby się nie zwichrował.

Po zdjęciu całego takielunku z jachtu, wszelakiego inwentarza, i wszystkich ruchomych części, przy jachtach mieczowych: miecza i steru następuje wyciągnięcie jachtu na ląd, do szopy lub pod pokrycie deskami dla ochrony przed deszczem, śniegiem i słońcem. Przy małych jachtach a szczególnie jolach mieczowych, jest to rzecz łatwa, należy tylko uważać przy wyciąganiu, aby jachtu nie nadwerężyć, co przy przezorności i odpowiedniej do ciężaru jachtu ilości siły ludzkiej nietrudno da się uskutecznić. Trudniej jest z jachtami kilowemi, te muszą być wyciągane kranem, lub zapomocą slipu t. j. kolejki idącej od brzegu w głąb wody po pochyłej powierzchni. Pod jacht, który ma być wyciągnięty podprowadza się wózek slipu, na którym stoi rusztowanie jachtowe (t. zw. skraber) z belek i desek, w które formy jachtu zupełnie dokładnie

wchodzą. W to rusztowanie wprowadzony jacht, wyciąga się zapomocą windy na ląd i dalej, gdzie ma on ostatecznie przezimować. Każdy jacht powinien być bezwarunkowo na zimę tak ustawiony, aby nie ulegał żadnym przegięciom ani skrzywieniom. Musi on być ustawiony na odpowiedniej formy koziołkach (przy mniejszych jachtach) lub na swoim skraberze (odpowiedniem rusztowaniu, w którem jacht spoczywa równocześnie bokami i kilem).

Pierwszą pracą po ustawieniu jachtu na swoim miejscu, jest oczyszczenie go zewnątrz szczotką twardą (ryżową) i mydłem ze wszystkich nieczystości, porostów, muszel i t. d. i opatrzenie i wynotowanie wszystkich wad, które najaw wyszły. Następuje to samo od wewnątrz tylko jeszcze dokładniej. Po wymyciu jachtu i wypompowaniu wszelkich brudów i nieczystości, należy go obmyć wewnątrz 2% sublimatem aby zniszczyć wszelkie bakterje zgnilizny, a po 2 dniach osuszyć dokładnie. Teraz otwieramy wszelkie otwory, t. j. drzwi z kajuty, iluminatory, luki, schowki, jednem słowem, wszystkie zamykane miejsca aby jak najwięcej ułatwić dostęp powietrza.

Jeśli pokład jest z drzewa lakierowanego i trochę już przez sezon podniszczony, należy go pociągnąć b. cienko (tyle, ile drzewo samo wsiąka) olejem lnianym.

Teraz jacht gotów do spoczynku zimowego i jeśli jeszcze przekonaliśmy się że dach nad nim nie przecieka, możemy spokojnie oczekiwać przyszłej wiosny i przyszłych uciech żeglarskich.

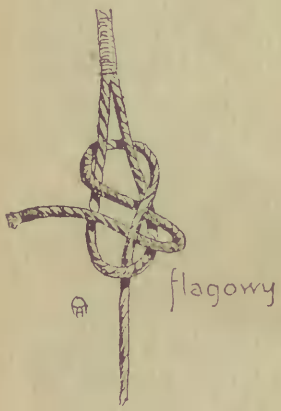
Zimą mając wieczorami trochę czasu, zajmiemy się prócz projektowania przyszłych wycieczek i planów na lato, przeglądnięciem zdjętych z jachtu lin i bloków. Trzeba wszystko, to poprawić, to odnowić, tak, aby na maj roku następnego po spuszczeniu jachtu na wodę nie było już potrzeba marnować czasu na właściwe zimowe prace.

Podaję tu, najważniejsze, w sportowem żeglarstwie używane węzły i połączenia lin. Rysunki określają dostatecznie jasno sposób robienia tych węzłów. Jednakowoż trzeba je praktycznie wyćwiczyć, aby w danej chwili, w czasie sezonu żeglarskiego skorzystać z nabytej wprawy. (Rysunki od 17 do 29). Jacht nasz wyczyszczony i wymyty spoczywa do czasu, póki już wiosennie przygrzewające słońce i temperatura nie pozwoli na początkowe prace koło korpusu.

Prace opisane tu przeze mnie, muszą być wszystkie wykonane,

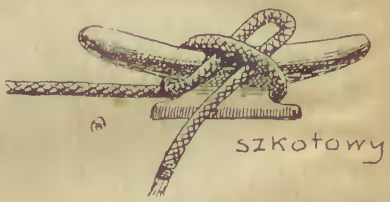
Ryc. 17.

Ryc. 18.



Ryc. 19.

Ryc. 20.



Ryc. 21.

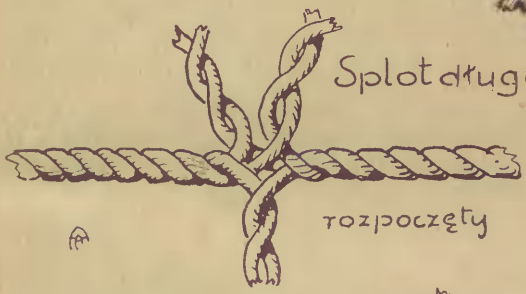
Ryc. 22.

Ryc. 23.

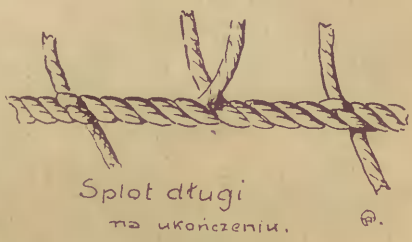
Ryc. 24.

Ryc. 25.

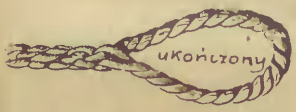
Ryc. 26.



Ryc. 27.



Ryc. 28.



Splot lin stalowych

Ryc. 29.

jeśli nie przez samego właściciela, to przynajmniej pod jego stałą kontrolą, co zmniejszy ilość nieprzyjemnych niespodzianek i nowych wydatków pieniężnych na wiosnę. Jest zwyczajem w krajach o starej kulturze żeglarskiej, że stała załoga złożona ze sportowców żeglarzy czuje się w obowiązku, nietylko używać przyjemności żaglowania na jachcie, którego wszystkie koszty ponosi właściciel, lecz przy jesiennych i wiosennych pracach około jachtu, przynajmniej swą pracą i dozorem zmniejszyć, już i tak wielkie koszty remontu i utrzymania jachtu. Zagranicą uważają to jako obowiązek honorowy, ja zaś uważam to także za słuszną rekompensatę przyjemności, których używa załoga jachtu, nie mając żadnej przytem fizycznej odpowiedzialności.

Nadchodzi wiosna! Jacht nasz oczekuje nowej szaty. Zależnie od tego czy jest z drzewa lakierowanego, czy też malowany, postępuje praca. O ile lakier lub farba stara lub popękana, należy ją zeskrobać, do czego służy trójkątna skrobaczka lub cyklina i papier szklany. Miejsca obnażone z farby trzeba na przód nasycić pokostem, a po wyschnięciu wyrównać szpachtlówką t. j. rzadkim kitem; po wyschnięciu musi być wszystko wygładzone papierem szklanym.

Wszystkie szpary muszą być w ten sposób traktowane, przy większych trzeba je przedtem utkać twardo t. zw. targanem t. j. konopiami nasyconemi terem lub watą. W jednym i drugim wypadku musi to być pokryte warstwą szpachtlówki, a potem farbą.

Na drzewie lakierowanem trzeba, jeśli jest koniecznem szpachtlowanie, dobrać kolor szpachtlówki do koloru drzewa, aby uniknąć brzydkich plam innego koloru jak otaczająca powierzchnia.

Niżej linji wodnej maluje się jacht farbą t. zw. podwodną, która schnie w pół godziny i musi być pociągnięta na godzinę przed spuszczeniem jachtu do wody.

Na wody, gdzie jacht nie obrasta muszlami i algami, wystarczy czarny lakier japoński (asfaltowy Black Varnish). Po oczyszczeniu jachtu zewnątrz i wewnątrz ze starej odpryskującej farby, po szpachtlowaniu i oczyszczeniu go wszędzie szklanym papierem następuje malowanie ewentualnie lakierowanie. Używa się do tego farb gotowych najlepszych jakie są, gdyż warunki dla wytrzymałości farby na wodzie, są o wiele gorsze, jak gdziekolwiek indziej. Malować należy jak najcieniej a w razie potrzeby dawać więcej pokładów farby, gdyż raz grubo położona farba lub lakier, pęka i odlatuje

wkrótce. Malować można już przy temperaturze stałej 10° Cel. lakierować dopiero od 13°. Jacht wewnątrz pod podłogą najlepiej malować asfaltowym lakierem, lub Black Varnish, a nigdy farbami, które mają składniki trujące, jak biel ołowiana, minja i t. d. Minję używa się tylko jako grunt do żelaznych części, aby je od rdzewienia uchronić. Lakiery przezroczyste do jachtów są specjalnie przygotowywane, nie należy nigdy brać lakierów powozowych lub innych. Najlepsze są firm angielskich Maender Bros lub Nobles and Hoare, mają one swe nazwy jak: outside Yacht Varnish, do robót zewnętrznych, inside Yacht Varnish, do kajuty wewnątrz, spire Yacht Varnish, do masztu i innych drzewców. Lakiery te wysychają zupełnie dobrze w przeciągu dwóch dni przy odpowiedniej temperaturze, są one prawie bezbarwne, a więc przezroczyste i służą tylko do pociągania drzewa, które ma zostać w kolorze naturalnym. Jachty malowane na kolory biały, bronzowy i t. d., po pokryciu ich farbami olejnemi, pociąga się dla jeszcze lepszego wyglądu i konserwacji, lakierem emaljowym; najlepszym z tych lakierów i najdroższym jest „Ripolin".

W tym czasie gdy korpus jachtu zaczynamy oblekać w nową szatę, należy nie zapominać o wszelkich drzewcach jak maszt, bom, gafel i in., muszą być one także dokładnie z brudu obmyte, oczyszczone ew. oszpachtlowane i najmniej dwa razy polakierowane (lakierem przezroczystym). Linki stalowe dla piękności można pociągnąć rozpuszczonym proszkiem aluminjowym w lakierze, również i miecz, a przy jolach i płetwę sterową.

Nowa szata naszego jachtu gotowa! Teraz jacht spuszczamy w ten sam sposób na wodę, jak go się w jesieni wyciągało, jednakowoż zawsze rufą naprzód. Ponieważ jednak farby i lakiery jako nowe, nie mają jeszcze dostatecznej twardości, trzeba bardzo uważać przy wchodzeniu na pokład lub do wnętrza przy taklowaniu jachtu, i w żadnym razie nie stąpać inaczej jak w pantoflach z gumowemi podeszwami.

Następuje wsadzenie masztu w swoje gniazdo. Na maszcie muszą być już wszystkie bloki umocowane, a cały ruchomy takielunek jak: fały, szkoty, dirki, talje i t. d. poprzeciągany, aby uniknąć, bądźto wdrapywania się na maszt, bądź zdejmowania go na nowo!

Równocześnie część pomagającej załogi zajmuje się naciąganiem wielkiego żagla (grota) na bom i gafel i umocowaniem go

marlinką; skontrolowaniem żagli pomocniczych i lin służących do kierowania niemi.

Po włożeniu podłogi, ułożeniu grota i przykryciu go brezentem, uporządkowaniu wszystkich lin, całego ożaglowania, olinowania takielunku i ułożeniu wszelakiego inwentarza jacht jest gotów, a przeprowadzony na swoje miejsce w porcie, należycie przycumowany i opatrzony odbijaczami, oczekuje chwili gdy rozlegnie się komenda „cumy rzuć" aby wyruszyć wdal na walkę z żywiołami lub na szlachetne zawody sportowe.

Lecz i w czasie sezonu żeglarskiego wymaga jacht sportowy ciągłej pieczołowitości jeśli ma być dumą właściciela i załogi.

Nie mówiąc już o różnych awarjach i wszelkich możliwych wypadkach, niemiłosierne słońce i niepogody, wolno, lecz stale rozkładają i niszczą najlepsze farby i lakiery.

Zadaniem więc dbającego o piękność i trwałość swego jachtu właściciela i załogi, będzie ciągłe staranie o czystość wewnątrz i zewnątrz.

Jacht brudzi się w lecie najwięcej w okolicy linji wodnej, gdyż wszelkie smary i nieczystości pływające po wodzie, przylegają ściśle do powierzchni jego; jedyna rada na to, jak najczęściej myć go; wody, wszak ma się poddostatkiem; czasem trzeba nawet szczotki i mydła. Jeśli właściciel nie jest w tem szczęśliwem położeniu, by mógł sprawić brezent na cały jacht, to pokład i kokpit muszą być najczęściej myte. Zczasem jednak i najlepszy lakier traci swój połysk i zaczyna pękać i ścierać się, wtedy trzeba z bólem serca, choć śliczna pogoda żeglarska nęci, zabrać się do pracy, pokład oszlifować szklanym papierem i na nowo polakierować.

Zagranicą uważają, że dwukrotne takie lakierowanie jachtu w czasie lata, wystarcza przy pieczołowitem obchodzeniu się z jachtem nb. jeśli nie robi on większych podróży po słonej wodzie, która bardzo prędko lakier na pokładzie niszczy.

Podane tutaj zasady utrzymania jachtu sportowego, mogą być wedle warunków miejscowych lub osobistych zmieniane. Nie podaję więc rozmaitych sposobów odpowiadających pewnym określonym warunkom miejscowym, zalecając jednakowoż zawsze i wszędzie, czystość i dbałość o jacht!

Jeszcze chciałbym opisać tu parę zwyczajów, dotyczących ogólnego wyglądu jachtu.

Zwykle nadaje się jachtowi jakąś nazwę, która choćby w części

musi odpowiadać wyglądowi lub zaletom jego. Nazwy miejscowości lub imiona sławnych ludzi nie są używane w sporcie, jest to przyjęte w marynarce handlowej dla nazw parowców. Zupełnie niedopuszczalnem jest wymalowanie, choćby wspaniałemi plakatowemi literami, nazwy jachtu na dziobie; jest to zwyczaj na łodziach do wynajmu lub na parowcach, a nie na jachtach sportowych! Nazwa jachtu sportowego powinna być umieszczona zawsze na rufie, u jachtów ze sterem na pawęży, po prawej stronie steru, u jachtów ze sterem" pod wodą na całej pawęży. U jachtów bez pawęży, na prawej burcie ztyłu. Na dziobie, u jachtów klubowych może być tylko umieszczony herb lub odznaka klubu z bronzu lub malowana.

Parę słów muszę tu poświęcić, naciąganiu żagli, gdyż ta dziedzina, jest u nas, nawet dla przygotowujących się do regat zupełnie nieznana.

Żagiel, jako aerodynamiczny przyrząd, zapomocą którego zużytkowujemy siłę wiatru, musi mieć pewien ściśle oznaczony paraboliczny przekrój. Aby zatem utrzymać formę jego przekroju, trzeba obserwować następujące podstawowe warunki: grot dobrze wypracowany, musi mieć lekkie wgłębienie od masztu począwszy, wgłębienie to przechodzi ku tyłowi w płaską powierzchnię, która w żadnym razie nie może być wgłębioną do wewnątrz przy lejku tylnym, żagiel przedni jest nieco więcej płaski, jednakowoż nigdy nie powinien być zupełnie bez wgłębienia wzdłuż przedniego lejku.

Chcąc mieć takie żagle, trzeba, otrzymawszy nowe, dopiero przez troskliwe utrzymanie, doprowadzić je do żądanej formy. A więc: nowych żagli nie wolno zanadto silnie na swych drzewcach naciągać, dopiero gdy one się rozciągają, w miarę używania trzeba je mocniej naprężać, fałdów nie powinno się w żadnym razie cierpieć. Po każdym deszczu lub rosie, górny i dolny leik grota zluzować, aż do zupełnego wyschnięcia. Przy podnoszeniu żagli uważać na staranne naprężanie żagli i tak długo próbować fałami i sztagami póki żagiel nie pozbędzie się fałdów.

Te zasadnicze reguły utrzymania jachtu w sportowym porządku będą zapewne warunkiem nieodzownym dla przyszłego pokolenia żeglarzy polskich. Dziś jeszcze, w początkach dopiero sportu żeglarskiego u nas i przy teraźniejszych warunkach ogólnych, nie możemy ustawać w jak najgorliwszem staraniu o podniesienie jak najwyżej pojęć o utrzymaniu jachtu sportowego.

CZĘŚĆ DRUGA

1. SZTUKA ŻEGLARSKA

Sztuką żeglarską nazywamy umiejętność prowadzenia jachtu sportowego na regatach i turystyce, w odróżnieniu od zasadniczej „wiedzy żeglarskiej", którą każdy prowadzący statek żaglowy czyto dla sportu czy w celach handlowych posiadać musi. Sztuka żeglarska jest zatem wiedzą precyzyjną sportową wymagającą prócz ścisłych wiadomości jeszcze talentu!

TEORJA ŻAGLOWANIA

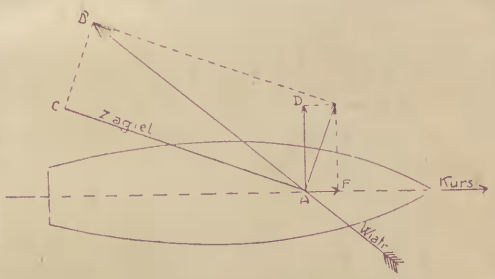
Najważniejszym elementem ruchu statku żaglowego jest wiatr. Przy żaglowaniu rozróżniamy dwa rodzaje wiatru: „wiatr prawdziwy", t. j. ten, którego kierunek i siłę odczuwamy stojąc na miejscu i „wiatr pozorny", który poznajemy w czasie ruchu naprzód; jest on rezultatem siły i kierunku wiatru prawdziwego i naszego posuwania się naprzód. Wiatr pozorny zatem dmie zawsze pod kątem ostrzejszym do kursu statku, jak wiatr prawdziwy.

Żeglarz może dlatego mówić w czasie jazdy na jachcie tylko o wietrze pozornym. W jednym tylko wypadku jest kierunek wiatru (lecz nie siła!) pozornego prawie ten sam, co wiatru prawdziwego, a mianowicie przy jeździe z wiatrem (wiatr zupełnie ztyłu).

Ciśnienie, kierunek wiatru i jego działanie na żagle jest więc zależne od szybkości z jaką się jacht naprzód porusza i pod jakim kątem do wiatru. Ponieważ wiatr jest najważniejszym czynnikiem w czasie żaglowania, nazywamy więc wtedy strony jachtu (burty) „n a w i e t r z n ą" (od strony wiatru) i „z a w i e t r z n ą" burtą (tam, gdzie w danej chwili znajduje się bom grota).

Rys. 30 objaśnia działanie wiatru na żagle i siły wynikające, których wypadkowa posuwa jacht naprzód.

A B, siła wiatru, *A D*, siła składowa, działająca jako dryf statku (droga pod kątem prostym do kursu jachtu). Przeciw tej sile działa kil lub miecz jachtu jako płaszczyzna bocznego oporu (płaszczyzna lateralna); gdyby jej nie było musiałby się jacht przy bocznym wietrze posuwać wbok a nie naprzód. *A F*, wypadkowa posuwająca statek naprzód. Im ostrzej na wiatr jacht idzie, tem



Ryc. 30. Działanie wiatru.

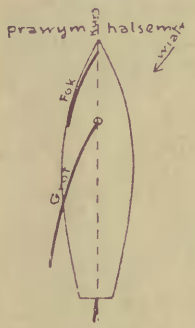
mniejszą jest wypadkowa *A F*, a więc i jacht wolniej idzie i odwrotnie, im pełniejszy wiatr działa na żagle, tem większa będzie wypadkowa *A F*, a zatem i szybsza jazda.

Aby być w dalszym ciągu objaśnień dobrze zrozumianym, muszę tu przytoczyć wszystkie nazwy wiatrów używane w polskiem żeglarstwie sportowem. Na tablicy widzimy sześć pozycyj jachtu względem wiatru i ustawienia żagli.

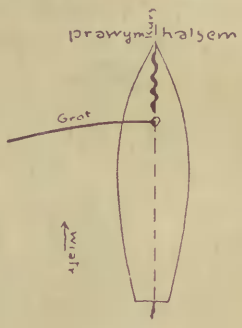
Jeśli więc mamy wiatr ztyłu, to jedziemy z wiatrem lub pełnym wiatrem, jeżeli wiatr dmie więcej ztyłu jak zboku, to jest wiatr półpełny lub baksztagowy, wiatr zboku nazywamy półwiatrem, jeśli mamy wiatr zprzodu z prawej lub lewej burty, to jedziemy na wiatr (pełno lub ostro), jeśli jadąc na wiatr zmieniamy nasz kurs w kierunku zawietrznej, to odpadamy od wiatru, jeśli zaś skręcamy w kierunku skąd wiatr wieje, jedziemy ostrzej na wiatr.

Im ostrzej jedziemy na wiatr tem więcej mamy dryfu t. j. zboczenia z kursu, gdyż wypadkowa *A F* w równoległoboku sił robi się coraz mniejsza a składowa *A D* działająca jako dryf zostaje zawsze jeszcze dosyć wielką, aby móc mocno działać pod kątem prostym do linji kursu.

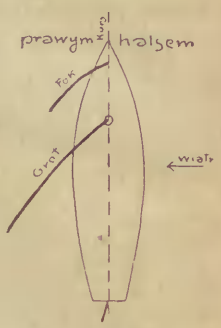
Przy żaglowaniu na wiatr byłoby teoretycznie dobrem ustawienie żagli na linję, dzielącą na połowę kąt powstający z kierunku wiatru i kursu statku; w praktyce jednakowoż dzieje się inaczej, mianowicie: gdy wiatr silniejszy i jacht wskutek tego idzie szybciej, powinno się szkoty przyciągnąć więcej, gdy zaś wiatr słabnie, trzeba



Ryc. 31.

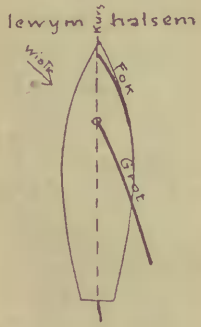


Ryc. 32.

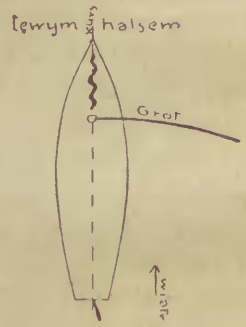


Ryc. 33.

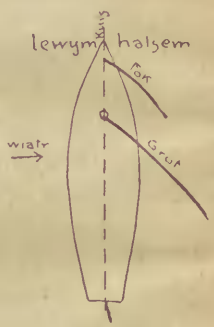
żagle ustawić prawie że na linji teoretycznej. Tłumaczy się to wiatrem pozornym, który przy szybszem poruszaniu się jachtu na przód więcej od przodu działa, w przeciwieństwie zaś, gdy jest słabym i jacht się powoli porusza, wieje wiatr pozorny prawie w tym



Ryc. 34.



Ryc. 35.



Ryc. 36.

samym kierunku co i wiatr rzeczywisty. Prócz tego wchodzą w grę różne inne działania aerodynamiczne, których jednakowoż nie będę tu objaśniać. Cecha nawietrzności jachtu, czyli jego dążenie w czasie jazdy, do zwracania dzioba w kierunku wiatru, zwiększa się wraz z siłą wiatru, a zatem i większą szybkością. To pociąga za sobą

i większy nacisk wody na ster, który w takim razie daje większy opór, a co za tem idzie, zmniejsza szybkość posuwania się jachtu naprzód, dając wzamian większy dryf. Prócz tego, wiatr nachyla statek, przyczem zanurzona część korpusu, a dokładniej powiedziawszy powierzchnia jego linji wodnej, robi się szersza w kierunku nachylenia. Miecz również nachylony, nie daje tego oporu co w pozycji pionowej, ster zaś nachylony działa o wiele gorzej, gdyż powierzchnia jego płetwy daje wtedy więcej oporu hamującego i podnoszącego rufę, jak sterującego. Rzeczą utalentowanego żeglarza jest zatem ustawić tak żagle, aby przy najmniejszym oporze steru osiągnąć największą szybkość na danym kursie. Tu sprawdza on dopiero różnicę między teorją a doświadczeniem praktycznem.

Nawietrzność jachtu zwiększa się przy większem jego nachyleniu a równocześnie i dryf. Jole mieczowe potrzebują przy słabym wietrze więcej miecza (t. j. głębiej spuszczonego), przy silnym zaś mniej. To samo dzieje się przy jeździe pod prąd (mniej miecza) i z prądem (więcej miecza).

Każdy statek sportowy, choćby był zupełnie tak samo zbudowany jak inne, ma sobie właściwe zalety i przywary, różne od drugich jachtów tej samej klasy i budowy. Rzeczą więc żeglarza sportowca, jest poznać swój jacht i wyzyskać zalety, a starać się przez doświadczenia zmniejszyć wady, a nawet je wykorzystać. Dlatego też niemożliwe są dziś do pomyślenia regaty, w którychby ścigały się jachty rozmaitych wymiarów i kształtów. Nikt bowiem nie jest w stanie choćby w przybliżeniu obliczyć szybkości różnych jachtów, przy ciągle zmieniających się w czasie jazdy warunkach. Zarzucono przeto tego rodzaju eksperymenty i jeśli chodzi o zawody miarodajne, gdzie wygrywa większa wiedza i sprawność załogi, muszą być jachty możliwie jednakowe, a więc jachty jednej klasy.

Wszystkie te wskazówki nie będą mieć żadnej, lub bardzo małą wartość, jeśli żeglarz w praktyce przez ciągłe ćwiczenie nie dojdzie do zupełnego opanowania jachtu i zespolenia się z nim. Prócz tego mówiłem na początku rozdziału o talencie żeglarskim; kto tego nie ma, tego szóstego zmysłu, wczuwania się we wszelkie drgnienia wiatru, w każdy ruch łodzi i nie wyćwiczy go usilną pracą, ten zostanie zawsze mimo całej wiedzy żeglarskiej tylko rzemieślnikiem.

Na zasadzie następujących wskazówek o wszelkich manewrach

i zwrotach musi młody żeglarz próbować i ćwiczyć to wszystko, aby w danej chwili już odruchowo czynić to tylko, co potrzeba.

1. Wyjazd z portu

Jacht nasz, dwużaglowy slup, mający załogę złożoną z czterech ludzi, ma wyjechać z portu, gdzie jest między jachtami przycumowany. Musi on naprzód być wyprowadzony na wolne miejsce, gdzie przy podnoszeniu żagli i wyjeździe nie będzie żadnych przeszkód.

Na wodach płynących dzieje się to odpowiednio do warunków miejscowych, które są czasem bardzo trudne; jeśli np. wiatr wieje w górę rzeki, t. jest przeciw prądowi musi być jacht w celu podniesienia żagli zwrócony przeciw wiatrowi, czyli dziobem wdół rzeki, jednakowoż tylko w takim razie, jeśli wiatr jest silniejszy niż prąd.

Przy wietrze z prądem, jest cała sprawa łatwą, stawia się bowiem jacht dziobem do prądu i wiatru. Zresztą jest tyle rozmaitych warunków miejscowych, że nie jest możliwem wyliczyć je choćby częściowo, musi więc żeglarz praktycznie wszystko wypróbować.

Na wodzie stojącej jest sprawa o wiele łatwiejszą. Stawia się jacht naprzeciw wiatru, przy pomoście, na boi zakotwiczonej, lub na kotwicy; naturalnie, na miejscu swobodnem, pozwalającem na konieczne zwroty przy odjeździe w danych okolicznościach i warunkach i podnosi się żagle.

Stoimy zatem z jachtem naszym już na miejscu odpowiedniem, gdzie niema przeszkód i rozpoczynamy przygotowania do podniesienia żagli.

Zdejmujemy przedewszystkiem brezent (płachtę) okrywający złożony grot. Brezent, zdejmując go z żagla składamy ewent. zwijamy stroną dolną dotykającą żagla, nawewnątrz dla ochrony przed zabrudzeniem jej. Zaczynamy składanie brezentu zawsze od tyłu. Po zwinięciu brezent powinien być złożony odrazu na stałe miejsce swego schowania. Wogóle zasadą najważniejszą na jachcie jest porządek, porządek i porządek! Wszystkie rzeczy muszą mieć swoje oznaczone miejsce, i tam zawsze powinny być złożone, jeśli nie są w użytku. Na wielkim jachcie po komendzie „zdjąć płachty“ następuje przymocowanie fałów do żagli, wsunięcie łat, podniesienie bomu zapomocą dirki (jeśli

ona jest na jachcie) i podniesienie naprzód grota, a później zwiniętego foka (komenda „do fałów“ i „grot podnieś! fok podnieś!“). Przy podnoszeniu grota trzeba zwracać uwagę na wyklarowanie linki flagowej i na swobodne przejście zewnętrznych końców listewek żaglowych obok dirki (nb. jeśli ona jest na jachcie, którym wyjeżdżamy).

Pikfał grota należy zwykle trochę więcej podciągnąć jak potrzeba, aż do utworzenia się pionowych fałdów na żaglu, gdyż w czasie jazdy zawsze się fał trochę wyciąga i żagiel dopiero wtedy dobrze stanie. Fałdy idące skośnie od szpony gafla do noku boma na żaglu, oznaczają za słabe dociągnięcie piku. Należy to więc skorygować pikfałem.

Po podniesieniu grota przywiązuje załoga fały na odpowiednich miejscach, t. j. na knagach i klaruje zwisające końce t. j. zwija je, układa i opuszcza podniesiony przez dirkę bom.

Następuje podniesienie foka (przedni trójkątny żagiel). Jeśli jest to fok normalny (a nie zwijany na swym wałeczku) trzeba go przedtem ściśle zwinąć i związać cienkiemi nitkami, aby podniesiony przed odjazdem nie łopotał; przy odjeździe zaś i komendzie „rwij fok“, pociągnięty za szkot, łatwo się rozwinął rwąc słabe nitki, któremi jest związany.

Żagle już podniesione! należy teraz podnieść banderę, a oczyściwszy pokład i kokpit z lin, które trzeba poskładać i przekonawszy się o dobrem funkcjonowaniu wszystkich ruchomych linek i części (np. szkoty, baksztagi, miecz, ster) możemy rzucić cumy i wyjechać na pierwszą próbę.

Jacht stojący dziobem do wiatru na kotwicy lub boi, o podniesionym już grocie, jeździ na swojej cumie pod wpływem wiatru to na tę to na drugą stronę („myszkuje“); wskutek tego jachty mieczowe dają się ożaglować na boi tylko przy słabym wietrze: Podniósłszy żagle oczekujemy momentu, w którym jacht skręci trochę na tę stronę, która nam do wyjazdu odpowiada i wtedy, rzuciwszy cumę, t. j. linę wiążącą nas do boi, i przyciągnąwszy nawietrzny szkot foka (t. j. przeciwny jakby należało), aby jeszcze więcej odpaść od wiatru, rozpoczynamy jazdę.

Sprawa odjazdu po podniesieniu żagli na jachcie stojącym na kotwicy jest trochę trudniejsza, gdyż kotwica musi być przedtem wyciągnięta.

Kotwica musi być jak najszybciej wyciągana; jeśli łańcuch

kotwiczny jest już w pionie, t. j. że już jednem szarpnięciem można kotwicę wyrwać z dna, melduje kapitanowi ten z załogi, który kotwicę ciągnie, jest „pion", w danym momenie pada rozkaz „kotwicę rwij", a jacht uwolniony od więzów rusza naprzód. Naturalnie kotwicę wyciąga się i oczyściwszy ją i łańcuch z błota i piasku, składa gdzie należy.

Odjazd od pomostu nie przedstawia większych trudności, a w praktyce pokazuje się zaraz, jak postąpić w danym wypadku. Zasadą jednakową zawsze jest, ułożenie sobie dokładnego planu odjazdu i poinformowania o tem załogi, jeśli to się dzieje na nowem miejscu lub po raz pierwszy.

Odbiwszy szczęśliwie od lądu i wyszedłszy na wolną przestrzeń, kapitan i załoga obrzuca wzrokiem całe ożaglowanie i olinowanie kontrolując bacznie, czy niema jakich usterek, które natychmiast należy poprawić, np. nieuporządkowane liny, niedociągnięte fały i t. p.

Jeśli już wszystko w porządku, należy zwrócić baczną uwagę na kurs, który po wyjeździe z samego portu z powodu innych statków lub naturalnych przeszkód, ulega ciągłym zmianom i wymaga wielkiej precyzji i błyskawicznej czasem orjentacji do wykonania potrzebnego manewru.

2. Zwrot przez sztag

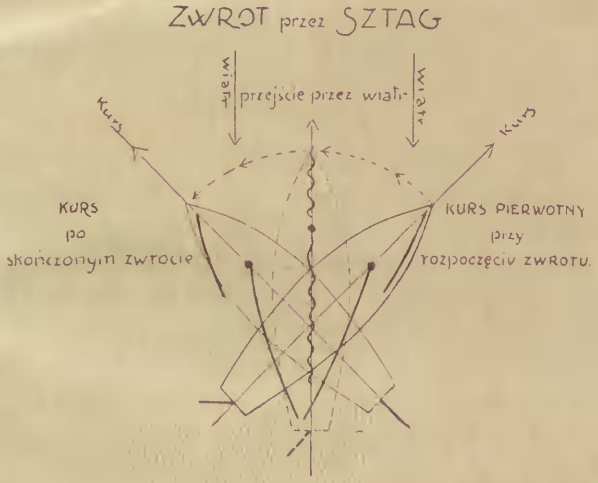
Najczęściej zdarzającą się zmianą kursu, jest „zwrot przez sztag", przyczem po odpowiedniem poruszeniu steru, statek zwraca dziobem na wiatr i przechodzi sztagiem swym na drugą stronę, tak, że wiatr działający dotychczas np. z prawej burty, w następstwie zwrotu działa na żagle z lewej.

Praktyczne wykonanie zwrotu przez sztag na nowoczesnym jachcie, nie spotyka żadnych trudności (w normalnych warunkach), w przeciwieństwie do okrętów żaglowych handlowych (szczególniej starszej konstrukcji), które dosyć niepewnie wykonują ten manewr a w pewnych warunkach go nawet odmawiają.

Na większych statkach sportowych po komendzie „do zwrotu przez sztag" (niem. „klar zum Wenden") trzyma załoga napogotowiu baksztagi i szkoty. W odpowiednim momencie następuje komenda „zwrot" (niem. „Rhe"), sternik kładzie powoli ster na burtę i jacht skręca na wiatr; żagle zaczynają łopotać, załoga

luzuje baksztag naciągnięty dotychczas i przyciąga i umocowuje z przeciwnej strony; szkoty przednich żagli w momencie przejścia bomu nad kokpitem zostają zluzowane i w chwili przejścia jachtu na drugą stronę wiatru z przeciwnej strony przyciągnięte. Szkot grota a nawet baksztagi przy lawirowaniu ostro na wiatr zostają przywiązane obustronnie.

Po przejściu przez sztag należy jeszcze do zakończenia manewru, uporządkowanie szkotów i dociągnięcie, ewentualnie zluzo-



Ryc. 37.

wanie ich odpowiednio do komendy „przyciągnij szkoty“ lub „luzuj szkoty“, co zależnem jest od kursu na wiatr, który jacht teraz rozpoczął.

Muszę tu zwrócić uwagę żeglarzy na pewne właściwości różnych typów jachtów przy zwrocie przez sztag. Jachty kilowe balastowe mające większy własny rozpęd, wykonywują zwrot o większym promieniu koła, niż jole mieczowe bezbalastowe, które jako lekkie muszą szybciej wykonywać zwrot niż jachty kilowe. Przy jachtach kilowych trzeba, wykorzystując ich rozpęd, zwracać ster powoli w daną stronę, przez co zyskujemy kilka lub kilkanaście metrów w kierunku naszej drogi. Jole bezbalastowe zaś jako lekkiej tracą rozpęd przy zwrocie, muszą być zatem o wiele szybciej zwracane jak jachty kilowe.

Jednem słowem, im mniejszy i lżejszy statek, tem większy

rozpęd potrzebny i tem mniejsze koło musi on zataczać przy zwrocie przez sztag.

Nowoczesny jacht wykonuje tak łatwo wszystkie zwroty, że trzeba być rzeczywiście kompletnym analfabetą żeglarskim, aby zwrotu nie zrobić.

Rozumie się to naturalnie przy warunkach normalnych; bywają bowiem szkwały i burze, przy których najdoświadczeńszy nawet i wszystko przewidujący żeglarz, musi użyć innych sposobów, aby jacht przeprowadzić na inny hals (inny kurs względem wiatru). Tym właśnie innym sposobem w przeciwieństwie do zwrotu przez sztag jest:

3. Zwrot przez rufę

Przy wiatrach lekkich wykonuje się „zwrot przez rufę“ dosyć często. Przy wielkiej fali i silnym wietrze musi być wykonywany zwrot ten bardzo przezornie i ostrożnie, do czego potrzeba zupełnego zgrania się załogi i doświadczenia kapitana. Jedna nieprzezorność lub niedostateczna szybkość w wykonaniu całego manewru, może zakończyć się stratą całego ożaglowania lub inną awarją.

Ładnie wykonany „zwrot przez rufę“ na bezbalastowej jolimieczowej przy silnym wietrze należy do trudniejszych manewrów żeglarskich.

„Zwrot przez rufę“ wykonuje się następująco: komenda „do zwrotu przez rufę“ (klar zum halsen, niem.). Załoga przyciąga bardzo szybko szkot grota, luzuje w momencie, gdy bom znajduje się nad środkiem jachtu, baksztagi i jak najszybciej przyciąga je z przeciwnej burty. Równocześnie sternik kładzie sterownicę na dotychczasową nawietrzną burtę, jacht skręca, a grot dostawszy wiatr z przeciwnej strony przechodzi na drugą burtę. Moment ten jest najważniejszy, załoga szybko luzuje szkot grota, hamując go jednocześnie tak, aby w żadnym wypadku nie uderzył z rozmachem o wanty, coby pociągnęło za sobą złamanie boma, pęknięcie want a nawet złamanie masztu.

W najniebezpieczniejczym momencie przechodzenia bomu na drugą stronę, muszą być nawietrzne baksztagi już umocowane, a przejście boma nie może się nigdy odbywać gwałtownie. Jeśliby silny wiatr i fala groziły niebezpieczeństwem przy przechodzeniu boma przez wiatr, należy uprzednio spuścić pik gafla zapomocą

pikfała wdół, a nawet podnieść bom zapomocą dirki wgórę, aby uzyskawszy przez to o wiele mniejszą powierzchnię żagla, można było wykonać ten manewr bez groźby awarji.

Bardzo ważnem zadaniem sternika w czasie tego manewru, jest zharmonizować swą pracę z pracą załogi, gdyż od tego zależy całe powodzenie tego zwrotu.

Na bezbalastowych jolach mieczowych musi być manewr „zwrotu przez rufę“ przy silnym wietrze nadzwyczaj precyzyjnie wykonany, jest on dlatego na jolach trudniejszy jak na jachtach balastowych, że przed przejściem boma musi załoga błyskawicznie zająć miejsca na nawietrznej stronie, aby swoim ciężarem przeciwdziałać przewróceniu jachtu przez uderzający z przeciwnej strony wiatr.

4. Zmiana halsu

Podobnym zupełnie w wykonaniu do „zwrotu przez rufę“ jest manewr „zmiana halsu“. Jeśli przy jeździe z wiatrem, wiatr dący ztyłu zaczyna trochę skręcać w stronę, po której mamy obecnie grot i jest obawa, że może przerzucić samowolnie żagiel na drugą stronę, coby mogło sprowadzić nieobliczalne czasem następstwa, zmieniamy hals t. j. postępujemy jak przy zwrocie przez rufę nie zmieniając jednakowoż naszego kursu.

5. Człek za burtą

Manewr, który musi być ćwiczony przez załogi wszystkich jachtów a w szczególności takich, których terenem działalności jest morze lub wielkie wody śródlądowe, aby w danym wypadku, gdzie chodzi o życie ludzkie, mógł być wykonany dobrze i z pożytkiem.

Bierzemy pod uwagę, że wszystkie jachty żeglujące na wielkich wodach są zawsze zaopatrzone w przyrządy ratunkowe, jak: koła, kamizelki kapokowe, boje i t. p. i że załoga umie pływać. Ćwiczy się ten manewr przez rzucenie boi i w następstwie postępowanie jakby chodziło o człowieka tonącego.

Gdy rozlegnie się krzyk „Człek za burtą“, który wydaje pierwszy lepszy z załogi, spostrzegłszy upadającego z pokładu do wody, najbliżej będący rzuca koło ratunkowe lub inny przyrząd tonącemu tak, aby padł jak najbliżej, jednakowoż nie trafiwszy go. Jeden z załogi obserwuje cały czas miejsce, gdzie się tonący znajduje i podaje kierunek. Ważne jest to szczególniej na morzu podczas dużych fal.

Jacht zaś zależnie od kursu względem wiatru wykonuje odpowiedni zwrot i podjeżdża do tonącego idąc w ostatnim momencie jak najwolniej (prosto na wiatr z zluzowanemi szkotami), a po odpowiedniem zbliżeniu się przyjmuje na pokład tonącego.

Jeśli jacht holuje na linie bąka (łódeczkę okrętową, niem. Beiboot), to równocześnie z rzuceniem koła ratunkowego, siada doń któryś z załogi i jeśli to ze względu na stan morza możliwe, wiosłuje do tonącego, biorąc go przez pawęż lub przez dziób (a nie przez burtę) do łodzi.

Cały powyższy opis manewru i postępowania przy wpadnięciu kogoś z załogi do wody, ulega najrozmaitszym zmianom, zależnie od chwilowych warunków. Dlatego też jedyną gwarancją udania się tego czasem bardzo ciężkiego manewru, jest oprócz dzielności i błyskawicznego orjentowania się załogi, ciągłe ćwiczenia przy rozmaitych warunkach pogody.

6. Refowanie

Refowanie czyli zmniejszanie żagli, możnaby przy dzisiejszym stanie techniki urządzeń jachtowych, nazwać zwijaniem żagli, gdyż odbywa się to zapomocą przyrządu zwanego zwijaczem, który nawija grot na bom. Na każdym nowoczesnym jachcie grot, a czasem i fok daje się zwijać, jeśli chcemy go zmniejszyć przy silnym wietrze.

Na wielkich turystycznych jachtach morskich są urządzenia do refowania żagli dawnym sposobem, czasem jako rezerwa, w razie gdyby zwijacz doznał jakiej awarji.

Stary sposób zmniejszania czyli refowania żagli jest trochę trudniejszy i mozolniejszy a polega na tem, że żagiel wielki (grot) i przednie dolne żagle mają ponaszywane w pewnych odstępach równolegle do dolnego leika (lina obrębiająca żagiel od dołu) wzmacniające pasy płótna „wstęgi refowe“, na których w pewnych odległościach wszyte są linki, obustronnie wiszące (ceizingi) linki refowe. Zapomocą tych linek związuje się dolną część żagla u grota, przymocowując go do boma, przy przednich zaś żaglach zwinąwszy dolną część żagla poniżej linek refowych. Pobieżny opis powyższy musi być w naturze wykonany, gdyż wtedy może dopiero młody żeglarz poznać jak się taki ref robi. Teorja w tym wypadku zostaje wtyle za doświadczeniem i ćwiczeniami praktycznemi.

Dziś wszystkie sposoby refowania, polegają na zwijaniu grota na bom, zapomocą dźwigni z kołem zębatem z zatrzaskiem, lub

na śrubie bez końca t. z. ślimakiem i odpowiednich trybach na okuciu boma, są to „zwijacze żagla“. Na większych turystycznych jachtach morskich, zatrzymano dotychczas dawny sposób refowania, który mimo tego, że mozolniejszy i przy manewrze refowania wymaga całej załogi, jest on jednakowoż przy wielkich powierzchniach żagli, pewniejszy. Zresztą jacht turystyczny morski ma żagle zasadnicze małe, których nie trzeba tak prędko przy silnym wietrze zmniejszać, jak to się dzieje na nadmiernie ożaglowanych jachtach wyścigowych.

Przednie żagle zwija się chyba tylko w specjalnych konstrukcjach. Zwykle ma jacht nowoczesny parę różnej wielkości foków i kliwrów na zmianę i podwójne fały przednich żagli, aby w razie potrzeby zmienić większy na mniejszy lub odwrotnie.

Ponieważ trudno przewidzieć zawsze w porcie jaka pogoda i wiatr będzie na morzu, odbywa się więc zmniejszanie żagli najczęściej w podróży lub na regatach, zdala od portu wtedy, kiedy bezpieczeństwo załogi i statku tego wymaga. Prócz tego trzeba zapamiętać, że nowoczesny jacht niezawsze idzie najszybciej przy pełnych żaglach. Jeśli ich za dużo lub nie są zmniejszone, kładą jacht podczas wielkiego wiatru mocno na bok i statek nie idzie na swej linji wodnej konstrukcyjnej, mając przez to dużo więcej oporu w wodzie, a więc nie rozwija swej normalnej szybkości.

A zatem: mniejsze i lżejsze jachty refują swe żagle wcześniej a wielkie i ciężkie o wiele później, lecz i to wszystko zależy od wyczucia, doświadczenia i zżycia się kapitana i załogi z jachtem. Zawsze jednakowo a szczególniej podczas regat, jest złotą regułą, że łatwiej o d r e f o w a ć jak z a r e f o w a ć i ten jest dobrym żeglarzem, który wie, kiedy to uczynić.

Refowanie żagla wielkiego (grota) (podczas nadchodzącej burzy lub szkwałów) musi być jak następuje wykonane.

Przedewszystkiem dla ulżenia a nawet umożliwienia zwinięcia grota musi jacht być zwrócony na wiatr a w momencie zwijania nawet wprost przeciw wiatru. Jest to rzecz wymagająca wielkiej uwagi i doświadczenia ze strony sternika, gdyż jachtu nie można długo utrzymać w takiej pozycji, a nie wolno sternikowi przedłużać tego momentu, bo jacht może stracić rozpęd, a wtedy nie słucha już steru, co jest wprost niebezpiecznem. Jacht nie słuchający steru, staje igraszką fal i wiatru, do czego sternik nigdy nie powinien dopuścić.

Po decyzji kapitana co do zmniejszenia żagli kilku wyznaczonych z załogi staje do obsługiwania fałów, dwóch zaś do skręcania żagla zapomocą przyrządu do refowania (zwijacza), na dany znak przez kapitana w momencie w którym jacht staje prawie przeciw wiatru zwijają jak najprędzej żagiel, który w miarę zwijania opuszczają ci z załogi, którzy stoją przy fałach, sternik zaś zwraca jacht na wiatr, aby mu dać rozpęd i znowu powtarza się ta sama praca co poprzednio aż do odpowiedniej komendy kapitana. Fały zostają umocowane, manewr skończony i jacht idzie dalej swoim kursem.

Zmiana przednich żagli na mniejsze nie przedstawia już żadnych trudności.

W czasie manewru refowania grota reszta załogi pomaga sternikowi przy obsłudze grota, wyciągając listewki z żagla, pilnując regularnego zwijania się płótna na bomie i wyklarowując dirki i uchwyty.

Na małych jachtach bezbalastowych, jest najpewniej wykonywać cały manewr zwijania żagli na brzegu lub w porcie, gdyż z powodu małej stateczności tego rodzaju statków, udaje się to tylko bardzo zgranej, wyćwiczonej i znającej dobrze swój jacht załodze i naturalnie tylko przy średnej siły wiatrach.

Zatrzymałem się dłużej opisując warunki i sposoby refowania, jako manewru ważnego, który zmniejsza niebezpieczeństwo i odbywa się zwykle przy zbliżającej się burzy lub w czasie nadlatujących szkwałów.

Rozwinięcie (rozrefowanie) żagli jako manewr wykonywany w czasie słabnących wiatrów i lepszych już warunków ogólnych jest łatwym i odbywa się technicznie tak samo jak i zwijanie żagla.

7. Na mieliźnie

Wpadnięcie na mieliznę na jachtach bezbalastowych, nie przedstawia wielkich trudności w sprowadzeniu statku na głębszą wodę. Miecz oznajmia swem tarciem o dno, gdy głębokość wody się zmniejsza i daje możność nawet w ostatniej chwili do zmiany kursu na głębinę. Jeśli jednakowoż jacht mieczowy uwiązł na mieliźnie, sprowadzenie go na głębszą wodę jest łatwem w porównaniu z jachtem kilowym. Jachty mieczowe nie miewają nigdy większego zagłębienia (z podniesionym mieczem) jak 40 — 50 cm, przy tak małej głębokości może załoga wysiadłszy, łatwo zepchnąć jacht

na głębszą wodę. Inaczej przedstawia się sprawa przy ciężkim jachcie kilowym.

Tu, wpadnięcie na mieliznę, jeśli jacht nie będzie jak najprędzej zdjęty, grozi przy niepomyślnych warunkach pogody (wiatr ztyłu i fala) większą awarją lub stratą statku, a co gorsza niebezpieczeństwem dla załogi.

Dlatego też, jeśli jacht wpadnie na mieliznę, a warunki pogody i stanu morza niepomyślne, nie należy się bawić półśrodkami, jak odpychanie bosakami i wiosłami, lecz używać zaraz środków skutecznych, wymagających wprawdzie więcej trudu, które tu następnie opisuję.

Jeśli żaglowiec osiądzie na mieliźnie idąc na wiatr, to jeszcze pół biedy, gdyż da się on zepchnąć po zwróceniu go dziobem na głębszą wodę. Najgorzej jest, jeśli statek idąc pełnym wiatrem z rozmachem wpakuje się na płytkie miejsce. Przy wielkiej szybkości jachtu w momencie wpadnięcia na mieliznę, łamie się najczęściej maszt i cały takielunek przelatuje swą inercją na przód statku.

O ile uniknęliśmy takiej awarji, trzeba przedewszystkiem, pamiętając, że jacht przyszedł z głębi, spuścić żagle i starać się go tyłem wyciągnąć na głęboką wodę, sposobem następującym: Do bąka ładuje się kotwicę z długą uwiązaną liną i wypłynąwszy jak daleko tylko lina pozwala, zarzuca się kotwicę.

Równocześnie wypychamy bom grota jak najdalej od burty statku, część załogi siada na noku boma starając się jacht jak najbardziej przechylić, druga część załogi ciągnie z całych sił za linę kotwiczną. Jeśli to nie pomogło, a więc nachylenie statku jest jeszcze za małe, podciąga się dirkami bom i zapomocą szkota uwiesza się bąka, napełniwszy go wodą tak, aby ciężar ten przechylił jak najwięcej jacht, poczem ciągnie się za linę kotwiczną wtył, wskutek czego najczęściej zsuwa się z mielizny. Wtedy linę kotwiczną przeprowadzamy na dziób, a jacht stojąc już na głębokiej wodzie na kotwicy, po podniesieniu żagli może ruszyć w dalszą podróż.

Sposób ten jednakowoż jest tylko możliwy przy niebardzo wielkich falach; w przeciwnym razie fale idące przybojem z głębi na mieliznę, rozbiją w krótkim czasie statek lub poniosą go dalej na mieliznę, gdzie prawie zawsze jest stracony.

Są jednak cięższe wypadki, w których tylko przywołana pomoc jest wstanie zciągnąć jacht z mielizny. Wypadki wpadnięcia na mieliznę są tak rozmaite, że nie mogę tu podać środków za-

radczych na wszystkie możliwości lecz daję zasadniczy przykład, a wedle warunków chwilowych zmieniają się środki pomocnicze.

8. Awarje

Objaśnię tu tylko najważniejsze i najczęściej się zdarzające wypadki i zasady przy postępowaniu w celu uniknięcia dalszych skutków awarji.

Awarje najczęściej się zdarzające: przy pęknięciu sztagu, następuje błyskawiczna zmiana kursu na kurs z wiatrem; wtedy można rozpocząć reperację sztagu, przez splecenie go, lub jeśli możliwe przez założenie nowego. „Pęknięcie wanty" natychmiastowy zwrot przez sztag na drugi hals i reparacja.

„Pęknięcie zwijacza" odpowiednia zmiana kursu na wiatr, a wtedy przez owinięcie ścisłe liną boma przy szponie i umocowanie go do masztu, umożliwiamy dalszą jazdę. Jeśli grot był zrefowany a przy pęknięciu zwijacza rozdarł się, trzeba go zdjąć w celu reparatury i zastąpić największym z przednich żagli, lub jeśli jest trajsel, to trajslem.

Złamanie gafla jest trochę cięższą awarją: trzeba, aby się żagiel nie rozdarł opuścić grot i przez czas reparacji zastąpić go jak wyżej opisane.

Cięższe awarje korpusu są bardzo trudne do chwilowej reparacji, pozostaje osadzić jacht na mieliznie i wezwać pomocy.

2. NAWIGACJA

Umiejętność kierowania jachtem na morzu nazywamy nawigacją. Rozpoczyna się ona od wyjścia z portu w morze i dzielimy ją na nawigację terrestryczną i nawigację astronomiczną.

Zajmiemy się tylko nawigacją terrestryczną, gdyż jest ona koniecznie potrzebną żeglarzowi na morzu Bałtyckiem i Północnem, nawigacja astronomiczna nie leży zaś w zakresie niniejszego podręcznika.

Ogólnych pojęć o nawigacji terrestrycznej, przy której orjentujemy się zapomocą znaków na lądzie jak: latarnie morskie, semafory, baki, wieże, budynki i wogóle nierówności profilu brzegów, potrzebuje każdy żeglarz, który choćby na małej żegludze przybrzeżnej chce użyć rozkoszy sportu żeglarskiego na morzu.

Żeglarz sportowiec nie jest zawodowcem i tylko w czasie

swych wakacyj może używać jachtingu morskiego, a z tego, co się w kilku tygodniach praktycznej jazdy na morzu nauczył, zapomina część przez długą zimę. Dlatego nie obciążam rozdziału o nawigacji detalicznemi objaśnieniami, ograniczając się do głównych zasad, gdyż im mniej formułek, tem lepiej będą zapamiętane i zrozumiane.

Nawigacja terrestryczna posługuje się następującym inwentarzem nawigacyjnym: kompas, log, sonda, pelingator, kątomierz, ze-

Ryc. 38. Kompas jachtowy.

garek, trójkąty, cyrkle, lorneta lub luneta, a przedewszystkiem mapy morskie i książki zawierające wszystkie wiadomości potrzebne żeglarzowi na morzu t. j. locja i spis latarń.

Krótki opis powyższych instrumentów rozpoczynam od

a) Kompasu czyli busoli

Zasadą kompasu jest igła (lub igły) magnetyczna, która zawieszona swobodnie, wskazuje zawsze swym biegunem północnym na ziemski biegun magnetyczny.

Na igle tej przytwierdzoną jest róża wiatrów, która jest podzielona na 32 części nazywające się rumbami, lub na 360 części czyli stopni.

Na jachtach używa się zwykle podziałki rumbowej, gdyż podziałka ze stopniami jest za mała.

Rysunek 39 objaśnia podział róży wiatrów na rumby i ich nazwania; przyjęta jest nomenklatura holenderska.

Kompasy mają dwojakie wykonanie techniczne: 1. kompas fluidowy i 2. kompas suchy. Różnią się one tem, że w kompasie

Ryc. 39. Róża wiatrów.

Nord	Süd
Nord ten Ost	Süd ten West
Nord nord Ost	Süd süd West
Nord ost ten Nord	Süd west ten Süd
Nord Ost	Süd West
Nord ost ten Ost	Süd west ten West
Ost nord Ost	West süd West
Ost ten Nord Ost	West ten Süd West
Ost ten Süd	West ten Nord
Ost süd Ost	West nord West
Süd ost ten Ost Süd Ost	Nord west ten West Nord West
Süd ost ten Süd	Nord west ten Nord
Süd süd Ost	Nord nord West
Süd ten Ost Süd	Nord ten West Nord.

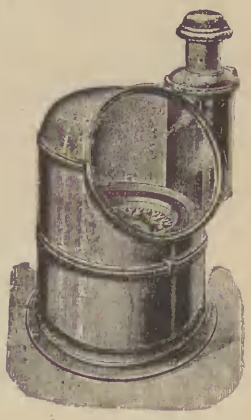
fluidowym używanym przeważnie na jachtach, jest róża wiatrów wraz z igłami magnetycznemi umieszczona w puszce z płynem (fluidem) (alkohol z wodą) hermetycznie zamknięta, co powoduje zmniejszenie się tarcia przy obrotach do minimum i spokojne wskazywanie kierunku.

Kompas suchy ma igły magnetyczne zawieszone na ośce w powietrzu, wskutek czego przy najlepiej skonstruowanych tego rodzaju kompasach, przy nagłych poruszeniach jachtu na morzu, wykonuje on bardzo szybkie poruszenia i jest jednem słowem niespokojny, co utrudnia nadzwyczaj sterowanie i czyni je niedokładnem.

Jak wyżej wspomiałem igła magnetyczna wskazuje swym biegunem północnym na biegun magnetyczny ziemi, a nie na geograficzny.

Zboczenie to nazywamy deklinacją. Jest ono w rozmaitych punktach ziemi różne i zmienia się stale w ciągu lat.

Prócz tego kompas ma zboczenia lokalne zależne od ilości żelastwa znajdującego się na jachcie, a zmieniające się zależnie od kursu i przechylenia jachtu tj. od zmiany pozycji kompasu do otoczenia. Nazywamy je dewjacją.



Ryc. 40. Naktuz.

Wszystkie te zboczenia kompasowe, muszą być przy wytyczaniu przyszłego lub przejechanego kursu na mapie, uwzględnione i odpowiednio skorygowane, do czego służy wyobrażona na mapie morskiej róża wiatrów ze zboczeniem igły magnetycznej z kierunku geograficznego północno-południowego danej części morza.

Dla skorygowania drugiego zboczenia t. j. dewjacji, służy tabelka dewjacyjna, pokazująca zboczenia kompasu na danym jachcie na wszystkich kursach. Prócz tego musi być kompas zawsze skompensowany t. j. zapomocą umieszczenia wpobliżu różnych kawałków żelaza, zrównoważony tak, aby otrzymać jak najmniejszą dewjację.

Tabela dewjacyjna musi być dla każdego jachtu osobno wykreślona, na podstawie przejechanych kursów o znanych kierunkach. Taką tabelę wykreśla w większych portach fachowiec lub co lepiej, sam kapitan jachtu o ile czuje się na siłach.

Kompas musi być na jachcie tak umieszczony, aby kreski N-S (kreska kursowa) na puszce, w której pływa róża wiatrów leżała na linji środkowej jachtu.

Kompas na statku jest zawsze kardanicznie zawieszony i ma dla ochrony i oświetlenia go w nocy mosiężny hełm w marynarce

nazywany naktuzem (z niem. Nachthaus), którego górna część wraz z lampą jest do odejmowania.

b) **Log**

Przyrząd do mierzenia szybkości statku nazywamy logiem. Z rozmaitych sposobów mierzenia szybkości jest obecnie używany na jachtach prawie wyłącznie log zegarowy (Patent log).

Składa się on z trzech części: śruby, linki i przyrządu zegarowego.

Śruba przymocowana do linki płynie za statkiem w odległości około 100 m, ruch wirowy śruby przenosi linka na przyrząd zegarowy umieszczony na rufie statku, gdzie możemy odczytywać na tarczy ilość ćwierci i całych mil morskich przepłyniętych przez statek. Log ten działa pewnie, dopiero przy szybkości statku od 3—4 mil morskich.

Prócz tego nowszego systemu mierzenia szybkości statku, możemy mierzyć zapomocą logu burtowego.

Na nadburcie jachtu odmierzamy np. 10 m i oznaczamy to kreskami lub wbitemi miedzianemi gwoździkami.

Chcąc zmierzyć szybkość statku, rzucamy zprzodu statku jakiś pływający przedmiot na wodę i notujemy dokładnie czas przepłynięcia jego między znakami na nadburciu. Przestrzeń ta pomnożona przez 2 i podzielona przez liczbę sekund w jakiej przedmiot rzucony na wodę przepłynął między znakami, daje ilość mil morskich na godzinę np.:

Przestrzeń oznaczona wynosi 10 m; przedmiot przepływa tę przestrzeń w 4 sekundach. Rozwiązanie: $2 \times 10 = 20$; $20 : 4 = 5$ mil morskich.

Statek robi zatem o połowę mniej metrów w jednej sekundzie, jak mil morskich na godzinę.

Log burtowy może więc być używany przy spokojnej pogodzie i szybkości statku od 4 mil morskich.

Log ręczny używany wyłącznie na statkach handlowych lub dla nauki na szkolnych, składa się z długiej linki która jest zapomocą znaków na pewne odstępy podzielona. Na końcu linki tej jest uwiązana deszczułka, która odpowiednio obciążona pływa pionowo na wodzie (deszczułkę nazywamy sektorem). Prócz tego do logu ręcznego potrzebną jest klepsydra zwykle 14-tosekundowa. Wedle czasu spotrzebowanego przez klepsydrę odznaczone są znaki

(węzły) na lince. Przy 14-tosekundowej klepsydrze, są znaki na lince umieszczone w odległości 7 m. Przy użyciu logu ręcznego rzuca się linkę wraz z deszczułką (sektorem) ztyłu statku za burtę i w miarę wysuwania się jej i ilości sekund na klepsydrze obliczamy szybkość statku.

Sportowiec musi umieć oceniać szybkość statku okiem. Można przytem osiągnąć wielką wprawę, kontrolując swoją ocenę szybkości tablicą obok umieszczoną, która podaje wszystkie możliwości i kombinacje.

Nie można jednakowoż zapominać że wszystkie pomiary zapomocą logu podają szybkość statku wobec wody go otaczającej, a więc szybkość względną.

Szybkość zaś statku ponad dnem lub wobec brzegów nazywamy szybkością bezwzględną czyli rzeczywistą.

Jasnem jest, że różnica widoczna między temi dwoma szybkościami, będzie zachodziła przy obecności prądu w wodzie, co należy zawsze uwzględnić.

c) **Sonda**

Przyrząd do mierzenia głębokości wody i do sprawdzenia jakości dna nazywamy sondą.

Składa się on z linki (na naszych terenach żeglarskich, a więc Bałtyku) około 100 m długości, oznaczonej co dwa metry skrawkami kolorowych materyj a co dziesięć metrów odcinkami skóry. Na końcu linki tej zawieszony jest podłużny ciężar wagi około 3 kg, mający u dołu wgłębienie które napełniamy łojem w celu podejmowania próbek dna.

Sondowanie potrzebnem jest zawsze, jako środek zapobiegawczy, przy przejeżdżaniu mielizn, zbliżaniu się do lądu lub przed zarzuceniem kotwicy na niepewnem i nieznanem miejscu.

Prócz tego dla określenia w przybliżeniu pozycji statku, kontrolując zmierzone głębokości z podanemi na mapie. Dzieje się to najczęściej w czasie mgły lub w nocy w bliskości lądu lub niebezpiecznych przeszkód.

d) **Pelingator**

Jest niezbędnym instrumentem nawigacyjnym, służącym do oznaczania kątów przy dowolnych nabierznikach, w celu ustalenia pozycji statku w bliskości lądu. Równocześnie służy nowoczesny pe-

TABLICA ODLEGŁOŚCI, CZASU I SZYBKOŚCI E. HORNA

Min.	MILE MORSKIE														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	0,02	0,03	0,05	0,07	0,08	0,10	0,12	0,13	0,15	0,17	0,18	0,20	0,22	0,23	0,25
2	0,03	0,07	0,10	0,13	0,17	0,20	0,23	0,27	0,30	0,33	0,37	0,40	0,43	0,47	0,50
3	0,05	0,10	0,15	0,20	0,25	0,30	0,35	0,40	0,45	0,50	0,55	0,60	0,65	0,70	0,75
4	0,07	0,13	0,20	0,26	0,33	0,40	0,47	0,53	0,60	0,67	0,73	0,80	0,87	0,93	1,00
5	0,08	0,16	0,25	0,33	0,42	0,50	0,58	0,67	0,75	0,83	0,92	1,00	1,08	1,16	1,25
6	0,10	0,20	0,30	0,40	0,50	0,60	0,70	0,80	0,90	1,00	1,10	1,20	1,30	1,40	1,50
7	0,12	0,23	0,35	0,46	0,58	0,70	0,82	0,93	1,05	1,17	1,28	1,40	1,52	1,63	1,75
8	0,13	0,26	0,40	0,53	0,67	0,80	0,93	1,07	1,20	1,33	1,47	1,60	1,74	1,86	2,00
9	0,15	0,30	0,45	0,59	0,75	0,90	1,05	1,20	1,35	1,50	1,65	1,80	1,95	2,09	2,25
10	0,17	0,33	0,50	0,67	0,83	1,00	1,17	1,33	1,50	1,67	1,83	2,00	2,18	2,33	2,50
11	0,18	0,37	0,55	0,73	0,92	1,10	1,28	1,47	1,65	1,83	2,02	2,20	2,39	2,56	2,75
12	0,20	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00	2,20	2,40	2,61	2,80	3,00
13	0,22	0,43	0,65	0,86	1,08	1,30	1,52	1,73	1,95	2,17	2,38	2,60	2,82	3,03	3,25
14	0,23	0,46	0,70	0,93	1,17	1,40	1,63	1,87	2,10	2,33	2,57	2,80	3,04	3,26	3,50
15	0,25	0,50	0,75	1,00	1,25	1,50	1,75	2,00	2,25	2,50	2,75	3,00	3,25	3,49	3,75
16	0,27	0,53	0,80	1,06	1,33	1,60	1,87	2,13	2,40	2,67	2,93	3,20	3,47	3,73	4,00
17	0,28	0,56	0,85	1,13	1,42	1,70	1,98	2,27	2,55	2,83	3,12	3,40	3,69	3,96	4,25
18	0,30	0,60	0,90	1,20	1,50	1,80	2,10	2,40	2,70	3,00	3,30	3,60	3,91	4,29	4,50
19	0,32	0,63	0,95	1,26	1,58	1,90	2,22	2,53	2,85	3,17	3,48	3,80	4,12	4,43	4,75
20	0,33	0,66	1,00	1,33	1,67	2,00	2,33	2,67	3,00	3,33	3,67	4,00	4,34	4,66	5,00
21	0,35	0,70	1,05	1,40	1,75	2,10	2,45	2,80	3,15	3,50	3,85	4,20	4,56	4,89	5,25
22	0,37	0,73	1,10	1,46	1,83	2,20	2,57	2,93	3,30	3,67	4,03	4,40	4,77	5,13	5,50
23	0,38	0,76	1,15	1,53	1,92	2,30	2,68	3,07	3,45	3,83	4,22	4,60	4,99	5,36	5,75
24	0,40	0,79	1,20	1,59	2,00	2,40	2,80	3,20	3,60	4,00	4,40	4,80	5,21	5,59	6,00
25	0,42	0,83	1,25	1,66	2,08	2,50	2,92	3,33	3,75	4,17	4,58	5,00	5,42	5,72	6,25
26	0,43	0,86	1,30	1,73	2,17	2,60	3,03	3,47	3,90	4,33	4,77	5,20	5,64	6,06	6,50
27	0,45	0,89	1,35	1,79	2,25	2,70	3,15	3,60	4,05	4,50	4,95	5,40	5,86	6,29	6,75
28	0,47	0,93	1,40	1,86	2,33	2,80	3,27	3,73	4,20	4,67	5,13	5,60	6,08	6,52	7,00
29	0,48	0,96	1,45	1,93	2,42	2,90	3,38	3,86	4,35	4,83	5,32	5,80	6,29	6,76	7,25
30	0,50	1,00	1,50	2,00	2,50	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	6,00	6,50	7,00	7,50

Powyższa tablica służy jako ułatwienie do obliczania długości kursu podług czasu i odwrotnie, szczególniej przy mgle, oznaczenia szybkości jazdy i t. d. a używa się jej w następujący sposób:

1. Zadanie: statek idzie z szybkością 6 mil mor. na godzinę. Ile czasu nam potrzeba, aby przepłynąć 2,80 mil morskich?

Rozwiązanie: pod nagłówkiem mil mor. wyszukujemy na 6 pionowej przedziałce wdół liczbę 2,80 a stąd na poziomej w lewo znajdujemy w rubryce Minuty: 28.

2. Zadanie: ile przepływa jacht w 28 minutach przy szybkości 6 mil morskich na godzinę:

Rozwiązanie: w nagłówku 6 i minutach 28, na skrzyżowaniu znajdujemy 2,80.

3. Zadanie: jacht przepływa w 28 minutach 2,80 mil morskich; ile mil robi na godzinę.?

Rozwiązanie: w rybryce min. szukamy 28, na poziomej zaś na prawo 2,80 a dalej pionowo wgórę 6 mil morskich.

lingator do oznaczenia dewjacji kompasu, według znanych nabierników.

Pelingator jest bardzo użytecznym instrumentem w wielu wypadkach, w których ani kompas ani sonda lub log, nie mogą dostarczyć ścisłych danych potrzebnych do oznaczenia pozycji statku.

Można w braku pelingatora posiłkować się środkami że tak powiem: domowemi, jednakowoż nie dają one żadnej pewności, ani dokładności pomiarów.

Ryc. 41. Pelingator.

Kątomierz, cyrkle, ekierki jak również inne przybory rysunkowe, potrzebne są do przenoszenia i rysowania obliczonego kursu na mapie, lub do naznaczenia już przepłyniętego.

e) **Mapy morskie**

Dają nam dokładny obraz pewnego odcinku morza i brzegów z wszystkiemi detalami potrzebnemi do nawigacji. Trzeba przytem wiedzieć, że są mapy morskie informacyjne; są to mapy ogólne, nie mogące służyć do wykreślania kursów lub ścisłej nawigacji. Następnie mapy generalne dające obraz całego morza i dla żeglarza najważniejsze mapy szczegółowe na których wykreśla się kurs statku i określa się jego pozycję. Ląd jest jako żeglarza mniej interesujący tylko pobieżnie traktowany. Jest tam on w przeciwieństwie do obszarów wodnych kreskowany, morze zaś zostaje białe. Widzimy tam linje punktowane z liczbami, są to warstwowe zagłębienia dna, dalej znaki na wodzie, jak boje, tyki, beczki oznaczające niebezpieczeństwo. Na lądzie zaś wszelkie latarnie morskie, baki, semafory i in. Patrz tablica IV na końcu podręcznika.

Objaśnienia wszystkich tych znaków znajdujemy w t. zw. Locji (Seehandbuch niem. Sailing Directions ang).

Na każdej mapie morskiej mamy narysowane róże wiatrów które wskazują zboczenia kompasu z kierunku geograficznego pół-

nocno-południowego czyli t. zw. deklinację dla danej części morza.

Potrzebną przy wykreślaniu kursów długość w milach morskich, odmierza się z podziałek po prawej lub lewej stronie mapy, (nigdy zaś na dole lub górze) i to, na wysokości kursu mierzonego; a mianowicie dlatego, że mapy morskie są rysowane wedle systemu Merkatora t. j. są one rosnące z dołu ku górze, podziałki więc u góry i dołu mapy są niejednakowe.

Na brzegach map mamy rysowane optyczne profile i widoki (od strony morza) ważniejszych miejscowości, dla orjentacji przy zbliżaniu się do lądu.

3. OGÓLNE POJĘCIA O KURSIE I POZYCJI STATKU

Kursem statku nazywamy kąt, który tworzy linja kilu z linją północno-południową Jeśli uważamy za tę linję północno-południowy południk geograficzny, to kurs taki nazywamy kursem geograficznym. Gdy zaś jako kierunek północno-południowy bierzemy południk magnetyczny, nazywamy taki kurs: kursem magnetycznym.

Kursem kompasowym nazywamy kąt, który tworzy linja kilu jachtu z linją północno-południową róży wiatrów na kompasie statku.

W nawigacji terrestrycznej używamy tylko kursu magnetycznego, który jest oznaczony na każdej mapie morskiej na róży i podług którego oblicza się wszelkie kursy.

Wykreśliwszy na mapie kurs nam potrzebny i chcąc go zamienić na kurs kompasowy, według którego będziemy statek sterować, postępujemy w sposób następujący:

Do kursu magnetycznego wziętego podług róży wiatrów z mapy, dodajemy dewjację używając do tego tablicy dewjacyjnej, na której oznaczone są zboczenia kompasu znakami + czyli Ost i — czyli West.

Dewjację Ost (+) przenosi się przy przemianie kursu na prawo t. j. w kierunku wskazówek zegara. Dewjację West (—) w przeciwnym kierunku, a zatem na lewo.

Przy przemianie kursu magnetycznego na kurs kompasowy używamy dewjacji w kierunku przeciwnym jej oznaczenia (plus zamiast minus lub odwrotnie). Zamiana zaś kursu kompa-

sowego na kurs magnetyczny wymaga użycia dewjacji w kierunku oznaczonym przez znaki + lub —.

Zapamiętać to można przy pomocy następującej formułki:

Przemiana kursu:

Z magnetycznego na kompasowy z przeciwnym (znakiem)
Z kompasowego na magnetyczny z prawdziwym.

Np.

1. Kurs magnetyczny + Dewjacja = kurs kompasowy
   O. + $^1/_2$ Rumba = O $^1/_2$ N
2. Kurs kompasowy — Dewjacja = kurs magnetyczny
   W. — $^3/_4$ Rumba = W $^3/_4$ S

W ten sposób przez zamianę kursu magnetycznego na kompasowy otrzymujemy kurs, według którego będziemy sterować jacht.

Jednakowoż statek najdokładniej nawet sterowany nie będzie płynął np. przy bocznym wietrze kursem obliczonym jak powyżej, gdyż będzie miał, z powodu wiatru lub ew. prądu, pewne zboczenie czyli dryf, które trzeba będzie do uzyskanego kursu doliczyć, aby otrzymać wtedy dopiero kurs żaglowany (rzeczywisty).

O dryfie możemy się przekonać, w czasie jazdy z bocznym wiatrem, prądem lub falami na morzu, obserwując ślad statku. Widzimy wtedy ile statek zbacza z kursu sterowanego. Przez ciągłe ćwiczenie, można dojść do pewnej wprawy w ocenianiu dryfu, używając dla kontroli wpobliżu lądu, dwóch nabieżników, znajdujących się w jednej linji na kursie statku.

4. PELING

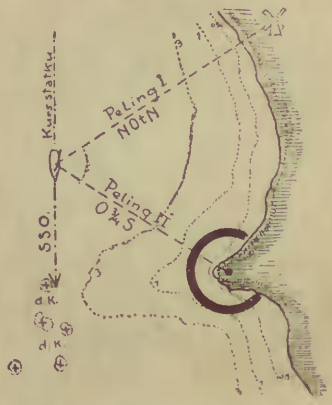
Przy lawirowaniu na morzu oznaczamy na mapie pojedyńcze kursy (halsy) wedle kursu prawdziwego i przebytego dystansu. Daje nam to t. zw. kurs zliczony, który z biegiem czasu staje się coraz niedokładniejszym, a to wskutek niedokładności sterowania, mierzenia szybkości lub też dryfu. Dlatego, gdy tylko ujrzymy ląd, musimy zapomocą na mapie oznaczonych stałych znaków, skorygować pozycję statku wykazaną przez obliczenia kompasowe.

Korekturę taką przeprowadzamy zapomocą pelingów, np.:

Jacht jadący wpobliżu lądu może być narażony wskutek nie-

dokładności zliczonego kursu na wpadnięcie na mieliznę; potrzeba oznaczyć jego odległość od lądu.

Rysunek 43 przedstawia peling t. zw. krzyżowy, przy którym zapomocą pelingatora i kompasu bierzemy, jak najkrócej jeden za drugim dwa pelingi, w tym wypadku I-szy peling N O t N na wiatrak oznaczony na mapie, drugi peling O $^{3}/_{4}$ S na również na mapie oznaczoną latarnię morską. Zamieniwszy te kursa na prawdziwe rysujemy je na mapie, poczynając od wiatraku i latarni mor-



Ryc. 43.

Ryc. 44.

skiej t. j. w przeciwnym kierunku, jak był brany peling. Gdzie te linje się przetną, tam jest pozycja statku. A ponieważ kurs dotychczasowy statku okazał się S S O i prowadził prosto na oznaczone na mapie duże kamienie, jesteśmy teraz w możności wziąć odpowiedni kurs aby ominąć przeszkodę.

Na następnym rysunku (44) widzimy peling czterorumbowy, który wykonujemy w następujący sposób. Jadąc np. prostym kursem wzdłuż brzegu, nastawiamy strzałkę pelingatora na 45° (4 rumby) od trawersu ku przodowi i od momentu pojawienia się dowolnego objektu na lądzie naprzykład wieży, latarni, drzewa wysokiego i t. p. w pelingatorze, notujemy log. Następnie nastawiamy pelingator na kąt 90° t. j. na trawers i jadąc dalej tym samym kursem w momencie pojawienia się tego samego objektu w pelingatorze notujemy log.

Długość przebytej drogi od pierwszego pelingu do drugiego jest naszą odległością od nabierznika na drugim pelingu, a więc pod kątem prostym.

Prócz powyższych sposobów, istnieje jeszcze wiele innych dokładniejszych, wykreślanych zapomocą dwóch i trzech punktów a nawet 5-ciu, lub dwóch kątów. Są to sposoby szczegółowe wybiegające poza zakres tego podręcznika.

Wspomnę tylko jeszcze o oznaczeniu odległości w nocy, bo chociaż jachtsmen urządza swe wycieczki przybrzeżne zasadniczo we dnie, trzeba jednak być przygotowanym i na drugą możliwość.

Zbliżając się nocą do lądu i wiedząc z kursu dziennego że powinno się nam na kursie ukazać światło latarni morskiej, której wysokość znamy z locji lub ze „spisu latarń" oczekuje ktoś z załogi stojąc, póki mu się nie ukaże światło; wtedy siedząc obserwujemy już w wiadomym kierunku ukazywanie i znikanie światła na horyzoncie. W tym momencie obliczamy pozycję statku zapomocą następującej formułki:

Odległość zjawiającego się na horyzoncie światła jest (w przybliżeniu) równa: podwójnej sumie pierwiastków wysokości światła i wysokości oka obserwatora.

H = wysokość światła h = wysokość oka

$$2 \cdot (\sqrt{H} + \sqrt{h}) = \text{odległość}$$

O ile mamy locję i spis latarń na jachcie, nie potrzebujemy żadnych obliczań, gdyż tam jest zawsze podana odległość widzenia światła na horyzoncie.

5. LOCJA

(*Seehandbuch niem., Sailing Directions ang.*)

Nauka, dająca możność żeglarzowi odczytywania map, informowania się dokładnego o morzach i ich brzegach, znakach na morzu i na lądzie, portach, kanałach i t. d., dająca mu wskazówki i objaśnienia dla omijania niebezpieczeństw, zawarta jest w księdze o powyższym tytule, wydawanej przez Państwa mające swą marynarkę.

Jako uzupełnienie locji są niezbędne: „Spis latarń“ (niem. Leuchtfeuerverzeichniss, ang. List of Lights) i jeśli na jachcie istnieje stacja radjowa także „Spis radjosygnałów“.

Ponieważ mapy, locja i spis latarń, powinny, jeśli mają być użyteczne, odpowiadać rzeczywistości przeto muszą być często korygowane i uzupełniane zapomocą wiadomości żeglarskich wydawanych wedle potrzeby przez państwa, które wydają locję i mapy morskie.

6. SYGNALIZACJA

Prócz wszelkich map, podręczników i instrumentów nawigacyjnych, potrzebne są na morzu sygnały dla unikania niebezpieczeństw, porozumiewania się statków między sobą i podawania ostrzegawczych znaków z lądu lub na morzu.

Sygnały używane w żeglarstwie sportowem są te same co i w marynarkach handlowych i wojennych i dzielą się na optyczne, akustyczne i radjowe.

Do sygnalizacji optycznej służą, maszty sygnałowe, semafory, latarnie morskie, światła, flagi, baki, beczki, tyki. Do akustycznych sygnałów zaliczamy: megafony, róg sygnałowy, strzały, syreny, dzwony.

Do sygnalizowania ze statku na morzu, używa się najczęściej w dzień sygnałów optycznych, a mianowicie zapomocą flag kodu międzynarodowego, składającego się z 1 proporczyka zawezwawczego, 5 proporczyków i 21 flag.

Flagi te i proporczyki oznaczają wszystkie litery alfabetu i są używane do sygnałów albo pojedyńczo lub po 2 po 3 i nawet po cztery flagi razem.

Zapomocą flag kodu międzynarodowego i książki objaśniającej i tłumaczącej wszystkie możliwe sygnały, można dawać i odbierać potrzebne wiadomości.

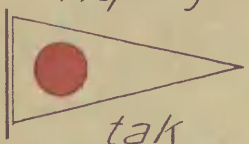
Poniżej podaję tablicę flag kodu międzynarodowego i spis najważniejszych sygnałów potrzebnych na jachcie.

Chcąc sygnalizować podnosi się flagę narodową, a pod nią proporczyk zawezwawczy kodu t. zn.: „chcę międzynarodowym kodem sygnalizować“; zobaczywszy to drugi statek podnosi do połowy sygnał zawezwawczy, t. zn. „wasz sygnał widziałem“ i czeka, następnie dajemy żądany sygnał np. litery AM = „wypadek, proszę o doktora“, na to podnosi odbiorca, jeśli sygnał zrozumiał pro-

Flagi sygnałowe

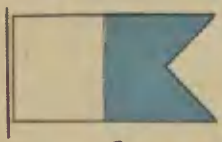
Międzynarodowego alfabetu (Code'u)

Proporczyk zawezwawczy i odpowiedzi



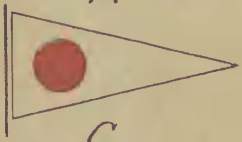
tak

Nie

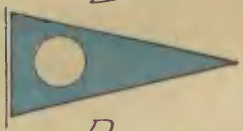


A

B



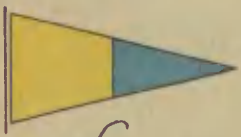
C



D

E

F



G

H

I

J

K
L
M
N
O
P
Q
R
S
T
U
V
W
X
Y
Z

porczyk zawezwawczy zupełnie do góry (do bloku), a gdy nadawca sygnał spuścił, spuszcza i on swój proporczyk i oczekuje dalszego ciągu albo odpowiada jak wyżej.

Najpotrzebniejsze sygnały wedle kodu międzynarodowego z proporczykiem zawezwawczym nad sygnałem

NC = w niebezpieczeństwie, potrzebuję zaraz pomocy
DUR = jestem na mieliźnie
AM = przypadek, proszę o doktora
YDP = przyślijcie holownik
TDL = życzę przyjemnej podróży
GHV = najlepsze pozdrowienia
ZBH = witajcie.

WN = doktór zaraz przybędzie
YA = holownik w drodze do was
XOR = dziękuję
P = wychodzę w morze
H = mam ważne wiadomości do zakomunikowania
S · samo lub pod proporczykiem zawezwawczym = proszę o pilota
Białe światło przez 1 minutę pokazywane = wezwanie pilota w nocy.

Z masztów sygnałowych na lądzie dawane są sygnały flagami, kulami, stożkami i w nocy latarniami. Są to najczęściej sygnały meteorologiczne. Semafory podają zapomocą ramion siłę i kierunek wiatru; są to sygnały ostrzegawcze.

Z okrętów, prócz sygnałów flagowych, międzynarodowego kodu podaje się sygnały kulami i stożkami lub flagami ręcznemi w dzień, a w nocy latarniami wedle systemu Morse'a. Obok podany jest alfabet Morse'a. W razach potrzeby daje się znać ogniami lub rakietami o niebezpieczeństwie.

Alfabet Morse'a

Wezwanie — — — — — — — — — — — — — — — — i t. d.
Zrozumiane — · — · — · — · — · — · — · — · — · i t. d.

A · —	C — · — ·	F · · — ·
Ä · — · —	D — · ·	G — — ·
B — · · ·	E ·	H · · · ·

I	· ·	Ö	— — — ·	Ü	· · — —
J	· — — —	P	· — — ·	V	· · · —
K	— · —	Q	— — · —	W	· — —
L	· — · ·	R	· — ·	X	— · · —
M	— —	S	· · ·	Y	— · — —
N	— ·	T	—	Z	— — · ·
O	— — —	U	· · —		

— długi znak = 3 sekundy
. krótki znak = 1 sekunda
Pauza między znakami = 1 sekunda
Pauza między literami = 3 sekundy
Pauza między słowami = 6 sekund

Sygnały akustyczne, do których używa się na lądzie, wystrzałów, syren, a na statkach, megafonów, rożków, dzwonów i strzałów, są dawane w czasie mgły, nocy, w wypadkach gdy optyczne sygnały zawodzą z powodu złych warunków widzenia.

Do sygnałów akustycznych zaliczamy także baki, boje i beczki dzwoniące i wyjące.

Sygnały zaś radjowe zawarte są w książce „Spis radjosygnałów".

Opisy, pozycje i rodzaje sygnałów zawarte są w „Locji" „Spisie latarń" i uzupełnieniach do obu książek, jak i na mapach morskich.

7. METEOROLOGJA

Rodzaj podręcznika niniejszego nie pozwala mi na rozwinięcie tu całej teorji i zasad tworzenia się pogody, ograniczę się przeto do podania ogólnych popularnych reguł do użytku żeglarzy sportowców.

Na morzu i wogóle na wodzie, bardzo cennem jest dla żeglarza, by mógł bez ścisłych obserwacyj meteorologicznych, prostemi sposobami, określić pogodę na najbliższą przyszłość; koniecznem jest przeto, aby znał podstawowe składniki mające wpływ na tworzenie się pogody.

Pojęcie „pogody" obejmuje w sobie sześć podstawowych zjawisk meteorologicznych, a mianowicie: ciepło, wilgoć, zachmurzenie, opady, ciśnienie powietrza, wiatr.

Do orjentacji o ciśnieniu powietrza i temperaturze jego, służą:

barometr i termometr. Barometr swemi poruszeniami, a więc spadaniem i podnoszeniem się daje znać o zbliżającej się zmianie pogody. Podaję tu kilkanaście popularnych obserwacyj do użytku żeglarzy, co jednak nie powinno wyłączać pilnej obserwacji barometru, sygnałów ostrzegawczych dawanych w portach i telegramów stacyj metereologicznych.

Barometr stały = stała pogoda

„ zmienny = zmiana pogody.

Regularne, dzienne minimalne wahania barometru przy wschodnich lub poł. wschodnich wiatrach = stała sucha pogoda.

Szybkie podnoszenie barometru = niespokojna pogoda szkwalista (najczęściej z NW, N, lub NO).

Wolne podnoszenie się barometru = piękna pogoda przy południowych wiatrach.

Szybkie spadanie = deszcz i burza z NW lub N.

Ponieważ wiatr, jak wiemy z poprzednich rozdziałów jest najważniejszym czynnikiem dla żeglarza, podaję tu skalę Beauforta, według której mierzy się siłę wiatru i szybkość jego w sekundometrach. Wedle skali Beauforta podają ostrzeżenia stacje meteorologiczne i stacje sygnałowe. Kierunki zaś wiatrów oznaczane są wedle róży wiatrów na kompasie np. wiatr z NW, lub z O i t. d.

SKALA BEAUFORTA

Siła wiatru	Określenie	Szybkość wiatru w sek. metr.
0	Cisza	0—1,5
1	Powiew	1,5—3,5
2	Wiatr słaby	3,5- 6,0
3	Wiatr umiarkowany	6,0—8,0
4	Wiatr silny	8,0—10,0
5	Wiatr bardzo mocny	10,0—12,5
6	Wiatr gwałtowny	12,5—15,0
7	Wichura	15,0—18,0
8	Silna wichura	18,0—21,5
9	Gwałtowna wichura	21,5—25,0
10	Burza	25,0—29,0
11	Bardzo silna burza	29,0—33,5
12	Huragan	33,5 i wyżej

Obliczenie szybkości wiatru w sekundometrach nie da się osiągnąć przez proste mnożenie siły wiatru przez 2 jak to bywa czasem podawane. Szybkość wiatru jest zawsze większa niż wynik takiej pobieżnej formułki wykazuje.

Popularne obserwacje wiatrów.

Nagła zmiana wiatru = zmiana pogody i deszcz.

W nocy wiatr z lądu, a w dzień z morza = piękna pogoda.

Wiatr silniejszy ku wieczorowi = pogorszenie się pogody.

Ciche noce, słaby poranny i wieczorny wiatr, a silniejszy w południe = piękna pogoda.

Obserwacja nieba a w szczególnośei zachodów i wschodów słońca, daje obserwującemu dużo podstaw dla przewidywania pogody:

Chmury w dwóch warstwach poruszających się w różnych kierunkach = zmiana pogody.

Pomarańczowy zachód słońca bez chmur = piękna pogoda.

Zachód słońca za ławami chmur = zmiana na gorsze.

Jaskrawo żółty zachód z czerwonemi chmurami po zachodzie = wiatr, najczęściej z NW.

Bladożółty zachód olśniewająco jaskrawy = deszcz.

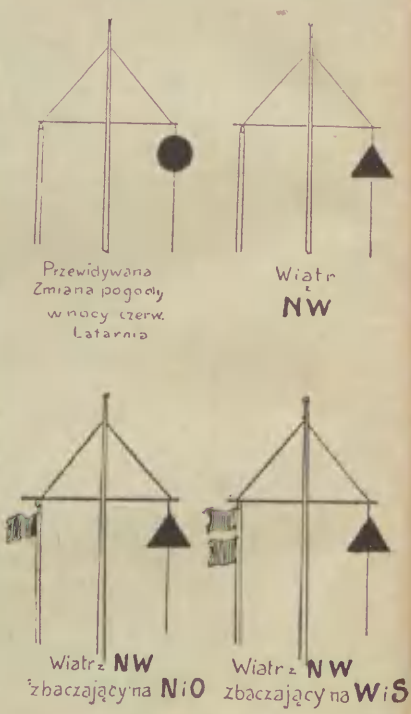
Szary wschód słońca = pogoda ładna.

Jaskrawy wschód słońca = = deszcz i wiatr.

Jasne długie smugi po zachodzie słońca oznaczają = piękną pogodę przy słabych wiatrach.

Ciemnoniebieskie niebo = = wiatr.

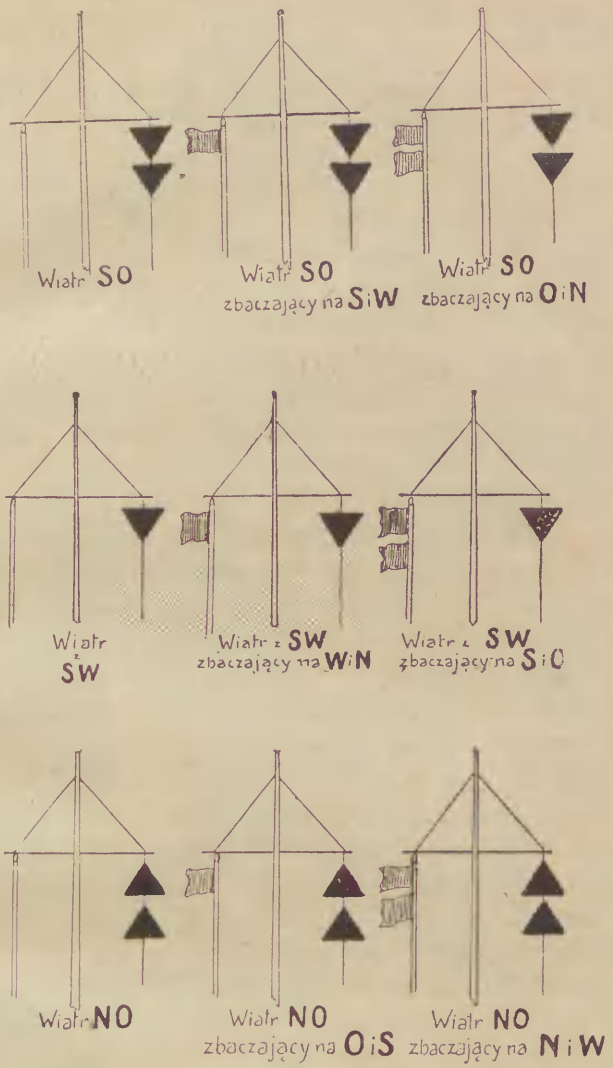
Bladoniebieskie niebo = słabe wiatry.



Ryc. 45.

Po spokojnej ciemnej nocy, gdy mało gwiazd widać, następuje ładny dzień.

Silnie świecące gwiazdy, szczególniej nad ranem = wiatr.



Ryc. 46.

Im dalej widać i im dalej słychać, tem bliżej niepogoda.

Nisko latające ptaki (szczególniej jaskółki) niepogoda. Deszcz

Do lądu wracające mewy = silna burza.

Wszystkie te prognozy, choć ogólnie dobrze przepowiadające pogodę, nie mogą wystarczyć dziś żeglarzowi. Ma on na wybrze-

żach i w portach znaki sygnałowe, które objaśniają go i ostrzegają na zasadzie otrzymanych przez stacje telegramów.

Podaję tu używane na wybrzeżu polskiem sygnały ostrzegawcze na masztach sygnałowych i semaforach.

W nocy zastępuje latarnia czerwona wszystkie sygnały dzienne, prócz na Helu, gdzie zapomocą białych i czerwonych latarni podaje się sygnały ostrzegawcze.

8. PRAWO DROGI NA MORZU

Ruch statków na morzach wymagający jakichkolwiek reguł, któreby zapobiegły niebezpieczeństwu wzajemnego zderzenia się i rozbijania, zmusił państwa morskie do ustanowienia przepisów zabezpieczających.

Wymijanie statków na morzu, przepisy o światłach i sygnałach, zachowanie się podczas mgły lub po zderzeniu się statków, są przez porozumienie się państw morskich w przepisach o prawie drogi (niem. S. O. Seestrassenordnung) unormowane i od 1 lipca 1897 przez wszystkie mocarstwa morskie przyjęte.

W interesie powstającego sportu żeglarskiego w Polsce jest, aby wszyscy sportowcy żeglarze, jak najściślej obserwowali wszystkie międzynarodowe przepisy, a więc i morskie prawo drogi.

Przepisy te stosują się do wszystkich statków na morzach i połączonych z niemi wodach, gdzie statki morskie kursują.

Podaję tu te ustępy przepisów międzynarodowych, które się bądźto wprost do jachtów stosują, lub których znajomość potrzebną jest żeglarzom sportowym.

Przepisy międzynarodowe rozróżniają tylko parowce i żaglowce. Parowcem jest każdy statek poruszany siłą motoryczną; jednak parowiec idący pod żaglami uważany jest za żaglowiec, jeśli zaś ma tylko podniesione żagle, a idzie motorem jako parowiec. To samo stosuje się do jachtów z motorem pomocniczym.

Statek jest w ruchu: jeśli nie stoi na kotwicy, nie jest przycumowany do lądu lub nie siedzi na mieliźnie.

Wskutek tego np. jacht na morzu w czasie ciszy, lub bez żagli, bez względu na to czy się porusza czy nie, jest uważany na zasadzie powyższego określenia przepisów drogi, za „statek w ruchu“. Musi zatem w sensie przepisów mieć odpowiednie oznaki i światła i stosować się do przepisów. Jeśli tego nie jest

w stanie uczynić, musi wywiesić odpowiednie sygnały, np. sygnały stania na kotwicy, niemożliwości wykonania manewrów, awarji i t. d.

Podając zatem na następującej tablicy najważniejsze ustępy przepisów o prawie drogi na morzu, objaśnię przedewszystkiem wyrażenia tam używane, a dotyczące sygnałów świetlnych.

Jako „światło“ na statku, uważamy latarnię z ograniczonym kątem widzenia: np. pozycyjne światła statku, zielone na prawej burcie a czerwone na lewej, muszą być widzialne każde tylko po 10 rumbów od dziobu ku trawersowi statku i 2 rumby od trawersu wtył. Białe światła na fokmaszcie i grotmaszcie parowca muszą być tak urządzone, aby rzucały równe nieprzerwane światło w łuku 20 rumbów a mianowicie po 10 rumbów na prawo i lewo od przodu ku trawersowi i 2 rumby poza trawers ku tyłowi.

„Latarnią“ nazywamy światło na statku widzialne ze wszystkich stron np. światło statku stojącego na kotwicy.

Wedle przepisów międzynarodowych muszą mieć jachty na morzu następujące światła i latarnie:

1. Światła pozycyjne (zielone i czerwone).

2. Światło na rufie. Może ono być tylko wtedy pokazywane, jeśli jacht jest prześcigany przez inny statek.

W czasie mgły, jak już wspominałem w rozdziale o sygnałach akustycznych, dają parowce sygnały syreną lub gwizdkiem parowym co 2 minuty, żaglowce co 1 minutę zapomocą rogu sygnałowego lub megafonu: jeden dźwięk długi 4—6 sekund gdy płynie prawym halsem a 2 dźwięki jeśli płynie lewym halsem.

W czasie mgły musi być szybkość statku zmniejszona, jednakowoż tylko do tego stopnia aby w każdym razie mógł potrzebny manewr wykonać.

Statki stojące na kotwicy dają sygnał dzwonem (około 5 sek.).

Następujące reguły wymijania statków na morzu są także używane w przepisach dróg śródlądowych i regatowych.

Jeśli dwa żaglowce zbliżają się do siebie tak, że mogłoby nastąpić zderzenie muszą one sobie ustępować z drogi, a mianowicie:

a) Żaglowiec płynący pełnym lub pół wiatrem musi ustępować płynącym na wiatr.

b) Żaglowiec płynący na wiatr lewym halsem musi ustępować płynącemu prawym halsem na wiatr.

c) Jeśli obydwa statki mają pełny wiatr z rozmaitych stron ustępuje ten drugiemu, który płynie lewym halsem.

d) Gdy obydwa statki mają pełny wiatr z tej samej strony i płyną jednakowemi halsami, ustępuje ten co jest po nawietrznej stronie.

e) Statek który płynie pełnym wiatrem musi wszystkie inne statki wymijać.

Wedle art. 20 przepisów o prawie drogi na morzu, muszą parowce wymijać żaglowe statki. Radzę jednak sportowcom żeglarzom nie próbować w praktyce siły tego paragrafu.

Lepiej zawsze jest możliwie jak najdalej trzymać się nietylko od takich „Mauretanij", „Majesticów" i t. p. lecz i mniejsze parowce a szczególniej „holowniki" zdaleka omijać.

Każdy statek powinien starać się przy schodzeniu drugiemu z drogi, nie krzyżować w bliskości jego kursu, lecz postępywać wedle utartej reguły: wymijać w prawo lub w lewo „za rufą".

Statki na morzu powinny zawsze wymijać statki rybackie zajęte pracą lub statki, które sygnałami dają znać o swej bezradności.

Sygnały parowców w ruchu są następujące: jeden krótki ton oznacza: kieruję statek na prawo.

Dwa krótkie tony: kieruję statek na lewo.

Trzy krótkie tony: idę całą parą wstecz.

Sygnały te muszą żeglarze sportowcy dobrze zapamiętać, aby podług tego stosować swój kurs lub odpowiednie manewry.

Jako sygnały wzywające pomocy:

a) Strzały w odstępach 1 minuty.

b) Sygnał kodu międzynarodowego N C.

c) Sygnał złożony z czworokątnej flagi mającej pod lub nad sobą kulę lub przedmiot kulistego kształtu.

d) Nieprzerywany dźwięk syreną, lub rogiem sygnałowym.

W nocy:

Ogień, rakiety, róg sygnałowy, megafon.

Rozdział o prawidłach drogi morskiej kończę apelem do polskich sportowców, aby pamiętali, że jeżdżą po morzu tylko dla sportu, a więc dla przyjemności a wszystkie zaś inne statki czyto handlowe czy rybackie, dla zarobku lub w służbie. Słusznem jest więc, abyśmy im ustępowali, nie wysuwając odpowiedniego paragrafu prawideł drogi, chyba w wypadku dowiedzionej złej woli. Tego rodzaju próby kończą się najczęściej dla jachtu bardzo przykro.

TABLICA

NAJWAŻNIEJSZYCH ŚWIATEŁ I LATARŃ WEDLE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEPISÓW

Zjawiające się światła		Statek który te światła nosi
	Białe światło na maszcie i światło pozycyjne	*a)* Parowiec w ruchu (widziany z przodu)
	1 Białe światło na maszcie przednim i 1 Białe światło na maszcie tylnym jednakowoż o $4^1/_2$ m wyżej i światła pozycyjne	*b)* Parowiec w ruchu
	2 Białe światła jedno nad drugiem na maszcie i światła pozycyjne	*c)* Holownik holujący statki
	2 Czerwone światła jedno nad drugiem i światła pozycyjne lub bez nich	*d)* Statek nie mogący manewrować jeśli ze światłami pozycyjnemi to w ruchu jeśli bez, to stojący. W dzień dwie czarne kule jedna na drugą
	Światła pozycyjne (zielone i czerwone)	*e)* Statek w ruchu
	Biała latarnia i białe wybłyski wedle potrzeby	*f)* Otwarta łódź rybacka
	Białe światło na rufie albo białe wybłyski	*g)* Statek, który jest prześcigany, pokazuje na rufie białe światło lub wybłyski (wielkie parowce mają stałe światło na rufie)
	Biała latarnia (latarnia kotwiczna) z przodu na sztagu	*h)* Statek na kotwicy
	Biała latarnia z przodu na na sztagu i 2 czerwone latarnie jedna nad drugą na maszcie.	*i)* Statek na mieliźnie (na drodze statków lub w jej bliskości).

CZĘŚĆ TRZECIA

1. TURYSTYKA NA WODACH WEWNĘTRZNYCH

Początki żeglarstwa w Polsce datują od kilku dopiero lat. Brak jakichkolwiek ścisłych wiadomości o terenach nadających się do żeglugi turystycznej, koncentrował dotychczas cały zapas energji żeglarskiej do wycieczek po Wiśle wgórę lub wdół rzeki.

Wynikiem dość częstych corocznych wycieczek żeglarskich Wisłą do morza, była broszurka p. Fr. Trzepałki pod tytułem: „Wskazówki dla wycieczek turystycznych z biegiem rzek". Broszurka ta nadzwyczaj cenna, ujmuje praktycznie możliwości turystyki wodnej, nie wyczerpując jednakowoż tematu, a w szczególności turystyki żeglarskiej na wielkich naszych jeziorach.

Do turystyki na wodach wewnętrznych mamy cały szereg jachtów nadających się do tego celu. Nie polecam specjalnie jakiejś wielkości, rodzaju lub klasy jachtów, gdyż zależy to od celu podróży. Zrozumiałem jednak będzie na podstawie poprzednich rozdziałów, że na wodach bieżących i stojących, czasem bardzo płytkich, nie można inaczej podróżować jak tylko na jachtach płytko idących i o niewielkiej wadze, a więc średnich klasach jachtów mieczowych. Jachty kilowe mniejszych klas nadają się wprawdzie znakomicie na nasze wielkie jeziora, jednakowoż mogą tam być tylko koleją transportowane a z powodu swego zagłębienia nie nadają się zupełnie do turystyki po naszych czasem bardzo płytkich rzekach.

Jeśli żeglarz ma zamiar tylko na wielkich jeziorach uprawiać turystykę, wtedy najlepiej aby swój jacht przesłał koleją do najbliższej stacji, do czego służą zniżki kolejowe dla przesyłki statków sportowych, o które musi się zwrócić do Zarządu Polskiego Związku Żeglarskiego.

Gdy żeglarz zaś pragnie przez rzeki, rzeczki i kanały dobijać się do celu, używając w całej pełni piękności natury na campingach i postojach, radziłbym stanowczo wykonać to na mniejszym mieczowym jachcie, który łatwo będzie wiosłować, pchać lub holować w razie niemożliwości żaglowania. Jachtem takim, łatwo także przedostawać się przez małe dopływy, przesmyki i kanały, a w razie bardzo płytkiej wody, łatwiej przetransportować drogą lądową swój statek.

Jacht żaglowy, choćby najmniejszy, daje zawsze możliwość przy campingach zanocowania w nim choćby bardzo skromnie, co jest zawsze lepsze od rozkładania obozu na lądzie. Więc trzeba sobie dobrze rozważyć, jaka podróż jest dla naszego jachtu możliwa i wedle tego wybrać cel podróży, a na mapie szczegółowej dokładnie zbadać wszelkie możliwości.

Wycieczki turystyczne układa się najczęściej już w zimie i wtedy rozpoczynają się studja przygotowawcze do podróży.

Chcąc dać wybierającemu się w podróż żeglarzowi, ogólne wskazówki o ekwipunku do turystyki śródlądowej, zacznę przykładem, np.: Projektowana wycieczka ma trwać 4 tygodnie na dwużaglowym jachcie mieczowym dajmy na to klasy H t. j. wędrownej joli o powierzchni żagli 15 m^2 (patrz podział jachtów na klasy). Kurs ma być ogólnikowo następujący: Z Warszawy Wisłą do Modlina później Narwią i Biebrzą, a wkońcu kanałem Augustowskim do jezior Augustowskich, tam nastąpi stały pobyt połączony z turystyką po wszystkich jeziorach: jak Białe wielkie, i małe, jezioro Necko, Studzieniczne, jeź. Serwy, kanał Augustowski, Czarna Hańcza i Wigry.

Załoga złożona z 4 osób, które muszą mieć wszystkie, swe funkcje w czasie podróży przydzielone. Funkcje są *a)* czysto sportowe, i *b)* funkcje gospodarcze, kapitan zaś kieruje tem wszystkiem i jest absolutnym rozkazodawcą i odpowiedzialnym kierownikiem całej wyprawy, co jednakowo nie wyłącza jak najmilszych stosunków koleżeńskich.

Przyjmując jako pewnik że jacht jest w wzorowym porządku, wszystko silne i sprawne, brezent na całą łódź, lub przynajmniej rozpinany namiot na kokpit, potrzebujemy do podróży rozmaitych rezerwowych zapasów na wszelki wypadek jak: narzędzi i materjałów do reparacji możliwej awarji lub odnowienia zużytych części, a więc: młotek, siekierka, obcęgi kombinowane, mała piłka, świderki,

gwoździe różnych rozmiarów, kawałek blachy mosiężnej, drutu grubszego i cieńszego, mała puszka farby, tego koloru co łódź lub lakieru, dwa pędzle, pasta do czyszczenia okuć bronzowych, igły, nici, kawałek płótna odpowiedniego do żagli, rozmaite linki rezerwowe (ważne!) kilka łączników (szekli), kauszy, rożek do splatania lin i t. d. kitu trochę i waty do utykania szpar, latarnia kotwiczna na maszt i jedna elektryczna lub ze świecą do kokpitu, dwie flagi, rożek i latarnia z białą, czerwoną i zieloną szybką, (patrz przepisy o drodze wodnej § 16).

Wielkich kłopotów nie będzie z częścią gospodarczą t. j. z prowjantem i urządzeniem do nocowania dla turystyki śródlądowej. Zawsze jest przecież brzeg wpobliżu, a więc w danym razie schron i jaki taki prowjant.

Dla wszelkiej pewności jednak, dobrem jest, a nawet koniecznem „cośniecoś“ wziąć ze sobą, gdyż żołądki żeglarzy na turystyce słusznie można nazwać: „wielką beczką Danaid“ a więc to „cośniecoś“ wypadnie bardzo pokaźnie.

Zależnie od ilości załogi (w tym wypadku czterech) wypadnie i ilość wziętego prowjantu.

Żywienie się samemu konserwami (coby było najłatwiejszem) rujnuje żołądek, a więc jak najmniej tego, i możliwie tylko owocowe i warzywne konserwy.

Zato trzeba wziąć: grochu, kartofli, makaronu, kaszy (brr!) soli, pieprzu, cebuli, słoni[illegible] ędzonej, sera, buljonu w kostkach, owoców i [illegible] trochę mąki białej, masła w glinia[illegible] ułek zależnie od tego gdzie będą [illegible] miasteczka to mniej (po wsiach bo[illegible] lata trudno czego dostać!). Rezerwoarek cynkowy z wodą (a nie butle szklane!); z alkoholu radziłbym tylko na wszelki wypadek 1 butelkę krajowego wina czerwonego.

Do pitraszenia wszystkich przysmaków w drodze trzeba wziąć dobry prymus (kuchenkę naftową) z zabezpieczeniem od wiatru! igiełki do oczyszczania, naftę w porządnej bańce blaszanej dobrze zamykanej, talerzyki azbestowe do podkładania pod naczynia na silnym ogniu (ochrona przed przypaleniem!). Radzę prymus, a nie spirytusową kuchenkę, chyba ze stałym spirytusem w kawałkach (b. drogie) dlatego, że nafta zapala się w razie wypadku trudniej od spirytusu, ma płomień widoczny, mocno wyczuwalny i kopcący, w przeciwieństwie do spirytusu, którego płomienia ani wy-

czuć prędko nie można ani na świetle dziennem zobaczyć. A ponieważ o wypadek w łodzi nietrudno, więc czysto utrzymany prymus i umiejętne przezorne obchodzenie się z nim i z bańką z naftą jest mojem zdaniem lepszem jak niewidzialny płomień spirytusu.

Naczyń do gotowania umieszczonych w skrzynce drewnianej możliwie jak najmniej. Zamiast szklanek lub filiżanek radzę garnuszki emaljowane.

Potrzebne także jest parę ściereczek do naczyń, (gdyż gąbka z inwentarza bosmańskiego jest tylko do mycia pokładu i łodzi!)

Jako światło w kajucie pod brezentem, elektryczna lampka (z bateryjkami) lub z tuzin grubych i krótkich świec.

Co do samego gotowania, radzę wszystkim żeglarzom zwrócić się do swych doświadczonych matek, żon, i sióstr, te go nawet lepiej objaśnią od specjalnego dzieła dr. Myliusa „Verpflegung an Bord der Yachten".

Z ubrań należy brać prócz roboczego żeglarskiego, klubowe aby w razie potrzeby mieć możność złożyć wizytę na lądzie lub wyjść na miasto; zresztą przepisuje to etykieta jachtowa i regulaminy klubowe. Nieprzemakalne ubrania marynarskie i südwestki lub płaszcze, są w czasie niepogody koniecznie potrzebne. Na wszelki wypadek należy nie zapomnieć o ciepłych swetrach lub ubraniach. (na wodzie jest rankami i w nocy chłodno). Jako pościel radzę materacyki kapokowe (wata „kapok") nie tonące, mogą one służyć jako przyrządy ratunkowe. Również poduszki i naturalnie kocyki wełniane do przykrycia.

Mimo, że żeglarz wogóle jest bardzo mało wymagający, cieszy go bowiem sam fakt żaglowania i przebywania z naturą, jednakże dobrze jest pomyśleć przed wyjazdem, o pewnej wygodzie w nocowaniu i pobycie na łodzi przy każdej pogodzie, gdyż nawet najładniejsza wycieczka traci trochę ze swego uroku przy bardzo spartańskich i prymitywnych urządzeniach, a nawet szkodzi zdrowiu!

Ponieważ mówimy już o zdrowiu, które prawie zawsze żeglarzom dopisuje, muszę wspomnieć jednak o potrzebie wzięcia podręcznej apteczki na wszelki wypadek: mianowicie ze dwa pudełeczka, jakie Polski Czerwony Krzyż po taniej cenie sprzedaje.

W książce „Lekarz domowy" znajdziemy potrzebne wkazówki i opis doraźnej pomocy w nagłych wypadkach.

W czasie turystyki śródlądowej obowiązują poniżej umieszczone prawa drogi wodnej Polskiego Związku Żeglarskiego opracowane

na zasadzie „Dotychczasowych przepisów żeglugi na rzekach Państwa Polskiego".

W celu rozwoju turystyki śródlądowej, uważam za wskazane, aby każdy polski żeglarz sportowiec prowadził w swych podróżach dziennik okrętowy, a to w celu przesłania tych dat, do Polskiego Związku żeglarskiego, który mógłby, otrzymawszy dostateczną ilość takich realnych wiadomości, wydać mapę turystyczną Polski dla żeglarzy, jak to już istnieje w krajach zachodniej Europy.

Potrzebne są głównie notatki o stanie wody, o możliwościach przejazdu przez wąskie przesmyki kanały, warunki zaprowjantowania po drodze; czy ludność (i gdzie) po drodze sprzedaje produkty i jak się odnosi do podróżujących żeglarzy, możliwość przenocowania, campingu, charakter wody i brzegów: bezpieczeństwo osobiste i łodzi i t. d. naturalnie wszystko z oznaczeniem miejsc na mapie szczegółowej.

W przyszłości dałyby takie notatki, zgromadzone, ułożone, i zastosowane do map ogromną korzyść i zachęciłyby wielu do rozpoczęcia lub kontynuowania tego wspaniałego sportu.

2. PRZEPISY O DRODZE WODNEJ I WYMIJANIU NA WODACH WEWNĘTRZNYCH

Przepisy poniższe opierają się na międzynarodowych przepisach unikania zderzeń statków oraz na *„Tymczasowych przepisach żeglugi na rzekach Państwa Polskiego"*, Monitor Polski 1919 r. Nr. 174—180. Przepisy nie powołujące się na „Tymcz. przep." tyczą się wyłącznie statków sportowych. Słowo „statek" używane jest bez względu na wielkość; „statek por. mech." oznacza wszelki statek poruszany mechanicznie: parowy, motorowy, wiosłowy; „żaglowiec" oznacza statek poruszany siłą wiatru; statek zasadniczo poruszany tylko siłą wiatru, uważać należy za „żaglowiec", np. motorówka lub hamburka jadące pod żaglem; statek żaglowy w danej chwili poruszany mechanicznie uważać należy za „statek por. mech.", np. żaglówka z przyczepnym motorem, chociażby pod żaglami.

§ 1. *a)* Statek żaglowy lub motorowy winien mieć co najmniej 1 koło, pas, kule lub poduszkę ratunkową gotową do użytku (Tymcz. przep. § 1 *b)*.

b) Na każdej motorówce winien się znajdować dzwon sygnałowy lub też tablica metalowa (gong), syrena albo trąbka. (Tymcz. przep. § 1 *d)*.

§ 2. Kapitan statku (osoba upoważniona do prowadzenia statku) jest odpowiedzialny nawet podczas zastępstwa za prowadzenie statku, za wykonywanie przepisów żeglugi, za czystość i porządek na statku, a także za sprawowanie się załogi (Tymcz. przep. § 5 *g*).

§ 3. Ze względu na własne bezpieczeństwo i na przeszkodę w ruchu wszystkie łódki winny trzymać się zdaleka od parowców i pociągów holowniczych (Tymcz. przep. § 6 *h*).

§ 4. *a)* Zabrania się zagradzać drogę drugiemu płynącemu statkowi i przeszkadzać mu w dalszym biegu (Tymcz. przep. § 6 *a*).

b) Jeżeli na zasadzie niniejszych przepisów jeden statek ustępuje drugiemu z drogi, to ten drugi nie powinien zmieniać swego kursu i szybkości. Uwaga. Jeżeli jednak z jakiejś przyczyny statki tak się zbliżyły, że nie można uniknąć zderzenia manewrowaniem jedynie statku, obowiązanego do ustąpienia, to i drugi statek winien wykonać odpowiedni manewr, by uniknąć zderzenia.

§ 5. *a)* Jeżeli dwa statki por. mech. idące przeciwnym lub prawie przeciwnym kursem zbliżają się w ten sposób, że może nastąpić zderzenie, to każdy z nich powinien zmienić kurs w prawo, żeby wyminąć się lewemi burtami (Tymcz. przep. § 7 *a*).

b) Przy spotkaniu parowca z tratwą lub ze statkiem nieparowym sygnał daje parowiec, a tratwa lub statek nieparowy obowiązany jest przyjąć sygnał przez sygnalizowanie flagą lub latarką i użyć wszystkich środków celem dania drogi — nawet zatrzymać się, — jednak bez narażenia się na niebezpieczeństwo własne. W razie niemożności wyminięcia parowiec winien zatrzymać się (Tymcz. przep. § 7 *c*).

§ 6. Jeżeli dwa statki por. mech. przecinają sobie kursy tak, że może nastąpić zderzenie, to ustępuje z drogi ten, który ma drugi ze swej prawej burty. (Podług Tymcz. przep. § 7 — 1: „prawidło to stosuje się do łodzi motorowych. wioślarskich i żaglowych", lecz do łodzi żaglowych sportowych stosuje się § następny.)

§ 7. Jeżeli dwa żaglowce zbliżają się w ten sposób, że grozi niebezpieczeństwo zderzenia, to jeden z nich powinien ustąpić drugiemu, a mianowicie: *a)* płynący pełnym lub półpełnym wiatrem ustępuje płynącemu na wiatr (w ćwierć wiatru); *b)* płynący na wiatr lewym halsem ustępuje płynącemu na wiatr prawym halsem; *c)* jeżeli oba płyną pełnym lub oba półpełnym wiatrem różnemi halsami, to ustępuje płynący lewym halsem; *d)* jeżeli oba płyną pełnym lub oba półpełnym wiatrem jednakowemi halsami, to płynący po nawietrznej ustępuje płynącemu po zawietrznej; *e)* płynący z wiatrem (pełnym wiatrem) ustępuje z drogi wszystkim innym.

§ 8. Jeżeli statek por. mech. i żaglowiec płyną takiemi kursami, że może nastąpić zderzenie, to statek por, mech. ustępuje z drogi żaglowcowi XX (stosuje się do statków sportowych).

§ 9. Statek zobowiązany na mocy tych przepisów do ustąpienia innemu, powinien o ile możności unikać przecinania mu kursu przed jego dziobem.

§ 10. Statek por. mech. zobowiązany na mocy tych przepisów do ustąpienia innemu, powinien przy zbliżaniu się — o ile to jest potrzebne — zmniejszyć szybkość, zatrzymać się lub cofać.

§ 11. Bez względu na powyższe przepisy — z uwzględnieniem jednak § 4 każdy statek wyprzedzający musi ustępować z drogi wyprzedzanemu. Za wyprzedzający należy przyjąć statek, zbliżający się do innego, z kierunku „więcej niż 2 rumby ztyłu (22,5) za trawersami" jego, i żadna następna zmiana położenia statków względem siebie nie daje prawa statkowi wyprzedzającemu uważać się za statek przecinający kurs, ani nie zwalnia go z obowiązku ustępowania z drogi, dopóki nie nastąpi zupełne wyminięcie. Jeżeli statek nie jest pewny swego położenia względem trawersu innego statku, winien uważać się za statek wyprzedzający.

§ 12. Jeżeli obydwa statki są pod żaglami, to wymijanie następuje po stronie nawietrznej. (Tymcz. przep. § 8 *e;* 2) łodzi sportowych wyprzedzanie po nawietrznej nie obowiązuje.)

§ 13. *a)* Jeśli dwa statki z dwóch przeciwnych stron podchodzą do cieśniny, to pierwszeństwo otrzymuje statek idący wdół rzeki (Tymcz. przep. § 9 *b*).

b) W wąskich przejściach winien każdy statek por. mech. — o ile to jest bezpieczne i wykonalne — trzymać się strony, odpowiadającej jego prawej burcie.

c) W ostrych zakrętach rzeki statek idący wdół rzeki powinien się trzymać brzegu wklęsłego (buchty), przytem obowiązuje sygnał używany przy wymijaniu (Tymcz. przep. § 9 *b*).

§ 14. W razie wypadku załoga statku znajdującego się w bliskości obowiązana jest dać natychmiastową pomoc (Tymcz. przep. § 21 *b*).

§ 15. Przy wykonaniu niniejszych przepisów należy zwracać uwagę na niebezpieczeństwa nawigacji i zderzenia się, oraz na okoliczności, które wymagają odstępstwa od przepisów dla uniknięcia bezpośrednio zagrażającego niebezpieczeństwa.

§ 16. Sygnały dźwiękowe winny być słyszane z odległości 500 mtr. Krótkie dźwięki trwają sekundę, długie 5—10 sek. Przerwa między dwoma dźwiękami trwa sekundę. (Tymcz. przep. Opis sygnałów 1). Flagi do sygnalizowania powinny być wielkości 0,6 m kw. (Tymcz. przep. Opis sygn. 3) dla łodzi sportowych mogą być mniejsze, co najmniej jednak 0,25 m kw. (0,5 × 0,5 m).

GŁÓWNE SYGNAŁY

Znaczenie	Dźwiękowy	Optyczny w dzień	Optyczny w nocy
Zmieniam kurs na prawo	.	Poruszać po *wolnej stronie*	
Zmieniam kurs na lewo	. .	białą flagą	białą latarnią
Maszyny pracują wstecz	. . .		
Sygnał alarmu, nie mogę wymijać	. . . (więcej niż 3)	Poruszać czerwoną flagą	latarnią
Wyprzedzam w prawo (lewą burtą)	- ·	Poruszać po burcie wyprzedzania białą flagą	
Wyprzedzam w lewo (prawą burtą)	- · ·		
Baczność	- - -		
Wypadek, wzywanie pomocy	· · · · · · · ·		
Zatrzymać się		Poruszać z góry nadół czerw. flagą	czerw. latarnią
Obowiązkowe oświetlenie w nocy w czasie jazd (nieholowanych łódek) sportowych i dla motorówek			Na dziobie jasne białe światło widoczne ze wszystkich stron. (Prawa burta zielona, lewa czerwona). Przepisowe światła policyjne zprzodu, ztyłu czerwone.

Statki sportowe, żaglowe i motorowe powinny w każdym razie, uwzględniając trudność w sterowaniu i niezwrotność wyścigowych łodzi wioślarskich, a szczególnie łodzi bez sternika, starać się wedle możliwości ustępować im z drogi we wszystkich wypadkach.

Warszawa, 1929.

Kom. Techn. P. Z. Ż.

3. TURYSTYKA NA MORZU

Celem marzeń każdego żeglarza była zawsze nieskrępowana swoboda poruszania się na olbrzymim obszarze wód, pełna przygód i wrażeń, a dająca później tyle miłych wspomnień i dumnego zadowolenia z pokonanych trudności przy osiągnięciu wytyczonego celu.

O ile turystyka śródlądowa daje zupełnie inne wrażenia, a poczęści tylko minjaturowe odbicie zmagań z potężnemi żywiołami w czasie morskiej turystyki, o tyle i w praktyce, w umiejętności żeglarskiej czy też w planach i przygotowaniach jest turystyka morska o wiele trudniejszą i nie znosi żadnych niedociągnięć i lekkomyślności.

Przy planowaniu wycieczek morskich jesteśmy zawsze uzależnieni od wielkości jachtu, którym chcielibyśmy odbyć podróż. Do turystyki morskiej, w pełnem słowa tego znaczeniu, a więc nietylko przy dobrej pogodzie wzdłuż brzegów, mogą być używane jachty kilowe turystyczne od pewnej dopiero wielkości, a więc zależnie od konstrukcji od 50 m^2 powierzchni żagla począwszy.

Jachty regatowe i półregatowe morskie nie nadają się do dłużej trwającej turystyki, z powodu bardzo ograniczonego miejsca, braku wszelkich wygód i konstrukcji nie obliczonej na warunki turystyki.

Jacht który ma wyruszyć w podróż np. po Bałtyku (mała żegluga) musi być bardzo dokładnie przejrzany i skontrolowany, co do sprawności korpusu, takielunku, całości inwentarza nawigacyjnego, bosmańskiego i gospodarczego. Trzeba to już wcześnie zacząć, aby ewentualne poprawki i uzupełnienia były na czas wykonane. A więc już w jesieni po wyciągnięciu jachtu z wody, jest czas, aby to wszystko opatrzyć i zarządzić, mając zawsze na pamięci złote przysłowie „że pańskie oko konia tuczy".

Oznaką bardzo złego żeglarza jest lekkomyślność, z którą zabiera się do podróży, a w ostatnich chwilach przed wyruszeniem dopełnia braki takielunku lub inwentarza.

Najważniejsze i konieczne czynności żeglarza wybierającego się na turystykę morską, opiszę tu zaznaczając, że nie wyczerpują wszystkich możliwości, uzależnionych od warunków podróży.

O wszystkich wymienionych tu czy niewymienionych potrzebnych zapasach, musi kapitan i jego załoga zawczasu pomyśleć. Wszystko trzeba skontrolować, wszystkiego dopatrzeć, i wszystko przewidzieć, gdyż ląd może być w danej chwili daleko, a konieczna potrzeba tuż.

Cały takielunek musi być dokładnie przejrzany, a bloki, liny, łączniki, kausze, knagi, fały, szkoty, na swoją wytrzymałość wypróbowane. Pompa musi być skontrolowana, czy dobrze wodę ciągnie. Światła pozycyjne i latarnia kotwiczna czy się palą i po jakimś czasie lub w czasie wichury nie gasną.

Rezerwowych lin trzeba wziąć po jednej z każdej grubości, o długości najdłuższego fała, a bloków, łączników i kauszy po kilka sztuk, takich, jakie są na jachcie używane.

Poniżej podany spis różnych potrzebnych przedmiotów, powinien przypomnieć załodze co trzeba wziąć, nie ograniczając ani liczby, ani jakości, zależnych zawsze od warunków przedsięwziętej podróży i co najważniejsze od wielkości funduszy.

Wszystkie zapasy muszą być odpowiednio umieszczone i zapakowane i to tak, aby najpotrzebniejsze rzeczy były łatwo dosięgalne.

1. Inwentarz nawigacyjny

Kompas, pelingator, log, sonda. Tabela dewjacyjna (obowiązkowo na jachcie żelaznym), trójkąty, cyrkle, ołówki, guma. Mapy: generalna i szczegółowe; najnowsze wydanie locji i spisu latarń wraz z ostatniemi uzupełnieniami i poprawkami, dobre binokle, róg sygnałowy, ogień lub rakiety sygnałowe, dobrze nastawione zegarki, flagi sygnałowe kodu międzynarodowego, książka kodu, barometr.

2. Papiery okrętowe i załogi

Certyfikat okrętowy (Germ. Lloydu lub Veritas), certyfikat klasowy Polskiego Związku Żeglarskiego. Spis załogi (niem. „Musterrolle"), książeczki żeglarskie (wydaje Państw. Urząd Marynarki Handlowej), patent kapitański i sternika (wydaje P. Z. Ż. na podsta-

wie egzam.) paszport zdrowia potrzebny w razie wyjazdu z portu, w którym panują choroby zaraźliwe. Dziennik okrętowy, który zawiera następujące rubryki:

Data, czas, kurs komp., dryf, dewjacja, kurs żaglowany, log, wiatr, barometr, uwagi.

3. Inwentarz bosmański

Odbijacze, zapasowe liny, kotwice, cumy, trosy holownicze, łańcuchy, worki do puszczania oleju, olej, kotwa, boja kotwiczna, pasy ratunkowe lub inne, rezerwowe drzewce, brezenty, rożki, piłka ręczna, dłótka, siekierka, świderki, młotek, gwoździe, drut, blacha, wata i kit do utykania szpar, również wosk japoński (wosk japoński chwyta nawet mokre drzewo i jest b. dobry do uszczelnienia małych szpar); szczotki ryżowe, papier szklany i szmirglowy, wiadra brezentowe, zmywacz, pendzle i farby, pokost i terpentyna, igły, nici, rękawica do szycia, parę kawałków płótna żaglowego, śrubokręt, śruby, parę kawałków desek i okrąglaków mogących w danym razie (awarja) być użytemi zastępczo jako drzewca, pasta lub płyn do czyszczenia okuć bronzowych na jachcie.

4. Inwentarz gospodarczy

Beczka na wodę, naczynia, garnki, garnuszki, patelnie, prymus, talerzyki azbestowe (ochrona przed przypaleniem potraw), igiełki do prymusa, korkociąg, naczynia szczelnie zamykane na sól, cukier i t. p., otwieracz puszek do konserw, noże, widelce (ze stali nierdzewiejącej), łyżki, ścierki, szczotki i ręczniki do kuchni.

Koszta życia na statku oblicza się na 1 dzień i osobę. Zwykle przy podróżach morskich wybiera załoga pośród siebie gospodarza (oficer prowjantowy), który zajmuje się obliczaniem i regulowaniem wspólnych kosztów, na co pobiera od członków załogi pewną kwotę już na początku podróży, z której zakupuje wszystkie potrzebne prowjanty do wspólnego użytku. W portach i na postojach na lądzie reguluje każdy z załogi sam swoje wydatki.

Jako przykład podaję tu prowjant potrzebny (zależnie od kieszeni i apetytów) na 4-tygodniową podróż dla 5-ciu osób załogi.

Konserwy mięsne nie mniej jak 30 dkg na osobę i dzień
„ rybne „ „ „ 15 „ „ „ „
„ warzywne „ „ „ 15 „ „ „ „
„ owocowe „ „ 15 „ „ „ „

Jeśli jazda do najbliższego portu nie trwa dłużej jak 2 dni, może być powyższe kwantum do połowy zredukowane, a zastąpione świeżemi produktami.

Mleko skondensowane 6 puszek
śmietanka skondensowana 4 puszki
ogórków kwaszonych 30 sztuk
śledzi marynowanych 30 sztuk
sardynki w puszkach po 2 sztuki 10 puszek
marmelady w puszkach 4 puszki
musztardy 4 słoiki
octu 1 butelkę
Maggi w kostkach (w puszce) 50 sztuk
Maggi zaprawy do zup 2 butelki
suszonych warzyw $^1/_2$ kg
zupy Maggi w tabliczkach 30 sztuk
kaszy 1 kg
grochu 1 kg
suszonych owoców 4 kg
suchych ciastek do herbaty (w puszce) 2 kg
herbaty $^1/_2$ kg
kawy 1 kg
kakao $^1/_2$ kg
soli w (puszce zamkniętej) $^1/_2$ kg
cukru 5 kg
mąki 3 kg
pieprzu 5 dkg
cytryn 25 sztuk
wody sodowej 50 butelek
papierowych talerzyków 30 sztuk
papierowych serwetek 100 sztuk
bibulastego papieru do obcierania naczyń 10 ark.
otwieracz do puszek 2 sztuki
zapałek 2 pakiety
mydła $^1/_2$ kg
pasta do czyszczenia 1 puszka

Prowjant, który trzeba uzupełnić w portach:
Kiełbasa
szynka

masło (w garnuszku glinianym)
chleb i bułki ew. pieczywo słodkie
ser
jaja dobrze opakowane
kartofle
słonina lub boczek wędzony
mięso
ryby świeże
cebula
świeże owoce i warzywa
nafta
olej
spirytus.

Wszystkie towary wciągające wilgoć, której jest dosyć na jachcie muszą być zawsze umieszczone w szczelnie się zamykających puszkach lub słoikach. A więc: sól, cukier, mąka, kasza, ciastka, czekolada, Maggi, tytoń, zapałki i in. W czasie gorących dni można używać zamiast masła na chleb, które jest wtedy prawie płynne, rozmaitych past z ryb lub mięsa w tubkach.

Jako naczynia polecam emaljowane lub aluminjowe, w każdym razie nie tłuczące się. Trzeba mieć wszelako dla odwiedzających szklanki i kieliszki, dla załogi zaś na codzień, do kawy i herbaty emaljowane garnuszki. Nie można zapominać o wzięciu w każdym porcie świeżej wody do beczułki, która musi być na każdym jachcie morskim.

Mniejsze jachty morskie, o jakich tu mowa, mają zawsze prawie jako przyrząd do gotowania, kuchenki naftowe „Primus“ rozmaitych systemów. Spirytusowych nie polecam z powodów wyłuszczonych przy omawianiu turystyki śródlądowej. Gotowanie na jachcie jest wogóle możliwe tylko w czasie dobrej pogody; w czasie burzy, musi się załoga zadowolić zimnemi przekąskami, nb. jeżeli niema t. zw. „kalorit“ konserw, które same w przeciągu kilku minut rozgrzewają się. Zresztą żeglarze są narodem bardzo skromnym „zjedzą chętnie co dobrego byle dużo“ a w danym wypadku, jeśli nie może być inaczej, to nawet mało i źle. Naturalnie przyszły kucharz okrętowy („smutje“ z holend.) musi się zawczasu przygotować do tej ważnej funkcji, a będą mu pomocą studja nad wszelkiemi wydaniami nieśmiertelnej pani Ćwierciakiewiczowej

lub dra Myliusa (patrz Turystyka śródlądowa) a najlepiej rada niewiast doświadczonych i kolegów starszych, którzy już cuda wyprawiali na dalekich podróżach w szlachetnym fachu jako „smutje".

Jako, że na morzu bywa rozmaicie, i ciepło a nawet gorąco, najczęściej jednak zimno lub chłód, trzeba dokładnie rozważyć, co musi żeglarz wziąć ze sobą, aby zawsze być odpowiednio ubranym i uniknąć jakichś przeziębień.

Przedewszystkiem zatem uniform klubowy, potrzebny do wyjścia na ląd, lub na jachcie w czasie wizyt. Następnie ubranie żeglarskie robocze, a więc sweter na zimniejszą pogodę, lekką koszulkę na gorące dnie, i spodnie starszego wieku. Na zmianę w razie przemoknięcia bieliznę i drugi sweter; „wincerada" (marynarka i spodnie), do tego na głowę südwestka. Na pełnem morzu nosi się na jachcie zwykle podczas ciepłej pogody własne bose nogi. W czasie chłodu, jachtowe pantofle starszego wydania, a w czasie niepogody długie gumowe buty z cholewami. Dojeżdżając zaś do portu, o ile pogoda piękna: biały sweter, białe płócienne spodnie, białe jachtowe pantofle i czapka klubowa. Bielizny na każdy wypadek, najmniej dwie zmiany. Do kojki także dwie zmiany prześcieradeł, prócz tego poduszka i koc wełniany. Pamiętać należy wszakże zawsze o tem, że jacht, to nie czteropokojowe mieszkanie, i że każdy kawałek potrzebuje miejsca, a zatem jak najmniej kufrów i waliz.

Kapitan nie powinien nigdy zapomnieć o dobrej apteczce, (której oby nigdy nie potrzebował), ale która zawsze musi być na jachcie, również pewne przepisy lekarskie, aby w danym razie można umiejętnie je zastosować.

5. Podział pracy na jachcie

Prócz specjalnych zajęć lub funkcyj jak: kapitan, jego pomocnik (sternik), gospodarz (oficer prowjantowy), kucharz (smutje), dzieli się cała załoga pracą żeglarską jak i zwykle podczas regat lub mniejszych wycieczek. Część więc załogi ma przydział na przodzie jachtu, a część wtyle, nie wyłącza to jednakże w danym razie i odwrotnego porządku, zależnie od potrzeby i rozkazów kapitana lub w danej chwili sterującego żeglarza.

Zwykle podczas podróży jachtem, (wyłączając ważne i potrzebne manewry, do których staje cała załoga) dzieli się załoga na tak zwane zmiany („wachty"), które mogą trwać po 2 lub 4 godzin, zależnie

od ilości załogi i wspólnego porozumienia. Jednak zawsze podział musi być sprawiedliwy, tak aby każdy z załogi miał lepsze i gorsze godziny zmiany. A zatem ten co dziś w nocy miał t. zw. psią zmianę (od 4—6 rano lub od 12—4) nie powinien mieć jej jutro i t. d.

Do zmian bywa przeznaczany jeden starszy żeglarz i jeden młodszy, do pomocy, w razie ważnego zaś manewru np. wejścia do portu lub innych ważnych prac, muszą także wolne zmiany współdziałać. Są to tylko ogólne zasadnicze wskazówki, życie na jachcie i doświadczenie wskazują najlepsze metody, zależne od ilości załogi ilości pracy i czasu podróży.

Pod koniec chciałbym parę słów poświęcić wzajemnemu stosunkowi załogi sportowego jachtu w podróży.

Pierwszym jest zawsze i wszędzie kapitan, względnie jego zastępca (sternik, I-szy oficer). Czy kapitan jest wybrany przez załogę, czy też został nim z racji własności jachtu, zawsze jest on odpowiedzialnym rozkazodawcą na statku. Kapitan na jachcie sportowym, to nie to, co kapitan okrętu handlowego, nietykalny i dogmatyczny dygnitarz, nie nadęty zwierzchnik, a najmilszy kolega, który umie zespolić załogę, ukuć z kilku indywidualności jedną wolę zwyciężenia wszystkich przeszkód i przeciwieństw. Jemu podporządkują się wszyscy z chęcią, jemu wierzą i jego kochają. Omawia on wspólnie z załogą wszystkie ważne sprawy, po powzięciu zaś decyzji są jego rozkazy bezapelacyjne.

Nie może być kapitanem człowiek nie mający stanowczej woli, posłuchu u załogi; trzeba mu i zalet koleżeńskich, by w danej chwili łagodzić sprzeczności lub nieporozumienia.

Załoga zaś, którą łączy wspólna praca, wspólne niebezpieczeństwo i wspólne rozkosze przygód żeglarskich, musi być zgraną bardziej niż jakikolwiek inny zespół, i być jednym duchem w wielu ciałach.

Jeśli jest inaczej, cały urok turystyki morskiej jest zniweczony, zostaje trud i niesmak.

CZĘŚĆ CZWARTA

1. ZWYCZAJE JACHTOWE I KLUBOWE ŻEGLARSKIE

(Etykieta)

Zwyczaje żeglarskie czyli etykieta jachtowa w swych zasadniczych przepisach, ma wiele podobieństwa do zwyczajów towarzyskich kulturalnych narodów. Są one formą widomą lojalności i kurtuazji sportowej i narodowej, i są wszędzie zachowywane w świecie sportowo-żeglarskim; w przeciwnym razie daje to bardzo smutne świadectwo o sportowej kulturze żeglarzy.

Podane poniżej przepisy etykiety żeglarskiej są międzynarodowe i przyjęte do ścisłego wykonywania przez Polski Związek Żeglarski.

ETYKIETA JACHTOWA

Zwyczaje sportowo-żeglarskie obowiązujące wszystkich członków P. Z. Ż.

1. Flaga

Flaga klubowa jest najwyższym symbolem honoru żeglarskiego i jako taka ma wysokie znaczenie w życiu klubowem.

Każdy jacht rejestrowany w klubie musi używać flagi klubowej, co nakłada na właściciela lub ewent. kapitana obowiązki związane z godłem klubu i honorem polskiego żeglarza sportowca.

Na kotwicy u jachtów morskich ze stałą załogą lub w obcych portach flaga musi być umieszczona na rufie na osobnem drzewcu, w czasie jazdy u slupów i kutrów na piku gafla, u jauli i keczów na topie bezanu. Na pełnem morzu flaga może być zdjęta.

Jedyny wypadek, w którym jachty klubowe nie podnoszą flagi są regaty. Jako odznaki mają wtedy jachty czarne lub czerwone litery i liczby na żaglach i dowolny proporczyk osobisty.

Jachty zarejestrowane w klubach związkowych są obowiązane do podnoszenia następujących flag: na wodach wewnętrznych i terytorjalnych flagi i proporczyka klubowego, — na pełnem morzu i zagranicą flagi polskiej handlowej i proporczyka klubowego, prócz Y. K. P., który wszędzie podnosi swoją banderę i proporczyk.

2. Obce flagi i inne

Flagi obce wolno jachtom klubów związkowych podnosić tylko w wypadkach wymienionych w § 6. Flagi fantazyjne, z monogramami, literami i t. p. są wzbronione.

3. Używanie innych flag

W czasie powrotu z regat, może nagrodzony jacht podnieść odpowiednią ilość małych flag (osobiste proporczyki lub flagi kodu międzynarodowego) od topu wielkiego masztu przez saling wzdłuż want.

W razie potrzeby podnosi jacht stojący w porcie na salingu małą kwadratową niebieską flagę, która oznacza: „Kapitana niema na pokładzie". Biała flaga w ten sam sposób wywieszona oznacza: „Kapitan nie przyjmuje".

4. Proporczyk klubowy i osobisty

Każdy w służbie będący (w ciągłem użyciu) i zarejestrowany w klubie związkowym jacht musi w czasie sezonu nawigacyjnego podnieść na topie wielkiego masztu proporczyk klubowy, który powiewa na jachcie dzień i noc.

Jeśli jacht klubów związkowych, z danych powodów, występuje oficjalnie w obcym porcie, w imieniu i zastępstwie innego klubu, to podnosi proporczyk klubu, który zastępuje, flagę jednakowoż nie klubową, lecz polską handlową.

5. Parada

Na jachtach morskich mających stałą załogę, również na masztach sygnałowych klubowych powiewa flaga klubowa od 8 godz. rano do zachodu słońca.

Członkowie klubu obecni w momencie podnoszenia lub spuszczania flagi (a więc parady flagowej) są obowiązani salutować ją stojąc na baczność.

6. Gala

W porcie i na kotwicy podnoszą jachty klubowe przy uroczystych okazjach galę; we własnym porcie z rozporządzenia kapitana portu, w obcych portach stosując się do miejscowych zwyczajów.

Do gali używa się flag kodu międzynarodowego, podnosząc je od końca sztaby lub noka bugszprytu przez topy do noku boma. Na topie masztu wielkiego powiewa flaga odpowiednia do uroczystości np. przy Święcie Narodowem polska flaga narodowa, przy uroczystości klubowej — proporczyk klubowy własnego klubu, lub z okazji uroczystości w obcym porcie, flaga odpowiednia; flaga jacht-klubu w każdym wypadku od noka boma wdół, lub na drążku flagowym,

Na przodzie u dołu powiewa flaga regatowa, lub proporczyk osobisty.

Motorowe jachty mają galę taką samą, jak jachty żaglowe, lecz mogą być one i w czasie jazdy ugalowane od topu przez saling i wzdłuż wantów.

Jachty żaglowe holowane ze spuszczonemi żaglami mogą być także pod galą.

7. Salutowanie

Obowiązkowe pozdrawianie jachtów między sobą, statków wojennych polskich i zaprzyjaźnionych państw odbywa się przez spuszczenie flagi do połowy masztu i podniesienie jej zpowrotem.

Okręty i jachty salutuje się na niewiększą odległość jak 2 mile morskie.

Przepływając koło eskadry można pozdrawiać tylko admiralski okręt.

Flag lądowych nie pozdrawia się.

Jacht mniejszy pozdrawia pierwszy, jacht wyprzedzający pozdrawia pierwszy, jacht wchodzący do portu pozdrawia pierwszy.

Przed najwyższym dostojnikiem kraju przejeżdża jacht ze spuszczoną do połowy flagą, a załoga oddaje honory (jak na lądzie).

8. Żałoba

Żałoba na jachtach jest dopuszczalna tylko na kotwicy, w porcie lub na maszcie klubowym sygnałowym.

Jako oznakę żałoby podnosi jacht flagę na pół masztu a proporczyk na wysokość salingu.

We własnym porcie podnosi się żałobę z rozporządzenia kapitana portu, w obcych portach stosując się do miejscowych zwyczajów.

9. Czasowa rezerwa

Jeśli właściciel jachtu opuszcza miejsce, gdzie jego jacht stoi więcej jak na trzy dni, proporczyk musi być spuszczony. Jeśli jest na jachcie stała załoga, to flagę, codzień, jak zwyczajnie, podnosi. Jacht jest wtedy w czasowej rezerwie·

10. Osobiste

Kapitan, lub członek jacht-klubu, będący na jachcie pod flagą J. K. jest zawsze odpowiedzialny za wszystko, co się zdarzy na statku, tak w porcie jak i na wodzie, również za postępowanie swoje i załogi.

Odpowiada on za sportowe i przystojne zachowanie się załogi i wszystkich osób znajdujących się na jachcie i za wypełnianie przepisów etykiety jachtowej.

Kapitanowie i załogi J. K. są obowiązani wszędzie i zawsze na wodzie dawać pomoc potrzebującym jej a szczególniejszą uwagę zwracać na zupełnie poprawne postępowanie względem statków sportowych, nie zapominając jednakże o autorytecie, powadze i honorze flagi, którą jacht nosi.

Zarówno kapitan jak i załoga muszą być w obrębie miasta lub portu przepisowo ubrani. Przy dalszych wycieczkach i na pełnem morzu swoboda ubrań jest dozwolona, jednakże w obcych portach powinni członkowie J. K. surowo przestrzegać przepisów uniformowych.

Warszawa, 1929.

Kom. Techn. P. Z. Ż.

Jest bardzo dawny zwyczaj, że kluby żeglarskie wznoszą przed swoją siedzibą przy porcie maszt sygnałowy, na którym powiewa flaga klubowa. Prócz wypadków wymienionych w przepisach etykiety używa się masztu klubowego, który ma reję i gafel, do dawania pewnych sygnałów, czyto porozumiewawczych czy grzecz-

nościowych. Na maszcie klubowym podnosi się w czasie uroczystości klubowych, związkowych lub narodowych galę wedle przepisów etykiety par. 6. Przy uroczystych wizytach podnosi się na gaflu flagę tego klubu, który chcemy honorować. W czasie regat powiewają na noku rei flagi klubów biorących w zawodach udział. Również na rei podaje się sygnały wedle kodu międzynarodowego, najczęściej jednak sygnały grzecznościowe np. Z. B. H. („Witamy"), lub przy odjeździe jachtu w dalszą podróż T. D. L. („Szczęśliwej podróży"). Masztu klubowego można także używać do dawania sygnałów umówionych w klubie lub między klubami, wszystko to naturalnie w ramach przepisów etykiety jachtowej.

Życie klubów między sobą, a szczególnie klubów należących do Polskiego Związku Żeglarskiego, jest zawsze regulowane intencjami zawartemi w przepisach etykiety, a więc koleżeńską lojalnością i kurtuazją.

Kluby składają sobie wzajemnie wizyty i wymieniają flagi swe jako widomy znak „entente cordiale" sportowych zrzeszeń. Flagi te i bandery zdobią kącik reprezentacyjny lokalu klubowego a w razie potrzeby są używane w czasie uroczystości.

Przybywających z oficjalną wizytą sportową tak w porcie własnym, jak i na jachcie w obcym porcie, witają: władze klubowe w porcie, a kapitan i załoga w drugim wypadku na jachcie.

Złożoną mu oficjalnie pierwszą wizytę, musi klub przez swoich delegatów w ciągu dwóch tygodni oddać, to samo tylko w krótszym terminie, bo w ciągu najdalej 24 godzin, dzieje się, jeśli jacht ze swą załogą zawita do obcego portu. Tam musi kapitan sam lub ze swym pomocnikiem, a więc z pierwszym oficerem, złożyć zaraz po przybyciu wizytę w klubie, którego gościnności w porcie używa, lub w najpoważniejszym miejscowym żeglarskim klubie.

Rewizyty, po złożonych wizytach w miejscowych klubach składane są na przybyłym obcym jachcie.

Naturalnem jest, że podczas takich rewizyt musi także jacht swym wyglądem godnie reprezentować flagę, którą nosi.

Załoga przywdziewa najlepsze uniformy klubowe, a jacht oczyszczony i uporządkowany wedle możliwości, jest oznaką kultury sportowej załogi i klubu, do którego ona i jacht należą. Musi to być szczególnie ściśle obserwowane w obcych portach, jeśli jacht tam zawija w celach reprezentacyjnych.

Kończę rozdział o etykiecie sportowej, podając siedm przykazań żeglarskich, o których zawsze pamiętać należy:

Przykazania żeglarskie

a) Jacht twój będzie twą dumą, jeżeli wyglądem swym na to zasłuży.

b) Najmniejsza łódeczka żaglowa może wzbudzić zachwyt znawców i laików swym wyglądem i porządkiem żeglarskim, a naodwrót, najwspanialszy jacht może swym brudem i niechlujstwem wywołać na pewno (w najlepszym razie) szydercze uwagi i zasłużone złośliwe porównania.

c) Bandera, proporczyk i odznaka klubowa, są to symbole nakładające na członków klubu wysokie obowiązki honoru żeglarza polskiego: dlatego, nie leń się o żeglarzu! podnieść lub spuścić banderę lub proporczyk klubowy, gdzie i kiedy potrzeba (a to wskaże ci etykieta jachtowa P. Z. Ż.).

d) Wjeżdżanie do cudzego portu lub przejeżdżanie obok jachtów z niedociągniętą banderą lub zwisającym proporczykiem, może być tylko jakąś poważną awarją wytłumaczone, w innym razie jest wysoce nieprzyzwoite.

e) Salutować kogoś jest grzecznością dżentelmana sportowca, odsalutować, jeśli on pozdrawia, obowiązkiem.

Wszędzie, gdzie trzeba, daj pomoc — do tego obowiązuje twoja bandera.

f) Jeżeli masz prawo do podnoszenia bandery, podnoś ją obowiązkowo przy każdym wyjeździe.

g) Lojalność, uprzejmość i gościnność koleżeńska żeglarzy i klubów między sobą jest oznaką kultury i sportowego wychowania.

2. PODZIAŁ JACHTÓW NA KLASY

Polski Związek Żeglarski przyjął tymczasowo następujące klasy jachtów mieczowych (Joli) i wydał przepisy budowlane i pomiarowe.

Klasa V Jola wyścigowa o powierzchni żagli 5 m².

Klasa S Jola wędrowna o powierzchni żagli 10 m² (specjalna narodowa polska).

Klasa H Jola wędrowna o powierzchni żagli 15 m².

Klasa E Jola wędrowna o powierzchni żagli 20 m².

Klasa C Jola wędrowna o powierzchni żagli 25 m².

Klasa IV Jola wyścigowa o powierzchni żagli 10 m².

Klasa M Jola wyścigowa o powierzchni żagli 15 m².

Prócz powyższych klas opracowane będą przepisy dla klas morskich jachtów.

Przepisy budowlane i pomiarowe powyższych klas są do nabycia w sekretarjacie Polskiego Związku Żeglarskiego w Warszawie.

Podział jachtów na klasy daje możność młodemu żeglarzowi zorjentować się w swoich życzeniach, gdyż są tu najrozmaitsze wielkości i rodzaje jachtów mieczowych.

Klasy jachtów morskich będą dopiero wtedy ustanowione, gdy sport żeglarski polski otrzyma jakiekolwiek schronisko dla jachtów na morzu.

Wtedy będzie możliwem dopiero ocenić warunki i potrzeby jachtingu morskiego.

Klasy jachtów mają jako oznakę regatową i związkową naszyte na żaglach litery i numery oznaczające przynależność do klasy i numer porządkowy. Jachty nie należące do klubów związkowych nie mają prawa do odznak P. Z. Ż.

Jachty zaś wszystkie, należące do taborów klubów związkowych, są przez oficjalnego mierniczego P. Z. Ż., wedle reguł pomiarowych zmierzone i otrzymują swoje dokumenty jachtowe i flagowe, tak jak i każdy okręt handlowy.

3. REGATY

Rozwój sportu żeglarskiego jak i wszystkich sportów wogóle, rozpoczął się właściwie dopiero z powstaniem zawodów żeglarskich czyli regat.

Wszystko nieodpowiednie, niedołężne i złe zostało przez zawody wyeliminowane; tak jachty jak i ludzki materjał doprowadzony do najwyższej jakości. Spostrzegamy to, porównywując dawne nieudolne jachty z dzisiejszemi precyzyjnemi wynikami budownictwa sportowego.

Regaty są zatem ekstraktem wszystkich działów wiedzy i sztuki żeglarskiej w połączeniu z doświadczeniem, treningiem i talentem.

Pisząc to, myślę nietylko o skromnych zawodach na rzekach i jeziorach, lecz o regatach wielkomorskich na długie dystanse, wymagających najwyższych wysiłków, tak załogi jak i kapitana dla osiągnięcia trofeów sportowych.

Ideałem w zawodach sportowych była zawsze równa broń. Przez długie lata zawody żeglarskie odbywały się na jachtach najrozmaitszych typów i wielkości. Mimo usiłowań stworzenia rozmaitych formuł wyrównawczych, nie mogły być regaty miarodajnemi, gdyż żadne obliczenie lub teoretyczne wyrównanie dwóch rozmaitych jachtów nie jest w praktyce możliwe i będzie zawsze niesprawiedliwem. Przez stworzenie klas jachtów doszliśmy do możliwego zrównania szans, tak aby zawsze lepszy zwyciężał.

Podane poniżej przepisy regatowe Polskiego Związku Żeglarskiego są dokładnie wzorowane na międzynarodowych przepisach i od r. 1930 wchodzą ze wszystkiemi paragrafami w użycie, na wszystkich regatach urządzanych przez kluby związkowe P. Z. Ż.

A) PRZEPISY REGATOWE POLSKIEGO ZWIĄZKU ŻEGLARSKIEGO

CZĘŚĆ I

KIEROWNICTWO REGATAMI

Postanowienia ogólne

§ 1. Regulamin regatowy Polskiego Związku Żeglarskiego obowiązuje wszystkie związkowe Kluby i Sekcje.

§ 2. Regaty dzielą się na: 1) klubowe (wewnętrzne, wyłącznie dla jachtów rejestrowanych w danym Klubie), 2) międzyklubowe (związkowe) i 3) międzynarodowe (otwarte).

§ 3. Do urządzenia regat międzyklubowych lub międzynarodowych Klub związkowy musi uzyskać zgodę Zarządu P. Z. Ż., który winien być zawiadomiony przed 1 stycznia.

§ 4. Regaty związkowe urządzają Kluby lub Klub na wezwanie Zarządu P. Z. Ż. lub z własnej inicjatywy. Koszta ponoszą Kluby urządzające, zaś 5% z dochodu netto idzie na rzecz P. Z. Ż.

§ 5. Członkowie Związku mogą brać udział w regatach pozazwiązkowych tylko za zezwoleniem Zarządu P. Z. Ż.

Komisja Regatowa, jej prawa i obowiązki

§ 6. Wszelkie regaty i biorące w nich udział jachty podlegają rozporządzeniom Komisji Regatowej. Komisja Regatowa rozstrzyga wszelkie wątpliwości, kwestje sporne i zatargi. Decyzje Komisji Regatowej winny być oparte na poniżej przytoczonych przepisach, o ile te mogą być zastosowane w danym wypadku. Jednak ponieważ żadne przepisy nie mogą przewidzieć wszystkich możliwych przypadków — Komisja winna brać pod uwagę przedewszystkiem zwykłe przepisy żeglugi i nie dopuszczać do żadnych prób i wysiłków, mających za cel wygranie wyścigu innemi środkami, niż żaglowanie bez zarzutu, większa szybkość jachtu i sprawność sternika i załogi.

§ 7. Klub lub Kluby związkowe, urządzające regaty, wyznaczają Komisję Regatową z pośród swych członków w składzie: 1 przewodniczący, 3 sędziów, 1 celowniczy, 1 starter, 1 czasowniczy, 1 sekretarz.

Prócz tego każdy Klub nie urządzający danych regat, lecz biorący w nich udział, wysyła do Komisji Regatowej, jako przedstawiciela Klubu, swego członka, który nie może pełnić żadnych funkcyj, lecz może stawać w obronie członków Klubu, którego jest przedstawicielem.

Przewodniczący Komisji Regatowej czuwa nad wykonaniem wszelkich zarządzeń, mających na celu odbycie się regat.

1) Starter jest odpowiedzialny za punktualne danie wszystkich sygnałów, przepisanych dla startu i melduje o nieprawidłowościach przy starcie.

2) Celowniczy ma wywoływać numery jachtów przechodzących przez start przez cel.

3) Czasowniczy oznacza dokładny czas jachtu wywołanego przez celowniczego,

4) Sekretarz zapisuje czas wywołanych przez celowniczego jachtów przechodzących start lub cel i prowadzi wszystkie listy regatowe.

§ 8. Przed rozpoczęciem regat Komisja Regatowa winna postanowić:

a) czy regaty wogóle mogą się odbyć,

b) czy start ma być odroczony,

c) czy długość kursu ma być skrócona,

d) kierunek kursu,

e) jeżeli wytyczono kilka kursów, który ma być zastosowany.

Następnie winna Komisja zarządzić:

f) podniesienie odpowiednich sygnałów,

g) zaraz po skończonych regatach zająć się ewentualnemi protestami.

§ 9. Jeżeli jeden z sędziów jest nieobecny, dwaj inni, za zgodą stron zainteresowanych, mogą dobrać jednego z obecnych członków Klubów P. Z. Ż.

Z członków Zarządu Klubu urządzającego regaty może być członkiem Komisji Sędziowskiej tylko jeden.

Członkowie Komisji Sędziowskiej nie mogą brać udziału w rozpatrywaniu lub rozstrzyganiu spraw, w których są osobiście zainteresowani.

Przynależność jachtu

§ 10. Każdy jacht zapisany do regat musi być własnością Klubu związkowego, lub osoby względnie osób (członków Klubu związkowego, lub uznanego przez P. Z. Ż.), na imię których został zgłoszony.

Jacht winien być prowadzony przez członka Klubu związkowego, lub Klubu uznanego przez P. Z. Ż.

Świadectwo miernicze

§ 11. Każdy jacht winien posiadać świadectwo miernicze. Świadectwo to, lub jego odpis poświadczony przez P. Z. Ż. — dla krążowników morskich może być certyfikat Germ Lloydu. lub jego odpis — musi być przy zgłoszeniu do regat przesłany Komisji Regatowej i pozostawiony tam do ukończenia regat.

Świeżo w Polsce zbudowane, lub zagranicą zakupione jachty, które przed upływem terminu zgłoszeń nie mogły być wymierzone, a które w kraju jeszcze

w żadnych regatach nie uczestniczyły, mogą w drodze wyjątku, po terminie zgłoszeń — najpóźniej na 3 dni przed regatami — otrzymać tymczasowe poświadczenie klasyfikacji przez oficjalnego mierniczego P. Z. Ż., wystawione wedle następującego formularza:

Tymczasowe poświadczenie klasyfikacji

Jacht ..... Pana ..... został zbudowany w roku .....
przez ..... w ..... Jacht ten nie brał udziału w żadnych regatach w Polsce i nie mógł być wymierzony przed terminem zgłoszeń do regat ..... dnia ..... 19 ..... r. Wymierzyłem dziś ten jacht i stwierdziłem, że będzie on mógł przypuszczalnie otrzymać certyfikat klasy .....

Aż do wpisania i poświadczenia certyfikatu przez Sekretarjat P. Z. Ż. niniejsze tymczasowe poświadczenie jest ważne do dnia ..... (3 tygodnie od dnia wystawienia).

Miejsce ..... data .....

Oficjalny mierniczy P. Z. Ż.

.....

Komisja Regatowa winna w dniu regat przedłożyć sędziom wszystkie certyfikaty klasowe i poświadczenia tymczasowe, przysłane ze zgłoszeniami.

Ogłoszenie o regatach

§ 12. Okólnik o regatach musi być przesłany Zarządowi P. Z. Ż. do zatwierdzenia co najmniej na 4 tygodnie przed upływem terminu zgłoszeń, a co najmniej na 2 tygodnie przed terminm zgłoszeń ogłoszony w oficjalnym organie Związku i rozesłany Klubom związkowym jako komunikat.

Okólnik o regatach winien zawierać co najmniej:

1) nazwę i rodzaj regat,
2) miejsce, dzień i godzinę regat,
3) kurs i długość w milach morskich lub kilometrach,
4) wykaz klas,
5) bliższe dane dotyczące nagród,
6) ewentualne ograniczenia, dotyczące kursu, trwania i kierownictwa regat,
7) wysokość wpisowego,
8) miejsce i termin zgłoszeń,
9) miejsce i czas wydawania programów,
10) minimalną liczbę osad.

Zapisy do regat

§ 13. Zapisy do regat winny być dokonane zgodnie z okólnikiem o nich w następujący sposób: zapisy winny być składane w zamkniętych kopertach. Zapisy z zastrzeżeniem są niedopuszczalne. Zapisy nadchodzące po upływie terminu nie będą brane pod uwagę. Zapisy telegraficzne są dopuszczalne, pod warunkiem jednak natychmiastowego pisemnego potwierdzenia w przewidzianej formie. Zapisy nie mogą być podawane do wiadomości publicznej przed upływem terminu.

Spis uczestników regat ma być zakomunikowany każdemu z zawodników po upływie terminu zgłoszeń.

Schemat zapisu do regat — (do podpisania przez właściciela jachtu lub jego zastępcę):

Do Komisji Regatowej

Proszę o zapisanie do regat ..... w dniu ..... w klasie ..... jachtu ..... zarejestrowanego w Klubie ..... Proporzec rozpoznawczy ..... świadectwo miernicze ..... Nr. ..... Właściciel ..... członek Klubu .....; prowadzić będzie ..... (lub osobiście). Wpisowe w kwocie ..... załączam.

Poddaję się wszystkim wymaganiom przepisów regatowych P. Z. Ż.

....

data — podpis i adres zgłaszającego właściciela lub sternika jachtu.

Nieprzyjęcie zgłoszenia

§ 14. Komisja Regatowa może nie przyjąć regularnie nadesłanego zgłoszenia do regat tylko za zgodą Zarządu P. Z. Ż.

Ograniczenie zgłoszeń

§ 15. Bez zezwolenia Komisji Regatowej nie wolno w jednym wyścigu stawać dwu lub więcej jachtom, należącym do jednej osoby lub grupy. Jeden jacht nie może być ważnie zgłoszony do dwóch wyścigów.

Właścicielowi jachtu, bez zgody Komisji Regatowej, nie wolno prowadzić obcego jachtu w wyścigu, w którym bierze udział jego własny jacht, pod karą dyskwalifikacji obu jachtów.

Stawanie pojedyńczych jachtów do wyścigu jest niemożliwe, wyjąwszy, jeżeli zgłoszony jacht broni nagrody przechodniej, lub innej specjalnej. We wszystkich innych wypadkach muszą brać udział w wyścigu co najmniej 2 jachty, by wyścig mógł się odbyć.

Ogólny podział klas

§ 16. Jachty zgłoszone do regat winny być podzielone według następującej klasyfikacji:

a) wszystkie jachty klasowe i jachty jednakowego typu i wartości R startują w osobnych klasach, bez wyrównania między sobą;

b) wszystkie inne jachty dzieli się według rodzaju budowy, wieku, typu i mniejwięcej jednej wielkości, na klasy w których udziela się wyrównania wedle formuły P. Z. Ż. (handicap). Wyrównanie dobrowolne wymaga zezwolenia Komisji Regatowej.

Formuła wyrównania (handicap)

§ 17. Miarodajną formułą wyrównania jest: R = S. S = powierzchnia żagla wyrażona w m^2. Do formuły należy tablica wyrównawcza P. Z. Ż.

Klasy niejednakowych jachtów

§ 18. Jeżeli do poszczególnych klas jest za mało zgłoszeń, aby wyścig mógł się odbyć, mogą jachty na zasadzie specjalnego pozwolenia Komisji Regatowej być zgrupowane w klasy, lub włączone do klasy zbliżonej. Jeśli to jest niemożliwe, należy zwrócić zgłoszenia i wpisowe.

Jachty z motorem

§ 19. Jachty posiadające motory mogą zgłaszać się do regat żaglowych, jednak Komisja Regatowa musi oplombować motor w ten sposób, aby puszczenie go w ruch było zupełnie niemożliwe. Plomba może być zdjęta tylko przez Komisję Regatową, chyba, że jacht zrezygnował z udziału w regatach.

Liczebność załogi

§ 20. W sprawie liczebności załogi dla jachtów klasowych są miarodajne przepisy klasowe. Inne jachty stosują się do okólnika wydanego przez Komisję Regatową.

Nagrody

§ 21. Na wszystkich regatach mogą być udzielane tylko nagrody honorowe, t. j. nie pieniężne.

Dla każdej klasy biorącej udział w regatach winny być wyznaczone nagrody: przy 1—3 zapisanych jachtach — jedna nagroda, przy 4—6 dwie, przy 7—9 trzy i t. d.

Oprócz powyższych nagród klasowych mogą być wyznaczone nagrody specjalne: punktowe, wyzwaniowe, budowlane, startowe, przechodnie i t. d.

Nagrody, które mogą być zdobyte w jednym wyścigu, muszą być wyznaczone tylko dla jednej klasy.

Nagrody punktowe, przejściowe i t. d., które mogą być przyznane dopiero po paru wyścigach — mogą być wyznaczone i dla kilku klas.

Rozdanie nagród następuje w czasie i miejscu oznaczonych w programie, o ile ewentualne protesty są rozstrzygnięte.

Komisja Regatowa obowiązana jest natychmiast po załatwieniu kwestyj spornych bezpłatnie przesłać zwycięzcy nagrodę, która nie została mu wręczona wskutek nierozstrzygnięcia protestu.

Przywłaszczenie nagrody

§ 22. O ile okaże się, że nagroda została wydana niesłusznie, a posiadacz jej odmawia zwrotu, należy wydać zawodnikowi, któremu nagroda została ostatecznie przyznana — nagrodę równoznaczną.

Przy odmowie wydania niesłusznie, lub mylnie przyznanej nagrody może, na propozycję Komisji Regatowej, Zarząd P. Z. Ż. zarządzić czasowe, lub stałe wykluczenie odmawiającego zwrotu nagrody zawodnika ze wszystkich regat związkowych i klubowych.

Kolejność przyznawania nagród

§ 23. O ile jacht wygrywający ulegnie dyskwalifikacji, to nie jest uwzględniany przy przyznawaniu nagród, nagroda zaś przechodzi do najbliższego następnego jachtu.

Odłożenie regat

§ 24. Komisja Regatowa ma prawo odłożyć, lub odwołać regaty. Nowy zapis do regat odłożonych nie może być przyjęty w żadnym wypadku. Wpisowe podlega zwrotowi tylko w razie odwołania regat. O ile wskutek uchwały Komisji Regatowej regaty zostają odłożone na inny dzień, wpisowego nie zwraca się.

Powtórzenie wyścigu

§ 25. Jacht, który według orzeczenia Komisji Regatowej popełnił wykroczenie przeciw przepisom regatowym w wyścigu pierwotnym, nie ma prawa uczestniczenia w powtórnym wyścigu.

Prawidłowo zgłoszony jacht, który nie startował w wyścigu, może być dopuszczony do wyścigu powtórnego na mocy decyzji Komisji Regatowej.

Skrócenie długości kursu

§ 26. Komisja Sędziowska ma prawo skrócić kurs podczas regat. Cel w tym wypadku znajduje się w miejscu, w którem ustawiona zostanie łódź ze znakiem S, o ile program nie przewiduje skróconego kursu.

§ 27. W razie braku jakiego znaku na kursie, czyto spowodowanego wypadkiem, czy złą wolą, Komisja Regatowa powinna natychmiast ustawić znak zpowrotem. Jeżeli wykonanie tego na czas okaże się niemożliwe, Komisja postanowi, czy wyścig ma być powtórzony.

Stwierdzenie zachowania przepisów

§ 28. Przed otrzymaniem nagrody sternik jachtu wygrywającego winien złożyć Komisji Regatowej pisemne oświadczenie, że ściśle trzymał się przepisów regatowych, wedle następującego formularza:

Do Komisji Regatowej

Niniejszem oświadczam, że w czasie regat dnia ..... 19 ..... r. byłem odpowiedzialnym sternikiem na pokładzie jachtu ..... i że na jachcie tym nie wykroczono w żaden sposób przeciw Przepisom Regatowym P. Z. Ż.

Jeśliby po rozdaniu nagród zaszły jakieś zmiany wskutek innej oceny wyścigów, obowiązuję się otrzymaną nagrodę na żądanie Komisji Sędziów zwrócić, ewentualnie zarządzić zwrot nagrody.

miejsce ..... data ..... podpis .....

Program

§ 29. Każdy zgłoszony jacht winien otrzymać możliwie szybko, po upływie terminu zgłoszeń, program regat, w którym mają być podane następujące punkty:

1) godzina startu,
2) linja startu,
3) przebieg kursu z wykazaniem wszystkich znaków,
4) linja celu,
5) długość kursu,
6) ewentualne dodatkowe przepisy, dotyczące skrócenia kursu,
7) nazwy i klasy zgłoszonych jachtów,
8) miejsce składania oświadczeń (§ 28) i protestów,
9) ostateczny termin składania protestów,
10) czas i miejsce rozdania nagród,
11) ilość i rodzaj wyznaczonych nagród,
12) nazwiska członków Komisji Regatowej,
13) wskazówki dotyczące rozmieszczenia jachtów po ukończeniu wyścigu,
14) miejsce zebrania Komisji Regatowej po ukończeniu wyścigu,
15) ewent. inne wskazówki.

CZĘŚĆ II

REGATY

Numery i odznaki

§ 30. W czasie wszystkich regat związkowych podnoszą jachty proporczyki rozpoznawcze, w czasie regat otwartych — proporczyki klubowe.

Podniesienie flagi klubowej oznacza wycofanie się jachtu z regat.

Jako odznaki klasowe są przepisane: litery łacińskie czarne, wysokości 45 cm i szerokości 8 cm dla jachtów o powierzchni żagla 5, 10, 15, 20 i 25 m^2, dla większych zaś: 65 cm wysokości i 10 cm szerokości, umieszczone obustronnie w górnej części wielkiego żagla. Poniżej w odległości 10 cm — odpowiedniej wielkości liczby porządkowe jachtów w swej klasie. Odznaki te mogą być z czarnego materjału naszyte na żagiel, lub wprost namalowane na nim, lub namalowane na płótnie odpowiedniej wielkości i przyszyte do żagla.

Jachty klasy C (handicapowej) mają litery i liczby koloru czerwonego.

Dla poszczególnych klas są wyznaczone litery:

Klasy R (wyścigowe)	*Klasy W (wędrowne)*
	10 m^2 — S
5 m^2 — V	15 m^2 — H
10 m^2 — IV	20 m^2 — E
15 m^2 — M	25 m^2 — C
20 m^2 — B	30 m^2 — Y
22 m^2 — J	35 m^2 — T
25 m^2 — A	45 m^2 — P
	75 m^2 — O

Sygnały

§ 31. *a)* Jako sygnał odbycia się regat podnosi Komisja Regatowa na rei masztu regatowego literę P. kodu międzynarodowego.

b) Sygnałem odroczenia startu jest międzynarodowa litera N pod sygnałem regat P. Ilość podniesionych poniżej białych flag oznacza ilość kwadransów, składających się na czas, na który regaty zostały odłożone.

c) Jeżeli jachty mają startować od prawej do lewej (patrząc od sędziów) — podnosi się pod sygnałem regatowym literę R, jeżeli zaś od lewej do prawej — literę Q.

d) Skrócenie kursu oznacza podniesiony pod sygnałem regat międzynarodowy sygnał S. Podczas mgły lub po zachodzie słońca i przy niedostatecznem oświetleniu — daje się sygnał zapomocą dwóch strzałów armatnich.

e) W razie konieczności wezwania jakiegoś jachtu, w razie przedwczesnego startu, do powtórnego startowania — podnosi się na drugim końcu rei numer jachtu i równocześnie daje się sygnał dźwiękowy. Numer opuszcza się dopiero po dokonaniu powtórnego startu.

f) Dla startu każdej klasy podnosi się tę literę kodu międzynarodowego, którą jachty noszą na żaglu jako znak klasy.

Załoga

§ 32. Używanie załogi płatnej jest wzbronione. Po sygnale przygotowawczym ilość osób na jachcie nie może być zmieniona, za wyjątkiem okoliczności nadzwyczajnych, spowodowanych wypadkiem.

Start

§ 33. Linja startu powinna być wytknięta możliwie pod prostym kątem do kursu i oznaczona przez dwa nabieżniki stałe lub ustawione czasowo.

Maszt startowy powinien posiadać namalowane trzy czerwone i rozdzielające je dwa białe pola. Na maszcie tym podnosi się czerwona kula startowa. Na pięć minut (wolno też w okólniku o regatach zapowiedzieć start 3-minutowy) przed sygnałem startu kula startowa podnosi się na pierwsze od dołu czerwone pole, co minuta przesuwa się na pole następne, tak, że w 5 minucie jest na najwyższem polu i w momencie startu opada. Strzał startowy jest jednocześnie sygnałem przygotowania się dla następnej, według programu, klasy. W razie jeżeli strzał zawiedzie, opadnięcie kuli oznacza start i naodwrót — sam strzał w razie nieopadnięcia kuli.

O ile zawiodły oba sygnały — dany wyścig odkłada się.

W strefie linji startowej mogą znajdować się tylko jachty należące do klasy, dla której dano sygnał przygotowawczy. Stawanie na kotwicy w strefie startowej jest wzbronione, może być jednak dozwolone w okólniku o regatach jachtom od sygnału przygotowawczego do startu.

§ 34. Jacht biorący udział w regatach podlega przepisom niniejszym od sygnału przygotowawczego danej klasy.

Jacht rozpoczyna wyścig z chwilą, gdy po sygnale startowym jakakolwiek część jego kadłuba czy takielunku znajdzie się na linji startowej (ściślej: płaszczyźnie przeprowadzonej prostopadle przez oba nabieżniki startowe).

§ 35. Jacht, którego jakakolwiek część kadłuba lub takielunku znajdzie się się przed lub w chwili sygnału startu na linji startowej — podlega natychmiastowemu odwołaniu przez megafon lub sygnałem jak w § 31 *e*. Jacht odwołany powinien powrócić przed linję startu i przejść ją jeszcze raz. Jachty odwołane i powracające przed linję startu, jak również jachty, które po sygnale startowym znalazłszy się z niewłaściwej strony linji startowej wracają, by dokonać prawidłowego startu — muszą ustępować z drogi wszystkim innym jachtom uczestniczącym w wyścigu.

Prawo drogi

„Krycie się" i „swoboda"

§ 36. Dwa jachty żeglujące tym samym, lub prawie tym samym kursem „kryją się", jeżeli zmiana kursu jednego z nich bezpośrednio grozi zderzeniem. W innych wypadkach są „swobodne" względem siebie.

Wyprzedzanie

Kiedy jeden z dwóch jachtów, żeglujących tym samym, lub zbliżonym kursem, z początku płynie „swobodnie" za drugim, a następnie zbliża się doń w ten sposób,

że grozi zderzenie, to pierwszy z nich nazywamy wyprzedzającym i to tak długo po pokryciu się jachtów, aż znowu będą „swobodne“ względem siebie.

a) Jacht wyprzedzający musi ustępować z drogi wyprzedzanemu.

b) Kiedy jacht wyprzedzający kryje po stronie nawietrznej (za stronę nawietrzną uważa się stronę przeciwną tej, na której jacht ma bom wielkiego żagla) wyprzedzanego, ten ostatni może przeszkadzać pierwszemu w wyprzedzaniu go po nawietrznej zbliżając się do wiatru tak długo, aż znajdzie się w położeniu takiem, że koniec bukszprytu, lub sztaba dotknęłyby jachtu wyprzedzającego za wantą wielkiego masztu.

c) Jacht wyprzedzany nie może zbaczać z właściwego kursu (za „właściwy“ kurs należy uważać normalny kurs najkorzystniejszy w danej chwili ze względu na długość drogi; o „właściwym“ kursie może być mowa dopiero po starcie), by przeszkodzić wyprzedzającemu, znajdującemu się po jego zawietrznej (za zawietrzną uważamy stronę, na której jacht ma bom wielkiego żagla). Jacht wyprzedzający przy wyprzedzaniu po zawietrznej nie może wcześniej skręcać na wiatr, nim stanie się „swobodny“ względem wyprzedzanego.

Spotkanie, skrzyżowanie i zbliżenie kursu

d) Jacht idący pełnym lub półpełnym wiatrem (t. z. nie na wiatr), musi ustępować z drogi żeglującemu na wiatr.

e) Jacht idący na wiatr lewym halsem — musi ustępować z drogi płynącemu na wiatr prawym halsem.

f) Jeżeli oba jachty mają pełny, lub półpełny wiatr z różnych stron, to płynący lewym halsem ustępuje z drogi płynącemu prawym halsem.

g) Jeżeli oba jachty mają pełny, lub półpełny wiatr z tej samej strony, to znajdujący się po nawietrznej ustępuje zawietrznemu.

h) Jeżeli oba jachty płyną na wiatr tym samym halsem i kursy ich zbliżają się, grożąc zderzeniem, ponieważ jacht zawietrzny bliżej trzyma się wiatru niż nawietrzny — przyczem żadnego z nich nie można uznać za wyprzedzany — to jacht znajdujący się po nawietrznej musi ustąpić z drogi.

i) Kiedy jacht chce zdobyć przez zwrot prawo do utrzymania kursu, to nabywa je dopiero po skończeniu zwrotu, t. z. kiedy żagle są nastawione na nowy kurs i napełnią się wiatrem.

Nie można żądać na zasadzie tego prawa ustąpienia z drogi od jachtu który wskutek swego położenia nie może tego uczynić.

Niedozwolone zmiany kursu

k) Gdy wskutek któregoś z poprzednich przepisów jacht powinien ustąpić innemu z drogi, to ten ostatni (prócz wypadku wymienionego pod *b*) — nie może zmieniać kursu, by przeszkodzić pierwszemu w ustępowaniu.

Przepis o wyprzedzaniu unieważnia przepisy co do spotkania, skrzyżowania i zbliżania się kursów, prócz przepisów *e*) i *k*) — które winny być zachowane zawsze.

Ustępowanie przy znakach kursowych lub przeszkodach

§ 37. Kiedy dwa jachty kryją się, mając właśnie — bez konieczności zwrotu — mijać przeszkodę lub znak kursowy ze strony przepisanej, to jacht zewnętrzny musi dać miejsce temu, któremu grozi dotknięcie znaku lub prze-

szkody, bez względu na to, czy to jest jacht nawietrzny czy zawietrzny, o ile rzeczywiście w chwili dotarcia do przeszkody lub znaku nie są swobodne względem siebie.

Jacht wyprzedzający nie może usiłować przeprowadzić pokrycia i wymuszenia dla siebie przejazdu między jachtem przodującym, a znakiem czy przeszkodą, skoro ten ostatni jacht osiągnął już znak czy przeszkodę, lub zmienił w celu jej minięcia kurs i właśnie zamierza mijać.

Statek lub łódź, którym dany jacht musi ustąpić z drogi (również i inny jacht biorący udział w regatach), należy uważać za przeszkodę w wodzie w rozumieniu tego i następnego paragrafu.

Zwrot na zawołanie

§ 38. Gdy dwa jachty, płynące tym samym halsem na wiatr, zbliżają się do brzegu lub przeszkody w wodzie i jacht zawietrzny nie może ich minąć bez zwrotu, który grozi zderzeniem się z jachtem nawietrznym, to ten ostatni musi na zawołanie sternika jachtu zawietrznego dać miejsce do zwrotu. Jacht zawietrzny obowiązany jest zwracać natychmiast po usłuchaniu jego wezwania.

Jeżeli jednak chodzi o minięcie znaku kursowego, to jacht zawietrzny nie ma prawa wzywać jachtu nawietrznego do dania drogi, skoro ten ostatni może minąć znak kursowy bez zwrotu.

Dotknięcie lub niewłaściwe minięcie znaku kursowego

§ 39. Każdy jacht musi bez zarzutu przebyć wyznaczoną dla regat drogę i minąć przewidziane w programie znaki w przepisanej kolejności i po właściwej stronie. Jacht, który przy mijaniu znaku dotknął go, lub zmusił łódź znakową do opuszczenia miejsca wobec groźby zderzenia, zostaje wykluczony, chyba że wskutek protestu ustalone zostanie, że został zmuszony do tego przez niewłaściwy manewr innego jachtu; w takim razie zostaje wykluczony ten ostatni. Jacht, który dotknął znaku kursowego, musi w zależności od okoliczności albo usunąć się od dalszego udziału w regatach, albo podnieść flagę protestową.

Pojęcie znaku kursowego

§ 40. Za znaki kursowe uważać należy wyłącznie znaki, wyraźnie uznane za takie w programie regat, i to tylko w tym wypadku, o ile poprzedni w kolejności mijania znak (o ile taki był) już został minięty. W innych wypadkach znak kursowy należy uważać tylko za przeszkodę w wodzie. Boje, statki i t. p. ograniczające linję startu należy uważać za znaki kursowe. Za znak kursowy w tem rozumieniu uważać należy każdą istotną lub zazwyczaj nad wodą znajdującą się część znaku kursowego, lecz nie część podwodną, lub inny przedmiot przypadkowo lub przejściowo przyczepiony do znaku.

Zderzenie jachtów biorących udział w regatach

§ 41. Jacht, który wskutek niezachowania któregoś z niniejszych przepisów zderzy się z innym lub zmusi inny do zderzenia — zostaje wykluczony.

Wpadnięcie na mieliznę i t. p.

§ 42. Jeżeli jacht osiądzie na mieliźnie lub zaczepi się o boję, statek lub inną przeszkodę w wodzie — może do oswobodzenia się użyć znajdujących się

na pokładzie własnych kotwic, lin, drągów lub innego sprzętu, lecz nie wolno posługiwać się obcą pomocą. Sprzęt użyty musi być zpowrotem zabrany na pokład.

Stawanie na kotwicy

§ 43. Jacht może stanąć w czasie regat na kotwicy, lecz musi ją następnie podnieść, nie wolno jej włóczyć. Nie wolno jachtowi w czasie regat uczepić się lub uwiązać się do boi, pomostu, pala i t. p.

Środki poruszania się

§ 44. Jako środka poruszania się wolno używać wyłącznie żagli. Jachty nie mogą być holowane; użycie wioseł, tyczek, drągów lub innych środków jest dozwolone wyłącznie w wypadku przewidzianym w § 42.

Mierzenie głębokości

§ 45. Do mierzenia głębokości wody wolno używać tylko sondy (ołowianki).

Pomoc w nieszczęśliwych wypadkach

§ 46. Jacht winien udzielić wszelkiej możliwej pomocy statkowi lub osobie znajdującej się w niebezpieczeństwie.

Jeżeli według zdania Komisji Regatowej jacht, który nie spowodował danego wypadku, przez udzielenie pomocy stracił możność zdobycia nagrody, należy wyznaczyć nowy wyścig między jachtem lub jachtami, które udzielały pomocy, a jachtem lub jachtami, które zdobyły nagrody. Jeżeli to jest niemożliwe, należy unieważnić wyścig i zwrócić wpisowe. Jacht, który nie udzielił pomocy, mając po temu możność — zostaje wykluczony.

Zakończenie wyścigu

§ 47. Jacht kończy wyścig w chwili, gdy jakakolwiek część jego kadłuba lub takielunku znajdzie się na linji celu, pod ega jednak w dalszym ciągu przepisom regatowym, dopóki jakakolwiek część kadłuba lub takielunku znajduje się jeszcze na linji celu. Po skończeniu wyścigu jacht powinien oddalić się od linji celu i zastosować do odpowiednich wskazówek programu.

Równoczesne ukończenie wyścigu

§ 48. Gdy dwa, lub więcej jachty kończą wyścig równocześnie, należy, o ile to możliwe, rozdzielić nagrodę równomiernie. Jeżeli to jest niemożliwe, należy urządzić dodatkowy wyścig pomiędzy temi jachtami; w ostatecznym wypadku rozstrzyga los, komu przypadnie nagroda, a drugi jacht, który równocześnie minął cel — dostaje drugą nagrodę*) (o ile taka istnieje). W każdym razie oba jachty.

CZĘŚĆ III

OKREŚLENIE KAR

§ 49. Jachty, które wykroczyły przeciwko jakiemukolwiek z przepisów regatowych bez względu na to, czy biorą udział w wyścigu jednakowych czy też

*) Np. przy nagrodach: I — A, II — B, III — C, 2 jachty kończące razem dostają:

1 nagrodę A i I miejsce
zaś następny 2 „ B i I „
3 „ C i II „

różnych klas, podlegają dyskwalifikacji, czyli tracą miejsce i prawa do nagrody, która przechodzi do następnego zkolei jachtu zgodnie z § 23. Za szkody powstałe ze zderzenia jachtów odpowiada właściciel jachtu, który zawinił.

Protesty

§ 50. Protest przeciwko naruszeniu któregoś z przepisów regatowych sygnalizuje się przez podniesienie niebieskiej flagi przy pierwszej sposobności przechodzenia wpobliżu Komisji Sędziowskiej, chyba, że uprawniony do protestu dowiedział się o okolicznościach, uprawniających do protestu, dopiero po zakończeniu biegu.

Protest winien być złożony pisemnie z przytoczeniem punktów przepisów regatowych, które zostały naruszone; ma być podpisany przez sternika jachtu lub jego zastępcę i dostarczony wraz z kwotą 10 zł. — Komisji Regatowej, najpóźniej w ciągu godziny po zakończeniu regat (o ile w programie nie wskazano innego terminu).

Jachtom uprawnionym do złożenia protestu, przybyłym po określonym terminie, przysługuje prawo złożenia protestu w ciągu 3 dni.

Komisja Regatowa ma prawo, zależnie od okoliczności, termin ten przedłużyć. Pisemnie złożony protest nie może być cofnięty. Załączona przy proteście kwota nie podlega zwrotowi, o ile Komisja uzna protest za bezpodstawny.

Wykluczenie jachtu bez protestu

§ 51. Jeżeliby doszło do wiadomości Komisji Regatowej, lub jeżeliby sama miała dostateczne podstawy do przypuszczenia, że nastąpiło jakiekolwiek wykroczenie przeciw przepisom regatowym, to musi postąpić w sposób przewidziany w § 52 — jakgdyby protest został złożony.

Rozstrzyganie protestów

§ 52. Nim Komisja Regatowa przystąpi do rozstrzygania protestu, winna zawiadomić o tem strony zainteresowane, zebrać potrzebne wiadomości i przeprowadzić niezbędne dochodzenie. Uzasadnienie wyroku winno być zakomunikowane stronom.

Komisja Regatowa winna doręczyć Zarządowi Klubu (lub Klubów) urządzającego regaty, możliwie natychmiast, a najdalej w ciągu 24 godzin wyrok z konceptem uzasadniających go motywów, zaś w ciągu następnych 14 dni — ostateczny tekst z przytoczeniem motywów, odpis którego może być wydany przez Zarząd na żądanie stron zainteresowanych w ciągu dni 14.

Odwołanie

§ 53. Od wyroku Komisji regatowej może nastąpić odwołanie się do Komisji Sportowej P. Z. Ż, o ile

a) Komisja Regatowa sama uzna to za pożądane, lub

b) strona zainteresowana odwołuje się w sprawie interpretacji niniejszych przepisów regatowych, co wolno jej uczynić w ciągu 2 tygodni po otrzymaniu odpisu wyroku Komisji Regatowej; w wypadku *b*) musi być złożona podwójna kwota protestowa (20 zł.) nie zwracana w razie nieuwzględnienia odwołania.

Wyrok Komisji Sportowej P. Z. Ż. jest ostateczny. Członkowie Komisji Spor-

towej, którzy wchodzili w skład pierwotnej Komisji Regatowej, nie mają głosu przy rozstrzyganiu odwołania.

§ 54. Przy odwołaniu się do Komisji P. Z. Ż. należy załączyć:

a) odpis protestu i wszystkie inne pisemne deklaracje stron,

b) rysunek, któryby podawał: drogę, kierunek i siłę wiatru, położenie i kursy jachtów, wchodzących w grę przy proteście,

c) odpis okólnika o regatach i doręczonych jachtom specjalnych przepisów,

d) wyrok Komisji Regatowej i jej uwagi.

Koszty protestu

§ 55. Koszty związane z protestem dotyczącym przepisów pomiarowych, lub klasyfikacji — ponosi strona przegrywająca. Kosztami powstałemi wskutek innych protestów może Komisja Regatowa obciążyć stronę przegrywającą, która może się odwołać w tej sprawie do Zarządu P. Z. Ż.

Stroną przegrywającą jest albo strona protestująca lub odwołująca się, albo Klub urządzający regaty.

Kary za poważniejsze wykroczenia

§ 56. W razie poważniejszego wykroczenia przeciw niniejszym przepisom regatowym może Zarząd P. Z. Ż. pozbawić, na określony czas, osobę winną, na wniosek Komisji Sportowej, prawa brania udziału w regatach urządzanych według przepisów P. Z. Ż.

B) PRZYGOTOWANIE DO REGAT I ICH PRZEBIEG

Z poprzednich rozdziałów dowiedział się żeglarz o wszystkiem, co musi w czasie regat zastosować, aby łącznie ze swem doświadczeniem i sprawnością uzyskać jak najlepszy wynik.

Ponieważ podręcznik ten nie jest w żadnym razie wyczerpującym i daje tylko ogólne pojęcia i impulsy do nauki żeglarstwa w praktyce, muszę uzupełnić go tu niektóremi wskazówkami stosującemi się do zawodów żeglarskich.

W rozdziale o regatach oczekuje zapewne każdy żeglarz podania pewnego sposobu wygrania wyścigu. Otóż taki sposób istnieje, a mianowicie:

Zupełne opanowanie jachtu i załogi połączone z talentem, wiedzą żeglarską i niezłomną wolą zwycięstwa, jest tą tajemnicą, którą można posiąść, lecz kosztuje ona dużo pracy i wytrwałości.

Ponieważ szybkość jachtu zależy od wielu w poprzednich rozdziałach wyłuszczonych powodów, musimy się postarać, aby jacht nasz przed regatami wykazywał jak najwięcej technicznie pożądanych zalet.

A zatem: aby miał jak najmniejsze tarcie w wodzie, należy

wszystek niepotrzebny balast z łodzi usunąć, zostawiając tylko to, co wedle przepisów klasowych musi być na jachcie w czasie zawodów. Korpus jachtu musi być, szczególniej w części podwodnej, zupełnie gładki i czysty (wyszorować ew. pomalować), aby stawiał wodzie jak najmniejszy opór.

Całe ożaglowanie i olinowanie musi być dokładnie i szczegółowo skontrolowane lub nawet odnowione (liny, bloki, łączniki i t. d.).

Żagle dobrze wyciągnięte na swoich drzewcach i wyregulowane tak, aby jak najlepiej działały swą powierzchnią (żadnych fałdów lub zmarszczek).

U jachtów morskich trzeba szczególną uwagę zwracać na jak najdokładniejsze skompensowanie i uregulowanie kompasu; nie wolno zapomnieć o tabelce dewjacyjnej, gdyż choćby to był mały morski wyścig, a więc trójkąt o ramionach 12—18 mil morskich, to zwrotnych znaków regatowych nie widać, trzeba więc jechać kursem oznaczonym na programie regat wedle kompasu, a kto dokładniejszym kursem jedzie, ten bywa pierwszym, gdyż trafia na znaki regatowe odrazu, nawigując dobrze, sprawnemi instrumentami.

Musi to być wszystko już na parę dni przed regatami zrobione, aby w dniu regat nie było żadnych komplikacyj, a uwaga załogi i kapitana mogła być skoncentrowana jedynie na przebieg regat.

O ile to możliwe, po zgłoszeniu do regat i otrzymaniu programu, trzeba koniecznie przejechać kurs wyznaczony, dla obznajomienia się z terenem, ewentualnie wiatrami i dla treningu załogi.

W dzień regat nie zwlekać z podniesieniem żagli, lecz na godzinę najmniej przed rozpoczęciem, podniósłszy żagle wyjechać, aby przed startem paru halsami spróbować siły wiatru i ewentualnej potrzeby zmniejszenia lub zwiększenia żagli.

Wszystkie pomocnicze żagle muszą być jak najdogodniej do użytku ułożone, a w mieczowych jolach miecz i jego talja dobrze wypróbowane, motyl i balon związane, bom motyla przygotowany na pokładzie, a flaga protestowa (niebieska) napodorędziu; pamiętać trzeba także o proporczykach nagrodowych (patrz etykieta jachtowa § 3) i o fladze klubowej, którą sprawna załoga podnosi zaraz po przejściu celu lub w wypadkach rezygnacji na regatach.

Jako pewnik nie ulegający żadnym objaśnieniom uważam, że reguły regatowe, a szczególniej paragrafy o wymijaniu są znane napamięć całej załodze startującego jachtu.

A teraz, po uregulowaniu swego zegarka wedle miarodajnego komisji regatowej, na start!

Przed startem trzeba pamiętać, że prawo drogi w Przepisach reg. obowiązuje od pierwszego sygnału (strzału) przygotowawczego dla danej klasy jachtów. Umożliwi to zajęcie najdogodniejszego miejsca dla punktualnego przejścia przez linję startową,

A więc wedle warunków chwilowych, trzeba się starać, aby w ostatnich sekundach przed startem iść prawym halsem wzdłuż linji startowej, co daje pierwszeństwo w wymijaniu, a w momencie startu wystarczy tylko ćwierć zwrotu i rozpoczynamy wyścig punktualnie.

Przeszedłszy linję startową, musimy prócz uwagi na najlepiej prowadzący do celu kurs naszego jachtu, bacznie obserwować swego konkurenta lub konkurentów, z których postępowania lub błędów możemy wyciągnąć niejeden korzystny dla nas wniosek.

Mając na pamięci paragrafy przepisów regatowych omawiające wymijanie i wyprzedzanie staramy się wszelkiemi dopuszczalnemi środkami, nie dać się przeciwnikowi zasłonić po nawietrznej, a jednocześnie starać się samemu to uczynić.

W czasie regat jest potrzebną więcej niż kiedykolwiek błyskawiczna orjentacja i wyzyskanie swej pozycji lub błędów konkurenta w danej chwili.

Często trzeba, dla uskutecznienia planu dającego w dalszym przebiegu regat przewagę nad przeciwnikiem, początkowo, mimo możliwości po temu, nie prześcigać go, lecz trzymać się wpobliżu, by w najodpowiedniejszym momencie bezapelacyjnie zadać porażkę, wyzyskawszy słabe strony konkurenta.

Przepisy regatowe wskazują, czego nie wolno robić, żeglarz zaś ma zawsze sposobność wyzyskać wszystkie dozwolone możliwości i wypadki dla niego korzystne. Ciągła wprawa i obycie się dokładne ze swym jachtem, pokazują utalentowanemu żeglarzowi właściwą drogę do trofeów żeglarskich.

Przy zwrotach około znaków regatowych trzeba wykonać plan już przedtem powzięty, oparty na właściwościach własnego jachtu w stosunku do konkurentów, gdyż tu najczęściej rozgrywają się walki decydujące o zwycięstwie. Przeciwnika nie trzeba nigdy tracić z oczu i nie dać się zmusić do zmiany kursu na swoją niekorzyść, jeśli się jest w prawie do tego. W razie przekroczenia przez konkurenta prawideł regatowych na naszą niekorzyść, mamy

prawo protestu, co czynimy wywieszając lub pokazując flagę protestową (niebieską) w bliskości komisji regatowej.

W razie gdyby się coś nie powiodło i wskutek nieuwagi lub przypadku, żeglarz ścigający się przekroczył prawidła regatowe, musi on sam, nie czekając protestu przeciwnika, zrezygnować z wyścigu, podniósłszy flagę klubową i zameldować po skończonej regacie cały wypadek komisji reg.

Po ukończeniu swego wyścigu i przejechaniu celu, należy podnieść swą flagę, jako znak ukończenia wyścigu, i w żadnym razie wracając do portu nie przeszkadzać jachtom, które jeszcze są w regatach. Po skończeniu wszystkich wyścigów i rozstrzygnięciu ewentualnych protestów przez komisję następuje rozdanie nagród, przyczem wszyscy zawodnicy powinni być obecni, gdyż śmiesznie i niesportowo wygląda żeglarz obrażony za nieotrzymanie nagrody, lub protest nie na jego korzyść rozstrzygnięty i manifestujący to w widoczny sposób. Dobry żeglarz sportowiec umie nietylko wygrywać, lecz co trudniej, z pogodnem obliczem przegrywać wyścig i jako dżentelmen nie poszczędzić pochwał i uprzejmych życzeń szczęśliwszemu współzawodnikowi.

Regaty są sprawdzianem dzielności, wytrzymałości i talentu żeglarza, i odbywają się one nawet w takich warunkach atmosferycznych, gdy załogi turystyczne, siedząc w zacisznym porcie, oczekują zmniejszenia się wiatru i lepszej pogody.

4. SŁOWNICTWO POLSKIE SPORTOWO-ŻEGLARSKIE

PRZYJĘTE PRZEZ POLSKI ZWIĄZEK ŻEGLARSKI

A) UŁOŻONE WEDLE PODZIAŁU JACHTU NA CZĘŚCI

Statek żaglowy
(nazwa ogólna)
Jacht
(sportowy statek żaglowy)

Rodzaje: Jacht kilowy, jacht mieczowy, jacht kilowo-mieczowy, jacht turystyczny, jacht wyścigowy, jola, łódź żaglowa.

KORPUS JACHTU

Zewnątrz korpusu znajdują się: Dziób, rufa (dziób może być: prosty, łyżkowy i wklęsły, rufa może być: śpiczastą,

z pawężą prostą, z pawężą skośną i rufa jachtowa), sztaba, przeciwsztaba, pawęż przednia, pawęż tylna, prawa i lewa burta, obszycie, klepki, listwa burtowa, nadburcie, burtnica, przepusty, pokład, wspięcie pokładu, kokpit, nadbudówka kajuty, luka, rama luki, pokrywa luki, iluminatory, bocznice masztu, gniazdo masztu, żelaza wantowe, wodzidło, kołnierz masztu, knagi, kluzy, kołki, pachołek, winda, oka (oko) ucha (ucho), linja wodna, martwy kil, kil, balast kilowy, ster, sterownica, oś steru, jarzmo steru, zawiasy steru, tulejka steru, głowica steru, płetwa steru, linka płetwy.

Wewnątrz korpusu: Kajuta, bak, podłoga, zenza, balast wewnętrzny, wręgi, żebra, kilson, podciąg górny, dolny i podciąg wewnętrzny, belki pokładowe, skrzynka mieczowa, przypory, miecz, kolanko sztaby i pawęży, kolanka wzmacniające, konsole, stopa masztu, jaskółcze gniazda, koje, psie koje, kuchnia, śpiżarka, szafki.

Takielunek stały: drzewce (pl. drzewca, patrz Tabl. V)

Maszt (ma pień i stengę), top (masztu lub stengi), bugszpryt, bugszpryt tylny (rufowy), grot maszt, bezan maszt, szkunerowy maszt (fokmaszt), saling poprzeczny, saling podłużny, jumpsaling górny i dolny, ośla głowa, klin, wanty główne, wanty stengi, wanty salingowe, górne i dolne, baksztagi, naciągacze bakształgów, sztag główny, sztag górny, sztag tylny, jumpsztagi, sztag stengi; bugszpryt ma: wyporę (strzałę), sztag wodny, i sztagi dziobowe, bloki fałów, ściągacze want i sztagów. Na maszcie: tulejka, szyna, szpara, klamry, pierścienie.

Takielunek ruchomy (patrz Tabl. V)

Bom (ma: szponę, nok, zwijacz, młynek), gafel lub gaf (ma: szponę, pik, korale), reja, rejka, bom motyla, wałek foka, koziołek.

Fały: grota, bezana, topsla, pikfał i fał szpony, fał foka, kliwra, latacza, motyla, dirka (podciągacz boma), fał stengi, fał bomu motyla, fały szkunerowe, bloki.

Szkoty: grota, bezana, szkunerowy, topsla, foka, kliwra, latacza, motyla.

Inne liny i części: przyciągacz przedni i tylny bomu motyla, uchwyt, marlinka, flaglinka, linka foka, żmijka, przewodnica, zatyczki, łączniki i kausze, cumy, talje, łańcuch lub lina kotwiczna, flaga, bandera, proporczyk.

Żagle: grot, bezan, szkunerowy, topsel, fok, fok rejowy, kliwer, sztagsel, latacz, balon i motyl.

Żagle mają: bryty, lejki (przedni, tylny, górny i dolny), rogi (róg szkotowy, hals, pik, róg szpony), przednie żagle mają: głowę; reflinki, wstęgi refowe, linki pierścieniowe, listewki w pochwach, raksy, halslinka, oczka i uszka, pokrowce.

Żagle mogą być: zrefowane, podniesione, spuszczone, odrefowane, przednie żagle mogą być związane, zwinięte (na wałek).

Nazwania ogólne

Nawietrzna i zawietrzna strona, jazda z wiatrem, półwiatrem, w trzy ćwierci wiatru, lub w baksztag, jazda na wiatr pełniej lub ostrzej, odpadać od wiatru, zbliżać się do wiatru, stanąć na wiatr, dryfować, lec w dryfie, iść prawym lub lewym halsem, cumować, odcumowywać lub rzucić cumy, taklować, refować, trawers, awarja, stateczność, peling, bąk, rożek, zmywacz, skraber, pochylnia, splot, splatać guzy, węzły, linkę owijać, owinąć, droga statku, ślad statku, log, pelingator, lawirować, odbijacze.

Regaty, wyścigi, wyścig, kurs, start (lotny lub stojący), ścigać się, start rzeczywisty, start oficjalny, znaki regatowe, kursowe, i zwrotne, nabieżniki.

Komendy

Komenda składa się z zapowiedzi i hasła.

Zdjąć pokrowce (lub pokrowiec)
Do fałów!
Grot podnieś! (fok, bezan, kliwer i t. d.)
Cumy rzuć! odbijaj!
Rwij fok! — (kliwer — balon — latacz)
Na lewo (lub prawo) fok!
Dociągnij szkot
Luzuj szkot
Rzuć szkot
Wyklaruj szkot
} (grota, foka i t. d.)
Do bandery!
Salut!
Dociągnij fał (grota, foka i t. d.)
Do zwrotu przez sztag!
Do zwrotu przez rufę!

Zwrot!
Zmiana halsu!
Przeciągnij bom!
Do kotwicy!
Wyklaruj kotwicę (łańcuch, linę)
Z łańcucha! (z liny!)
Kotwicę rzuć!
Ciągnij do pionu!
Odpowiedź: „Jest pion"
Kotwicę rwij!
Spuścić żagle!
Fok precz! (i t. d.)
Grot precz!
Złożyć liny!
Oczyścić pokład
Pokrowce założyć.

B) SŁOWNIK SPORTOWO-ŻEGLARSKI W PORZĄDKU ALFABETYCZNYM

A

awarja = szkoda poniesiona przez statek

B

bak = przednia część jachtu pod pokładem
bąk = (niem. Beiboot) łódeczka, szalupka, na jachtach morskich
baksztag = linka stalowa przytrzymująca maszt wbok ku tyłowi
balon = pomocniczy przedni żagiel
balast = ciężar na dnie jachtu wewnątrz lub zewnątrz na kilu
bandera = chorągiew jachtowa (godło klubu)
belki = wewnętrzne podpory pokładu
bezan = maszt lub żagiel na rufie dwumasztowego jachtu
blok = przyrząd służący do przenoszenia i zmiany kierunku siły zapomocą lin
bocznice = dwie mocne deski, między któremi umocowany jest na osi maszt mniejszych jachtów w celu kładzenia go na pokład
bom = drzewce, na którem umocowany jest u dołu wielki żagiel (grot)

boja = znak pływający, zakotwiczony na wodzie
bryty = pojedyńcze pasy płótna, z których jest żagiel zeszyty
bugszpryt = drąg wystający z dzióba statku i służący do przymocowania lin (sztagów) i żagli przednich
burta = bok statku, np. prawa b., lewa b., nawietrzna i zawietrzna burta
burtnica = deska okalająca kokpit

C

cat patrz ket
cuma = lina służąca do umocowania statku do brzegu lub kotwicy
cumować = przywiązywać statek

D

dirka = lina idąca od noka bomu do masztu i podtrzymująca bom
dryf = zboczenie statku w czasie jazdy pod kątem prostym do swego kursu
dryfować = zbaczać z kursu
drzewce = wszelkie drewna na jachcie służące do rozpinania żagli
dziób = przednie zakończenie korpusu jachtu

F

fał = lina służąca do podnoszenia żagli lub miecza
flaga patrz bandera
flaglinka = linka służąca do podnoszenia bandery
fok = przedni żagiel trójkątny, pierwszy od masztu
fok rejowy = równoległoboczny żagiel rejowy, do jazdy z wiatrem

G

gaf lub **gafel** = drzewce górne u grota (żagla)
głowa = górny róg trójkątnego żagla
głowica = miejsce osadzenia i zmocowania sterownicy z osią steru
gniazdo masztu = miejsce w pokładzie, którędy przechodzi maszt
grot = wielki żagiel, grot maszt
guzy = sploty lin w formie kuli

H

hals = dolny i przedni róg żagla
halslinka = linka przyciągająca bom wdół przy maszcie

I

iluminator = okienko w kajucie

iść prawym (lewym) halsem = kursy statku przy lawirowaniu, zależne od tego, z której strony wieje wiatr. Przy jeździe prawym halsem wieje wiatr z lewej strony, przy jeździe lewym halsem z prawej.

J

jacht = statek sportowy

jarzmo = część składowa steru, deska na pawęży, umocowana na osi, ma u dołu płetwę steru, a u góry sterownicę

jaskółcze gniazdo = skrzynka otwarta pod pokładem w kokpicie

jola = mieczowy mały jacht

jol = dwumasztowy jacht morski, tylny maszt mniejszy stoi za sterem na rufie

jumpsaling = rozpora na maszcie

jumpsztag = lina stalowa przeciwdziałająca złamaniu masztu

K

kajuta = pokoik pod pokładem jachtu

kausza = kółko żelazne z wgłębieniem, ochraniające nawewnątrz pętle linowe

kecz = typ ożaglowania z dwoma masztami, tylny maszt mniejszy (bezanmaszt) umieszczony przed sterem.

ket = typ ożaglowania z jednym żaglem

kil = podłużne drewno idące od dzioba do rufy statku. Najważniejsze zmocowanie korpusu jachtu w linji środkowej, — martwy kil = przestrzeń między kilem a balastem u jachtów kilowych, wypełniona drzewem

kilson = deska, na której opiera się stopa masztu umocowana na kilu

klamry = metalowe okucia (suwaki) na żaglu systemu Marconi zapomocą których jest grot przymocowany do masztu

klepki = deski, któremi jest korpus jachtu obity

klin = kawałek żelaza nie pozwalający się stendze obsunąć nadół

kliwer = trójkątny przedni żagiel, drugi od masztu ku przodowi

kluza = okucie na dziobie statku, przez które przechodzą cumy lub łańcuch kotwiczny

knaga = odpowiednio uformowany kawał drzewa lub metalu, służący do przywiązywania lin
koja = miejsce do spania w kajucie
kokpit = miejsce do siedzenia na pokładzie jachtu
kolanko = narożne zmocowanie w korpusie jachtu
kołki = służą do umocowania lin
kołnierz = okrywa płócienna w miejscu przejścia masztu przez pokład
koniec = każda lina
konsola = podpora pionowa pod pokładem
korale = kulki drewniane przy szponie gafla, ślizgające się po maszcie
koziołek = służący do oparcia na rufie, spuszczonego boma wraz z żaglem i gaflem
kurs = kierunek jazdy; na morzu; oznacza się go wedle kompasu
kuter jednomasztowy statek mający grot, topsel i co najmniej dwa przednie żagle

L

latacz = żagiel trójkątny przedni, trzeci od masztu ku przodowi
lawirować = dojeżdżać do celu jadąc zygzakiem
leik = obrąbek żagla z liny konopnej lub stalowej
lina kotwiczna = lina używana do umocowania statku na wodzie zapomocą kotwicy
linja wodna = granica, do której zanurza się statek
linka foka = linka służąca do zwijania foka zwijanego
linka płetwy = linka służąca do podnoszenia płetwy steru
listwa burtowa = półokrągła listwa wzdłuż górnego brzegu burty statku (jako ochraniacz burty)
listewka żaglowa = cienka listewka drewniana, służąca do lepszego naciągnięcia żagla
log = przyrząd do mierzenia przejechanej drogi statku i jego szybkości
luger = typ ożaglowania z jednym skośnym rejkowym żaglem
luka = otwór w pokładzie

Ł

łącznik = (niem. Schäckel) żelazny podłużny pierścień służący do łączenia rozmaitych części takielunku.

M

młynek = okucie obracające się na noku boma, służące do przymocowania dirki i szkota
miecz = płaszczyzna stalowa, żelazna lub drewniana spuszczana w jachcie do wody dla powiększenia bocznego oporu
motyl = pomocniczy żagiel (spinaker ang.) do jazdy z wiatrem
owijać = zabezpieczyć koniec liny przed rozplataniem się

N

nabieżnik = stały objekt służący przy pelingach i regatach
naciągacz = urządzenie służące do naciągania buksztagów
nadburcie = barjera, listwa ochronna na brzegu pokładu jachtu
nadbudówka = podwyższenie pokładu nad kajutą
nawietrzna = strona (burta) jachtu w czasie jazdy od której wiatr uderza
na wiatr = jazda, w czasie której ma się wiatr od przodu
nok = tylny koniec bomu i przedni koniec bugszprytu

O

obszycie = obicie kadłuba jachtu deskami (klepkami)
odbijacz = poduszka z płótna lub lin, używana jako ochrona burt jachtu
odpadać od wiatru = zmieniać tak kierunek jazdy, aby wiatr idący dotychczas zprzodu w następstwie dął więcej zboku
oko, oczko = małe otwory w żaglu obrębione lub obramowane metalem
ośla głowa = więźba łącząca maszt ze stengą
oś steru = metalowa oś, na której obraca się ster

P

pachołek = wystający z pokładu silny kołek, do którego przymocowuje się cumy
pawęż = tylne zakończenie rufy jachtu
peling = funkcja geometryczna w celu oznaczenia kierunku i odległości
pełny wiatr = wiatr idący ztyłu (od rufy jachtu)
pelingator = instrument służący do wykonywania pelingów (do pelingowania)

pierścienie = obręcze drewniane służące do przytrzymywania grota przy maszcie
pik = tylny koniec gafu (gafla)
pikfał = lina służąca do podnoszenia pika gafla
płetwa steru = część składowa steru znajdująca się pod wodą
pochylnia = (slip ang.) pochyłe rusztowanie, po którem spuszcza się do wody statek
pochwa = naszyta na żaglu podłużna kieszonka, w którą wsuwa się listwę żaglową
podciąg = listwa, łata, lub deska łącząca poprzeczne wiązania jachtu wzdłuż brzegu burty wewnątrz korpusu
podłoga = deski chroniące wewnętrzną dolną część korpusu jachtu
pokład = pokrycie deskami korpusu jachtu z góry
półwiatrem jechać = mieć wiatr w pół burty
pokrowiec (brezent) = płachta płócienna służąca do okrywania spuszczonego żagla lub jachtu
pokrywa luki = drewniane przykrycie luki
proporczyk = trójkątna chorągiewka z godłem klubu lub osobistem do podnoszenia na końcu masztu
przeciwsztaba = tylne zakończenie rufy
przepusty = otwory w nadburciu do przepuszczania wody
przewodnica = lina metalowa na gafie, po której ślizga się blok pikfała
przyciągacz = lina służąca do kierowania i nastawiania bomu motyla
przypora = podpórka służąca do zmocowania skrzynki mieczowej z wręgami

R

raksy = metalowe haczyki służące do przytrzymywania żagli przednich przy sztagach
regaty = zawody sportowe żeglarskie
reflinka = linka przyszyta do żagla i służąca do zmniejszania go (refowania)
refować = zmniejszać żagiel
reja = okrągłe drzewce do rozpinania żagli (rejowych) np. foka rejowego, lugra
róg = miejsce na powierzchni żagla, gdzie zbiegają się dwa brzegi np. róg szkotowy
róg sygnałowy = trąba do dawania sygnałów

rożek = stożkowy kawałek stali, służy przy splataniu lin
rufa = tylna część statku

S

saling = rozpora na maszcie
skraber = rusztowanie, w którem stoi jacht na lądzie
slup = typ ożaglowania o jednym wielkim (grocie) i jednym przednim żaglu
ściągacze = podwójne metalowe śruby, służące do naprężania want i sztagów
ślad statku = pas na wodzie zostający za rufą statku w ruchu
splot = związanie liny
start = moment rozpoczęcia regat
stenga = przedłużenie pnia masztu
sterownica = rączka którą się zwraca ster w dowolną stronę
stopa masztu = dolny koniec masztu
skrzynka mieczowa = skrzynka wbudowana na kilu jachtu mieczowego, w której porusza się miecz
szkot = lina służąca do kierowania żaglem
szkuner = typ ożaglowania, ma dwa maszty, przedni: szkunerowy i tylny: wielki (grotmaszt)
szpara = przecięcie wzdłuż masztu Marconiego, którędy przechodzi żagiel
szpona = okucie utrzymujące bom lub gafel przy maszcie
sztaba = kawał drewna będący zakończeniem dzioba jachtu, złączony z kilem
sztag = lina stalowa naciągająca maszt ku przodowi lub ku tyłowi; sztag przedni lub sztag tylny; jumpsztag przeciwdziałający zgięciu masztu, sztag wodny, sztagi dziobowe na bugszprycie
stenga = przedłużenie pnia masztu
sztagsel = przedni żagiel, drugi od masztu
start = moment rozpoczęcia jazdy na regatach
stateczność = dążność jachtu do powrotu z pozycji nachylonej do prostej

T

taklować = ustawiać maszt i olinowanie stałe
takielunek = omasztowanie, olinowanie i ożaglowanie jachtu
talja = wielokrążek

top = górny koniec masztu lub stengi
topsel = najwyższy żagiel na jachcie (między gaflem a masztem)
trajsel = trójkątny żagiel pomocniczy, używany w czasie burzy zamiast grota
trawers = linja pod kątem prostym do podłużnej osi statku
tulejka = rurka w maszcie Marconiego; przy podnoszeniu grota przechodzi nią lejk przedni żagla
tulejka steru = rura przez którą przechodzi oś steru

U

uchwyt = metalowa obręcz, utrzymująca połączenie między szkotem a bomem grota
ucho, uszko = kółko metalowe na żaglu lub na pokładzie

W

wałek = okrągły drążek, na który nawija się fok przy odpowiedniej konstrukcji
wanty = liny stalowe podtrzymujące maszt obustronnie na boki
węzły = sploty lin używane w żeglarstwie
winda = przyrząd do wyciągania ciężkiej kotwicy; stoi na przodzie jachtu
wodzidło = metalowy pałąk na rufie służący do umocowania ruchomych bloków szkota
wręgi = poprzeczne dolne umocowanie jachtu
wspięcie pokładu = wygięta linja powierzchni pokładu na jachcie
wstęgi refowe = wzmacniające pasy płócienne przyszyte do żagla i służące do umocowania linek refowych
wyścig, wyścigi = jazda na zawodach żeglarskich
wyklarować = uporządkować
wypora = metalowy drążek służący do usztywnienia bugszprytu zapomocą lin stalowych

Z

zatyczka = podłużne kawałki drutu, ochraniające oś (bloku) przed wypadaniem
zawietrzna = strona, burta, leży po stronie przeciwnej skąd wiatr uderza, t. j. burta, na której znajduje się chwilowo bom
zenza = miejsce najgłębsze w korpusie jachtu pod podłogą, gdzie zbiera się woda

zmiana = część załogi na jachcie turystycznym w podróży
zmywacz = rodzaj ścierki na drążku
znak regatowy = pływający znak regatowy
z wiatrem jechać, lub z pełnym wiatrem = wiatr ztyłu
zwijacz = przyrząd do zmniejszania grota zapomocą zwijania go

Ż

żebro = drewniane lub metalowe poprzeczne zmocowanie korpusu jachtu
żelaza wantowe = płaskie wstęgi żelazne przymocowane do korpusu jachtu dla umocowania want.
żmijka = linka spiralnie łącząca przedni leik grota z masztem

5. TROCHĘ HISTORJI ŻEGLARSTWA SPORTOWEGO

Za nieodłączną część wiedzy żeglarskiej sportowej, uważam ogólną znajomość historji powstawania sportu żeglarskiego na świecie.

Podaję poniżej zatem najważniejsze daty historyczne i statystyczne, które z pewnością wywołają oprócz zainteresowania i podziwu, poczucie konieczności jak najszybszego wypełnienia luk i braków w naszym młodziutkim polskim sporcie żeglarskim.

Pierwsze konkretne zaczątki żeglarstwa sportowego datują się z roku 1720.

W Anglji, tym klasycznym kraju wszelkich sportów, powstał w tym roku pierwszy Jacht Klub pod nazwą „Cork Harbour Water Club". Kilku właścicieli jachtów używanych wyłącznie do uprawiania sportu stowarzyszyło się dla wyraźnego już celu sportowego, odbywania co miesiąc wspólnych wycieczek całą flotyllą, dla których zostały ułożone pewne reguły i sygnały. Jachty zrzeszonych klubowców miały już ładniejsze linje i większą szybkość od handlowych, jednakowoż wyraźnie jeszcze zaznaczony typ holenderski. Miały one jeden maszt, wielki żagiel i dwa przednie. Odpowiednio do ówczesnego zamiłowania do wielkiej ilości bander i flag, statki te, oprócz innych ozdób flagowych, podnosiły jako główną flagę na jachcie „admiralskim" (dziś „komandorskim") „Union Jack" z harfą na zielonem polu (jako herbu Irlandji).

W roku 1759 zezwolił i nakazał rząd angielski podnoszenie tej flagi. W ciągu lat następnych ruch sportowy upadł zupełnie,

tak że w roku 1765 istniał ten pierwszy klub angielski (i wogóle na świecie) tylko na papierze.

Dopiero w roku 1806 odżył ruch żeglarski sportowy, podniecony powstaniem w sąsiedztwie w r. 1828 nowego stowarzyszenia żeglarskiego „Little Monktown Club".

Od tego momentu rozpoczyna się trwały rozwój tego praklubu, już pod nazwą „Cork Yacht Club" równocześnie z zatwierdzeniem flagi klubowej przez admiralicję i dodatkiem zaszczytnym do nazwy swej „Royal".

Na Tamizie powstał pierwszy klub żeglarski w roku 1775 z początku pod nazwą „Cumberland Fleet". A zdarzyło się to tak: 23 czerwca 1775 r. odbywały się wielkie regaty wioślarskie na Tamizie, parę dni przedtem zmówiło się kilkunastu właścicieli jachtów, których zapewne dosyć tam już było, aby nie przeszkadzać regatom wioślarskim i w tym celu stanąć wzdłuż kursu wyścigowego na kotwicach z oflagowanemi jachtami. W parę dni potem ofiarował książę Cumberland nagrodę na regaty żeglarskie niejako w podzięce za piękne zachowanie się i mądre postanowienie właścicieli jachtów.

Regaty odbyły się na Tamizie 13 lipca, po raz pierwszy wtedy została ustanowiona definicja jachtu sportowego, a mianowicie postanowili właściciele jachtów dopuszczać do regat tylko te statki, które nigdy nie były używane do celów zarobkowych.

Równocześnie postanowiono zjawiać się na pokładzie jachtów tylko w ustanowionym uniformie; tu byłby już początek łączności klubowej.

Po regatach tych nastąpiło zawiązanie klubu i nazwanie go imieniem wysokiego protektora.

Klub ten pod nazwą „Cumberland Fleet" otrzymywał corocznie od swego wysokiego protektora nagrody na regaty, aż do jego śmierci w 1790. Ostatnia z tych nagród dziwnym zbiegiem okoliczności po wielu latach znalazła się u jakiegoś antykwarjusza w San Francisco, gdzie ją kupił jeden z klubów kalifornijskich i użył znowu jako nagrodę regatową.

Cumberland Fleet rozwinął w latach następnych wielką działalność na polu regatowem, tak, że można go było uważać za przodujący w tym względzie w Anglji.

Za tę bardzo energiczną działalność został klub ten w roku 1823 w czasie koronacji króla Jerzego IV obdarzony puharem,

który miał być nagrodą na uroczystych regatach, urządzonych z powodu wielkich uroczystości koronacyjnych. Równocześnie nastąpiła zmiana nazwy klubu na „Coronation Fleet".

W tym samym roku nastąpiło rozdwojenie klubu i zorganizowanie nowego „Thames-Yacht-Club", który się tak szybko rozwinął w każdym względzie i osiągnął takie zasługi, że w rok później otrzymał zaszczytny predykat „Royal"; zaszczyt który bardzo mało klubów w onym czasie osiągnąć mogło.

Nastarszym klubem z predykatem „Royal" jest „Royal Northern Yacht Club", którego patent datowany jest w r. 1831 i który do dziś dnia jest najpierwszym klubem Szkocji.

W roku 1812 powstał „Royal Yacht Squadron", najznakomitszy i najarystokratyczniejszy klub Anglji, jedyny, mający prawo podnosić angielską banderę wojenną. Jest on klubem najbardziej „exclusiv", co jest zrozumiałem, gdyż król angielski jest jego komandorem a do członków swych zalicza wiele głów koronowanych i najwyższe osobistości kraju i zagranicy.

Regaty „Royal Yacht Squadronu" są znane w całym świecie pod nazwą tygodnia regat w Cowes, gdyż odbywają się one przez tydzień na odnodze morza między Anglją a wyspą Wight około miasta Cowes.

Od połowy zeszłego stulecia wzniósł się sport żeglarski w Anglji tak, że zasługuje rzeczywiście na miano sportu narodowego.

Liczba większych jachtów angielskich jest olbrzymia; do czasu europejskiej wojny wynosiła około 5000 o 187.000 tonażu, w czem wiele jachtów parowych i motorowych; naturalnem jest, że wymienione powyżej cyfry nie obejmują masy mniejszych jachtów i wielu setek ich będących w prywatnem posiadaniu.

Zasadniczą czynnością sportową angielskich klubów są regaty propagowane i popierane mocno przez każdorazowy rząd, króla i cały naród.

Turystykę uprawiają kluby angielskie tylko jako podróże przyjemnościowe w wielkim stylu t. j. olbrzymiemi jachtami miljonerów z wielką załogą płatną i wszelkim luksusem, na jaki ich stać. Sportowych wartości, wobec załogi wyłącznie płatnej, nie mają te wycieczki żadnej, są to przyjemne przejażdżki bogatych ludzi.

Regaty wielkich jachtów (a o takich tylko można mówić w Anglji) są nadzwyczaj kosztowne. Nagrody są wprawdzie pieniężne, ale jeśli weźmiemy naprzykład jacht o wymiarach 23 m do

30 m linji wodnej, to załoga składa się z około 22 ludzi, którzy oprócz swej pensji wynoszącej mniej więcej 350—400 zł. dla marynarzy (bosmani o 100 zł. więcej, a kapitanowie około 800 zł. miesięcznie), otrzymują pełne umundurowanie (3 garnitury) i po każdym wyścigu, zależnie od nagrody, którą jacht wziął, od 25—50 zł. dla każdego z marynarzy i odpowiednio więcej dla bosmanów. Kapitan zaś przy wzięciu pierwszej nagrody otrzymuje 100—250 zł. Wobec takich wydatków zrozumiałem jest, że tylko krezusi angielscy mogą sobie na jachty tego rodzaju pozwolić.

Małych jachtów jest w Anglji dość duża ilość, jednakowoż wielkość ich nie przekracza pewnej normy ze względu na ocean i morze okalające kraj. Typy małych jachtów są po większej części, jeśli mówimy o jachtach biorących udział w regatach, budowane według formuł budowlanych i klasowych międzynarodowych, ustanowionych przez „International Yacht Racing Union". Nieklasowe jachty są dosyć ciężkie, silne i niewygodne, w ostatnich czasach zaś przebudowywują często starsze jachty klasowe na turystyczne.

Następnym krajem, który w ostatnim stuleciu wysunął się naprzód, jest Ameryka, a dokładniej powiedziawszy Stany Zjednoczone.

Z początkiem XIX stulecia były już wprawdzie jachty sportowe, które nawet przez ocean przepływały jak np. „Cleopatras Barge", który w r. 1817 zwiedził brzegi Europy.

Jednakowoż później dopiero rozpoczął się ruch sportowy. W r. 1811 istniał krótki czas w New Yorku klub żeglarski, który jednak wkrótce się rozwiązał, dopiero w roku 1830 powstał „New York Yacht Club", który do dziś dnia jest prowadzącym klubem Ameryki Północnej i najpotężniejszym klubem na świecie.

Klub ten ugruntował się należycie dopiero w r. 1844 30 lipca na pokładzie jachtu szkunera „Gymcracka" w porcie New Yorku. Właściciel „Gymcracka" dzielny żeglarz sportowiec został wybrany prezesem nowo utworzonego klubu, który już 2 sierpnia 1844 r. odbył swą eskadrową wycieczkę, w której wzięły udział jachty: „Gymcrack", „Spray", „Cyguet", „La Coquille", „Dream", „Mist", „Minna", „Ada". Takie eskadrowe wycieczki 8—10-dniowe, w czasie których odbywają się regaty od portu do portu, są do dziś dnia zasadniczą uroczystością sportową, w której biorą udział wszyscy najznamienitsi żeglarze amerykańscy.

Komodore klubu, bardzo bogaty człowiek i fanatyk żeglarz,

kazał skonstruować inżynierowi Georgowi Steers nowy jacht na zupełnie nowych zasadach i nazwał go „America". Jacht ten przyjechał na wiosnę roku 1852 przez ocean naprzód do Hawru a otrzymawszy tam przesłany regatowy takielunek, stanął na regat z 14-tu najlepszemi angielskiemi jachtami. Przy lawirowaniu na wiatr pokazały się dopiero wspaniałe zalety jachtu, który był u celu o 20 minut przed najlepszemi i nawet większemi jachtami angielskiemi.

Tu nastąpił przełom w budownictwie sportowem angielskiem, zaczęto studjować nowe formy korpusu jachtu, nowe płaskie żagle, jednem słowem poznano i przekonano się, że zamiast tylko rzemieślnika i majstra, potrzebny jest przedewszystkiem teoretycznie i praktycznie wykształcony konstruktor.

Od czasu więc jachtu „America" datuje się w Anglji i wogóle w Europie wielki postęp w budownictwie sportowem.

Po świetnem zwycięstwie „Ameriki" nad Anglją nastąpił okres spokoju w obu krajach. Dopiero w r. 1870 angielski sportowiec-żeglarz, Mrs. Ashburs, zbudował jacht „Cambria" i zjawił się z nim w porcie New Yorku. Ponieważ swego czasu „America" walczyła przeciw całej flocie jachtów angielskich, wystawili teraz Amerykanie także swe najlepsze jachty przeciw „Cambrji", która została zwyciężona przez amerykański jacht „Magie".

Ten sam los spotkał jacht „Livonia" tego samego właściciela w roku następnym; jednem słowem Amerykanie byli górą i zostawali zawsze zwycięzcami w wielkiej liczbie corocznych regat między Ameryką a Anglją, która dopiero w r. 1886, gdy angielski genjalny konstruktor W. Fife zbudował jacht „Minerwa" — pobiła Amerykan.

Lecz krótko to trwało, już w r. 1891 nowy jacht amerkańskiego konstruktora Herreshoffa „Gloriana" pobił znowu we wszystkich regatach Anglików.

Przez lata całe gorączkowo pracowali najwybitniejsi konstruktorzy w Anglji i w Ameryce. Jachty „Vigilant" i „Defender" pod amerykańską banderą przywoziły z Europy zawsze zwycięskie laury. Nastąpiły wysiłki ze strony Anglji, aby ten puhar nareszcie odebrać, a mianowicie miljoner herbaciany Sir Thomas Lipton trzy razy budował jachty dla tych regat, jednakowoż mimo kilkumiljonowych wydatków nie był w stanie wydrzeć Ameryce puharu.

Flota sportowa amerykańska jest, jak na nasze pojęcia, olbrzy-

mia, kilkanaście tysięcy jachtów rejestrowanych w klubach i tysiące rozmaitej wielkości i typów poza klubami tworzą sport żeglarski w U. S. of A.

Budownictwo jachtowe w Ameryce, jeśli się tyczy genjalności konstrukcji stoi na pierwszem miejscu, w wykonaniu budowy jednak zostało ono przez Europę prześcignięte!

Z krajów europejskich na drugiem miejscu była Francja, z pierwszym klubem regatowym założonym w 1858 roku, po którym wkrótce nastąpiło założenie „Cercle de la Voile de Paris", a w roku 1866 powstał największy klub Francji „Yacht Club de France", który jako najpotężniejszy klub francuski łączy w sobie wszystkie wysiłki i dążenia żeglarskie kraju. We Francji z powodu szczęśliwego położenia nad dwoma wielkiemi basenami morskiemi niema właściwie martwego sezonu w żeglarstwie.

W czasie gdy my marzniemy, odbywają się na południowych brzegach Francji największe regaty międzynarodowe.

Mimo rozwinięcia sportu żeglarskiego we Francji nie odpowiada mu w tej mierze budownictwo jachtowe. Zapewne bliskość potężnych stoczni Anglji i Niemiec, które ze swoimi wyszkolonymi technicznie robotnikami przyciągają francuskich sportowców swemi niewysokiemi cenami i nadzwyczaj solidną robotą.

W wielkich międzynarodowych regatach na południowych brzegach Francji zwyciężała w ostatnich latach prawie zawsze obcokrajowa sztuka budowania jachtów. Niezrozumiałem jest, że Francja, która w XVIII stuleciu posiadała mistrzostwo w światowej budowie okrętów, niema dziś konstruktorów, ani stoczni, która mogłaby w regatach konkurować z angielskiemi lub niemieckiemi.

Tabor żeglarski we Francji wynosił przed wojną około 800 większych jachtów i około 1500 mniejszych, między wielkiemi jest dużo jachtów parowych i motorowych.

Klubów jest około 80, które uprawiają sport żeglarski po większej części na morzach.

Jednego faktu może Francji każdy kraj zazdrościć, to jest takiej sportsmenki żeglarki jaką jest pani V. Herriot, której wszyscy bez wyjątku przyznają najwyższe kwalifikacje sportowe i żeglarskie.

Z państw europejskich, w których sport żeglarski znajduje się w kwitnącym stanie, są kraje północne: Danja, Norwegja, Szwecja i Finlandja. W Szwecji powstał w r. 1830 w Sztokholmie „Kungl. Svenska Segel Sällskapet", który jest najpoważniejszym klubem

w Szwecji, ma około 3000 członków i 350 kilka jachtów. Do Szwedzkiego Związku Żeglarskiego należy około 100 klubów, poza tem jest jeszcze 30 kilka klubów nie należących do związku. W samym Sztokholmie jest 12 klubów żeglarskich.

W Oslo, które jest centrum sportu żeglarskiego w Norwegji, mają swoją siedzibę prócz wielu innych klubów „Kongelig Norsk Sejlforening“ i „Kongelik Yacht Club“ założony w r. 1878. W Kopenhadze istnieje od r. 1866 „Kgl. Dansk Yacht Club“ (1200 członków i około 200 jachtów) a w kraju około 70 klubów żeglarskich, w których jest wyżej 1500 jachtów zarejestrowanych, a prawie drugie tyle prywatnych.

Finlandja dopiero w ostatnich 10 latach przed wojną zaczęła występować na międzynarodowym sportowym żeglarskim terenie, a po wojnie już jako samoistne państwo, kroczy razem z całą grupą północnych krajów ze swoją silną i zupełnie nowoczesną flotylą sportową.

Klubów żeglarskich ma niewiele. „Nyländska Jaktklubben“, „Helsinki Segelsällskap“, „Helsingfors Segelklubb“, „Esbo Segelförening“, „Airisto Segelsällskap“ i inne, są to jednakowoż kluby złożone z prawdziwych wilków morskich, nie znających trudności w zwalczaniu elementów, na turystyce i w regatach.

Następnym krajem północnej i środkowej Europy, który nadzwyczaj szybkim i wielkim postępem wyrwał się naprzód, są Niemcy. Po wojnach napoleońskich było tam jeszcze o sportowem żeglarstwie zupełnie cicho, nikt nie myślał o sporcie, powoli budziło się życie na wodach tak, że dopiero około 1842 r. słyszymy o założeniu pierwszego klubu żeglarskiego pod nazwą „Tavernengesellschaft“, wkrótce potem został założony w Hamburgu „Norddeutscher Regattaverein“, w r. 1887 powstał w Kilonji „Marine Regattaverein“, który w r. 1891 został przekształcony na „Kaiserlicher Yacht Club“. Był to do czasu wielkiej wojny największy i najpoważniejszy klub w Niemczech, używający różnych przywilejów z racji swego nazwania „Kaiserlicher“ (cesarski) i swego komandora, którym był cesarz Wilhelm II.

Rozwój sportu żeglarskiego w Niemczech był niesłychany, dziś po wojnie liczymy tam trzy związki żeglarskie krajowe, obejmujące około 200 klubów, tabor sportowy, który wynosi wyżej 8000 jachtów, począwszy od największych mających do 30 m dług. w L. W. do najmniejszych klas śródlądowych, których setki na

każdej rzece i jeziorze spotykamy. Na często urządzanych regatach staje do jednego startu po kilkadziesiąt jachtów, a w jednym roku na wszystkich regatach, podaje statystyka ogólnie około 7000 startów. Stoczni jachtowych posiadają Niemcy około 50, które swoją solidarnością doszły do tego, że nawet Amerykanie zamawiają wielkie ilości jachtów w Niemczech, gdyż wykonanie ich jest o wiele staranniejsze i tańsze niż w Ameryce.

Z krajów południowych najbardziej wysunęły się Włochy, których sport żeglarski mimo swej młodości wykazuje wielkie postępy tak w żeglarstwie morskiem jak i śródlądowem.

Wobec powyższych dat i olbrzymich sum, wygląda nasz polski młody sport żeglarski jak mała łódeczka wobec transoceanicznego olbrzyma; jednak nie święci garnki lepią. Postęp sportu żeglarskiego w Polsce jest nadzwyczaj szybki, a tem trudniejszy, że uprawiany jest przez naród, nie mający tradycji morskiej, który tylko wiedziony ideą potrzeby morza, zaczyna zasmakowywać w tym królewskim sporcie.

Polskie żeglarstwo sportowe jest zjednoczone w Polskim Związku Żeglarskim (Polish Yacht Racing Union) powstałym w roku 1925. Polski Związek Żeglarski jest najwyższą władzą sportową żeglarską i składa się z 3 samodzielnych klubów żeglarskich i 6 sekcyj żeglarskich, a mianowicie:

1. Klub żeglarski Chojnice, założony w r. 1922, zatwierdzony w r. 1927, liczy członków 89. Jachtów klasowych 1; nieklasowych 49; lodowych 5. Przystań Chorzyków koło Chojnic, Pomorze.

2. Jacht Klub Polski w Warszawie, ma oddział morski w Gdyni, zatwierdzony w r. 1924, liczy członków 230. Jachtów klasowych 24, w tem 3 morskie; nieklasowych 5; innych 7; motorowych 5. Przystań w Warszawie: Saska kępa, ul. Miedzeszyńska 2.

3. Sekcja żeglarska wojskowego klubu wioślarskiego obecnie Wojskowy jacht klub, zatwierdzony w r. 1924, członków 58. Jachtów klasowych 12; nieklasowych 4.

4. Sekcja żeglarska Akademickiego Związku Sportowego w Warszawie, zatwierdzona w r. 1924, członków 70. Jachtów klasowych 9; nieklasowych 2.

5. Sekcja żeglarska Klubu wiośl. „Wisła“ w Warszawie, zatwierdzona w r. 1927, członków 101. Jachtów klasowych 4; nieklasowych 4. Warszawa, Wioślarska 4.

6. Sekcja żeglarska obecnie Koło żeglarskie Warszawskiego Tow. wioślarskiego, zatwierdzone w r. 1928, członków 27. Jachtów klasowych 7; nieklasowych 2.

7. Warszawski Jacht klub zatwierdzony w r. 1928, w stadjum organizacji, członków 50.

8. Sekcja żeglarska Warszawskiego klubu wioślarek w Warszawie, zatwierdzona w r. 1929, członków 9. 1 Jacht klasowy. Adr. Wioślarska 2.

9. Sekcja żeglarska Wojsk. klubu wioślarskiego w Modlinie w stadjum organizacji.

SPIS RYCIN

		Str.
1.	Jacht kilowy	2
2.	Jacht mieczowy	3
3.	Luger	3
4.	Ket	3
5.	Slup (mieczowy)	5
6.	Jacht kilowy ożagl. Slup	5
7.	Slup (Markoni)	5
8.	Kuter	6
9.	Kecz	6
10.	Jol	7
11.	Szkuner	7
12, 13, 14.	Rysunki konstrukcyjne, tablica I	po str. 120
15.	Plan ożaglowania, tablica II	po str. 120
16.	Plan budowlany, tablica III	po str. 120
17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24.	Węzły	20
25, 26, 27, 28, 29.	Sploty	21
30.	Działanie wiatru	27
31, 32, 33, 34, 35, 36.	Pozycje jachtu	28
37.	Zwrot przez sztag	33
38.	Kompas jachtowy	41
39.	Róża wiatrów	42
40.	Naktuz	43
	Tablica odległości, czasu i szybkości E. Horna	46
41.	Pelingator	47
42.	Mapa morska szczegółowa, tablica IV	po str. 120
43, 44.	Peling	50
	Flagi sygnałowe alfabetu międzynarodowego, tablica kolorowa	między 52 i 53
45.	Sygnały ostrzegawcze	56
46.	„ „	57
	Tablica najważniejszych świateł i latarń	między 60 i 61
	Ożaglowanie, tablica V	po str. 120

CZĘŚĆ TRZECIA

1. Turystyka na wodach wewnętrznych 61
2. Przepisy o drodze wodnej i wymijaniu na wodach wewnętrznych . . 65
3. Turystyka na morzu 68
1. Inwentarz nawigacyjny 69
2. Papiery okrętowe i załogi 69
3. Inwentarz bosmański 70
4. Inwentarz gospodarczy 70
5. Podział pracy na jachcie 73

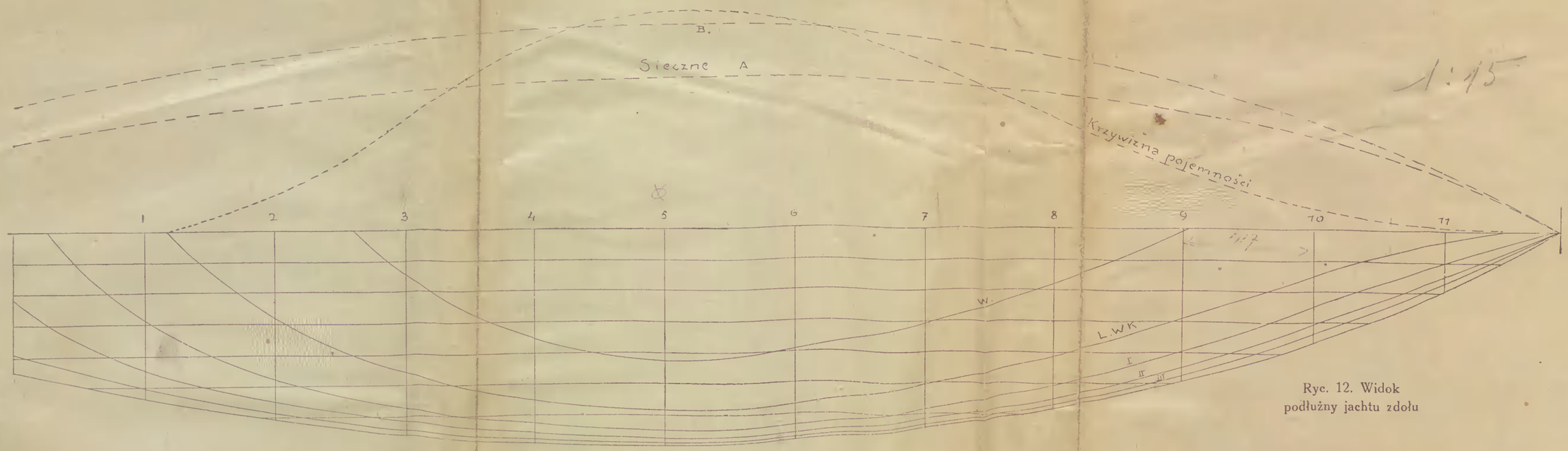
CZĘŚĆ CZWARTA

1. Zwyczaje jachtowe i klubowe żeglarskie 75
Etykieta jachtowa 75
Przykazania żeglarskie 79
2. Podział jachtów na klasy 79
3. Regaty 80
a) Przepisy regatowe P. Z. Ż. 81
Część I. Kierownictwo regatami 81
Część II. Regaty 87
Część III. Określenie kar 91
b) Przygotowanie do regat i ich przebieg 93
4. Słownictwo polskie sportowo-żeglarskie 96
a) Ułożone wedle podziału jachtu na części 96
b) Słownik sportowo-żeglarski ułożony w porządku alfabetycznym . 99
5. Trochę historji żeglarstwa sportowego 107
Spis rycin 117

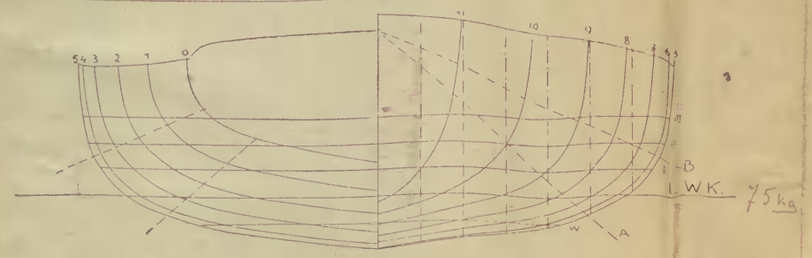
TABLICA I

MIECZYSŁAW PLUCIŃSKI
Warszawa 4, Środkowa 7 m.

1:15



Ryc. 12. Widok podłużny jachtu zdołu

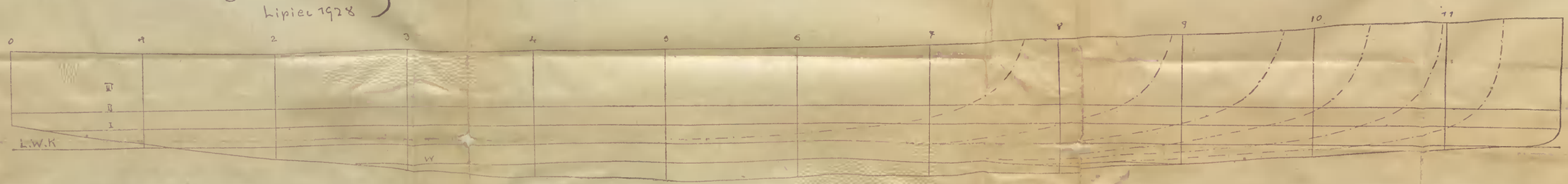


Ryc. 14. Przekroje poprzeczne

Długość 5,04 m.
Szerokość 1,41 m.
Wysokość 0,42
" wolnej wy – 0,30 m
Zanurzenie – 0,12 m

Jola Kl. S
10 Pm

Konstr. i rys.
A. Aleksandrowicz
Lipiec 1928



Ryc 13. Widok boczny podłużny

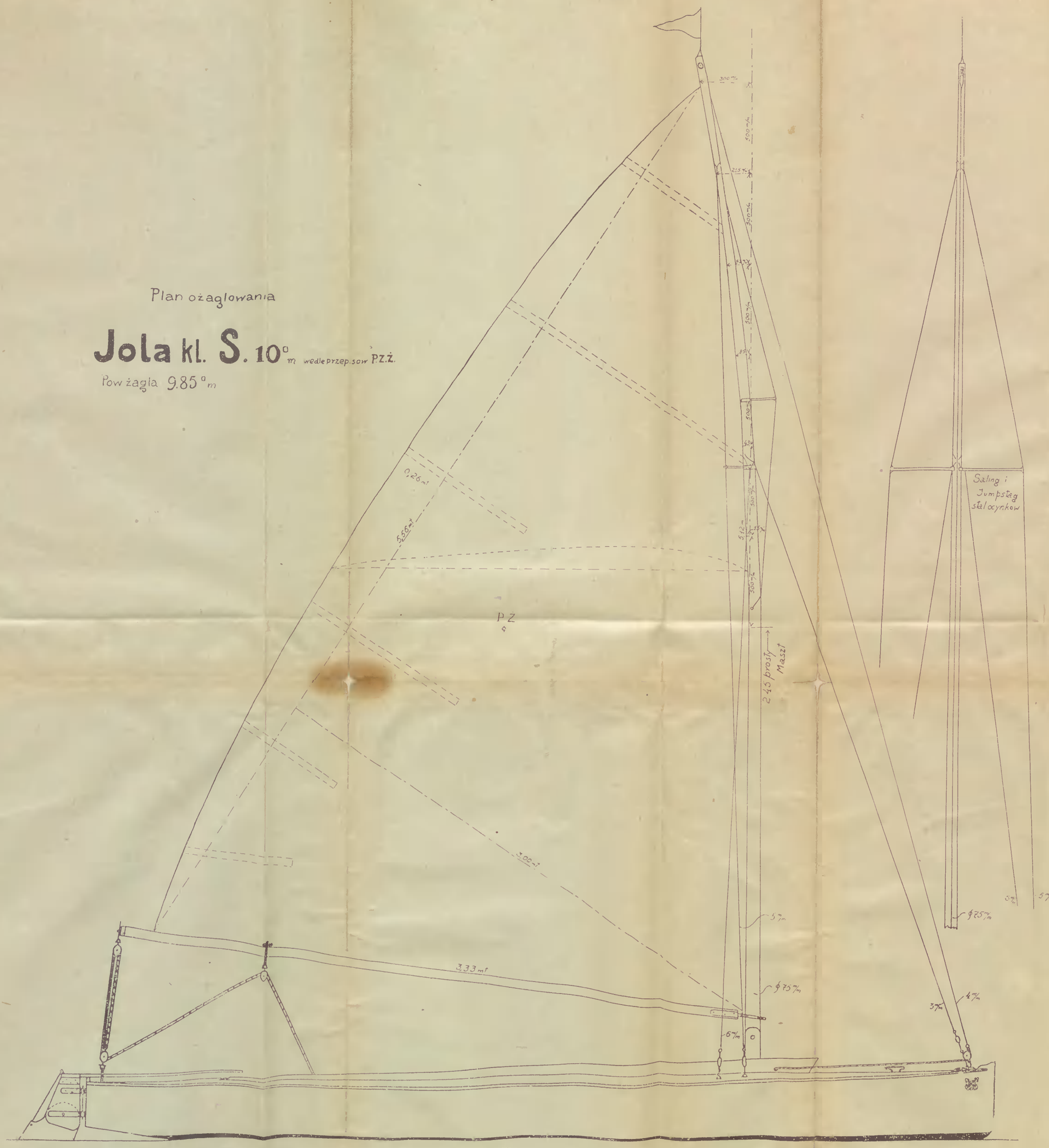
MIECZYSŁAW PLUCIŃSKI
Warszawa

TABLICA II

Plan ożaglowania

Jola kl. S. 10 m² wedle przep. sow P.Z.Ż.

Pow żagla 9.85 m²



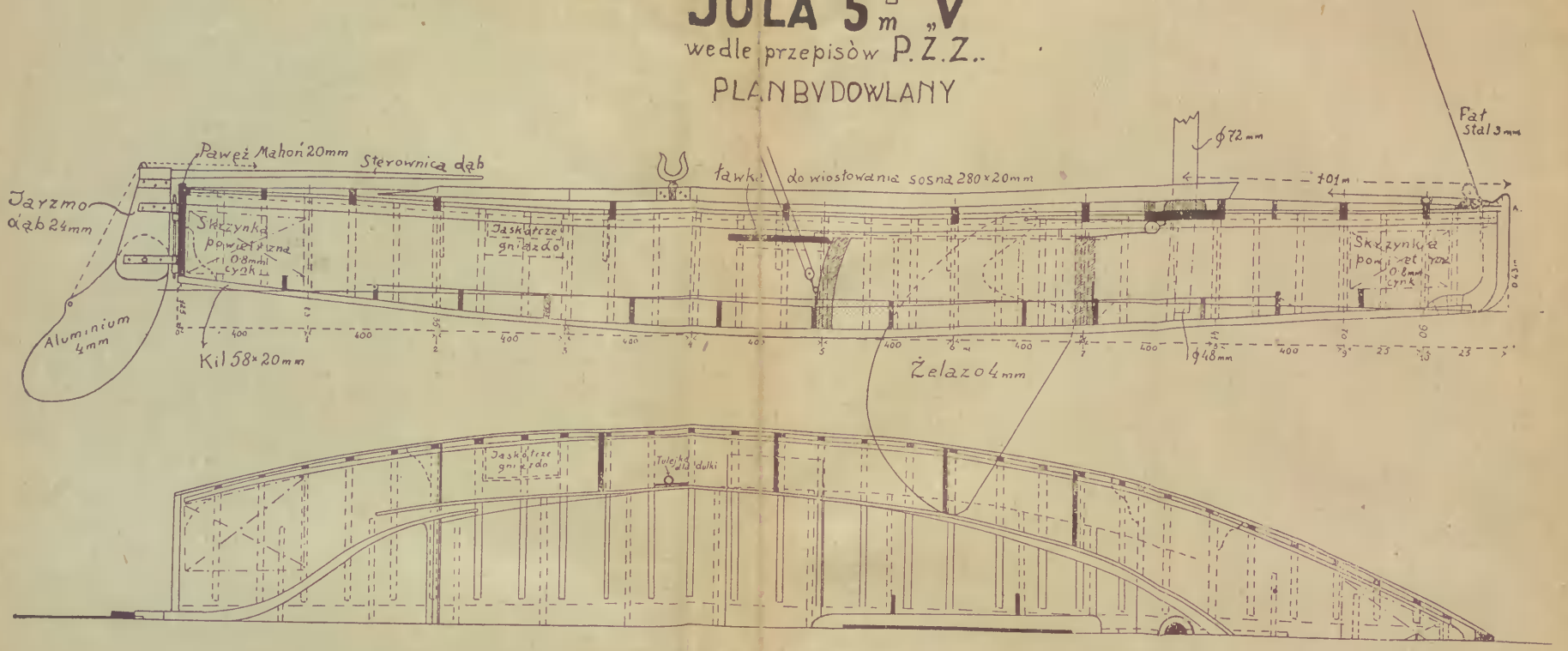
Ryc. 15. Plan ożaglowania

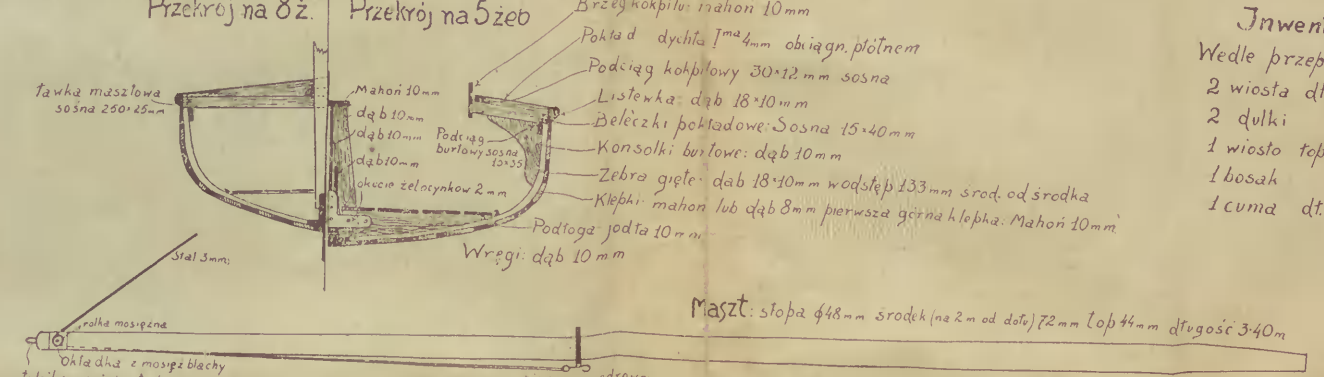
TABLICA III

JOLA 5 m² „V"

wedle przepisów P.Z.Ż.

PLAN BUDOWLANY

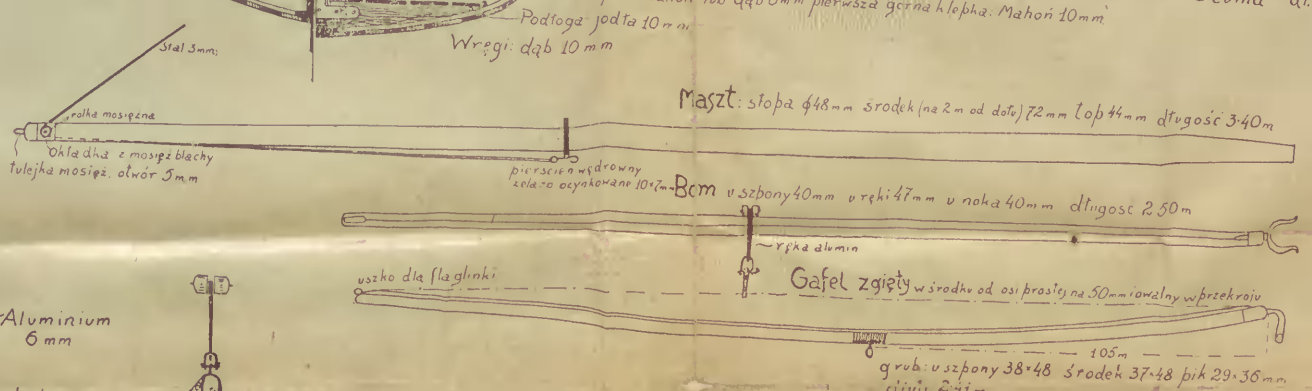




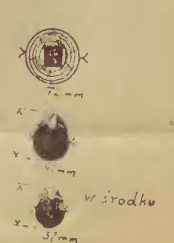
Inwentarz

Wedle przepisu dla klasy V

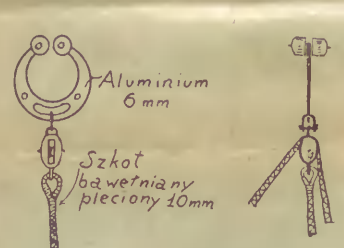
2 wiosła dł 2.50 m
2 dulki
1 wiosło łopatka
1 bosak
1 cuma dł. 10 m ϕ 12 mm



Przekroje



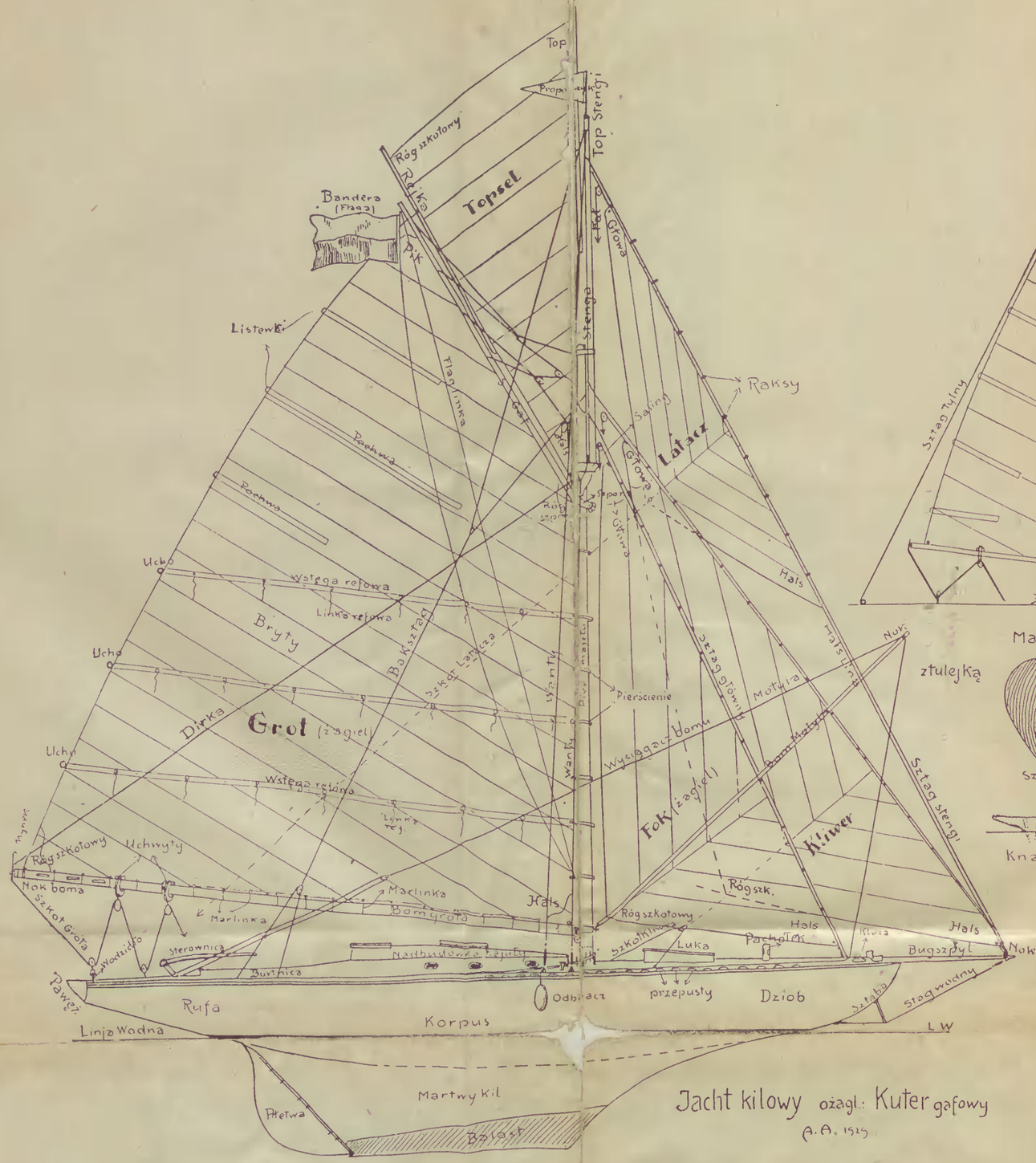
Ręka



Ryc. 16. Plan budowlany

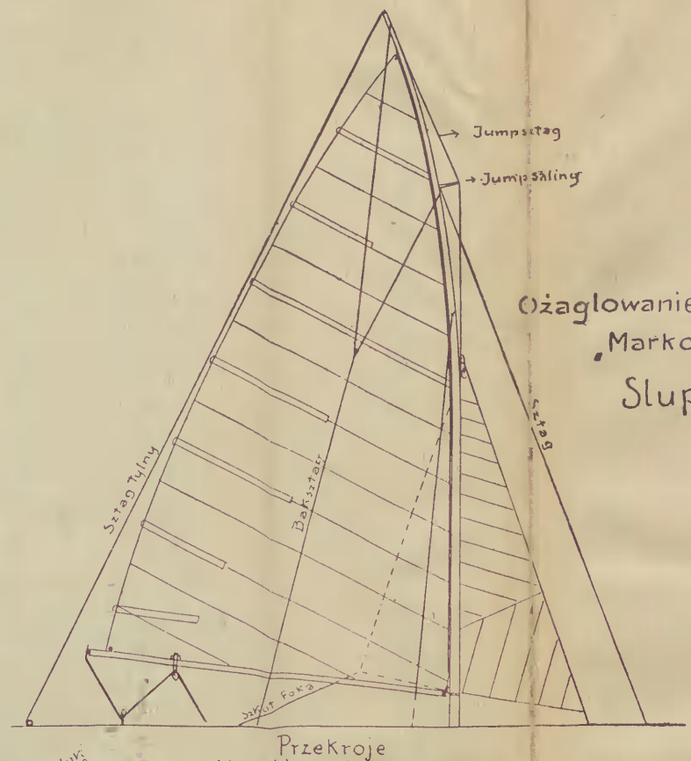
MIECZYSŁAW PLUCIŃSKI
Warszawa 4, Środkowa 7 m. 52

Ryc. 42. Mapa morska szczegółowa



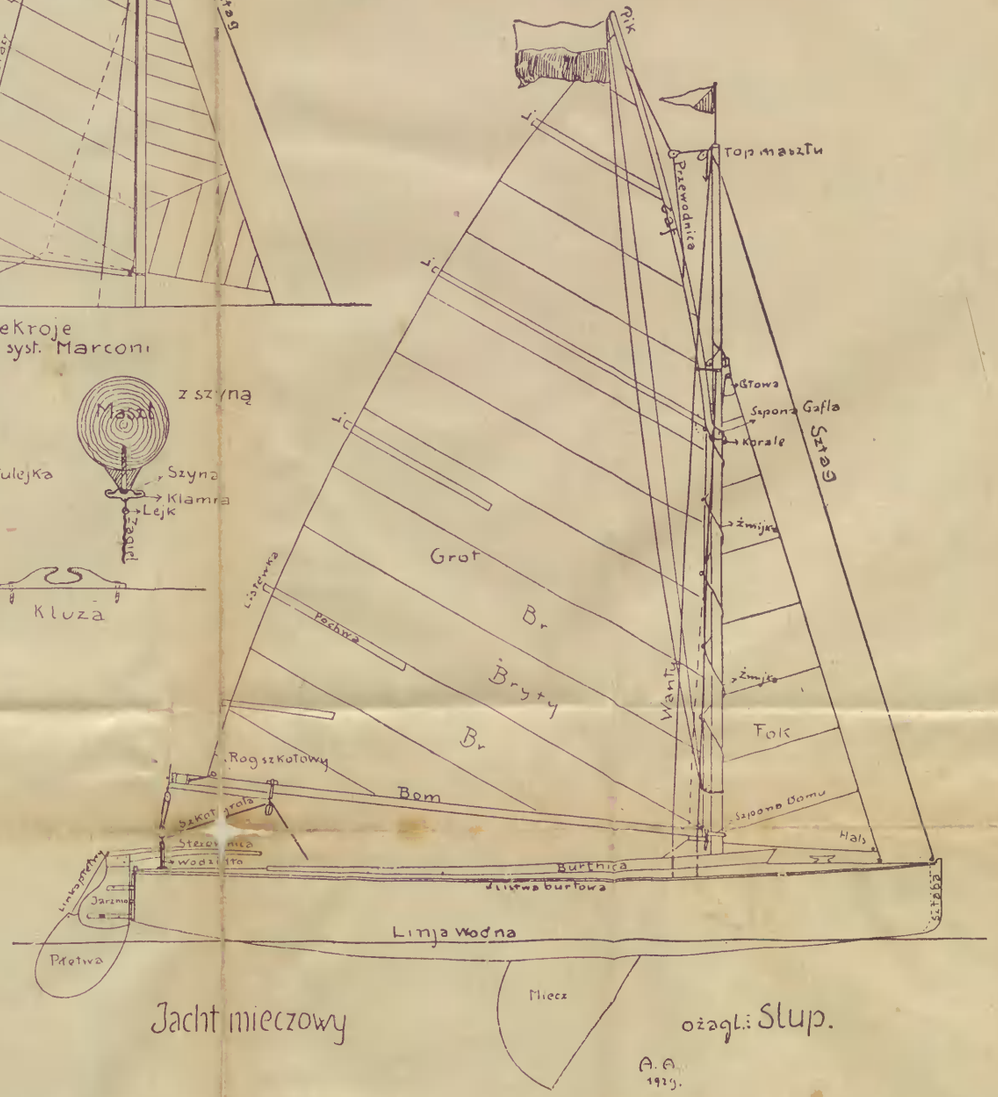
Jacht kilowy ożagl.: Kuter gafowy

A.A. 1929



Ożaglowanie:
„Markoni-
Slup

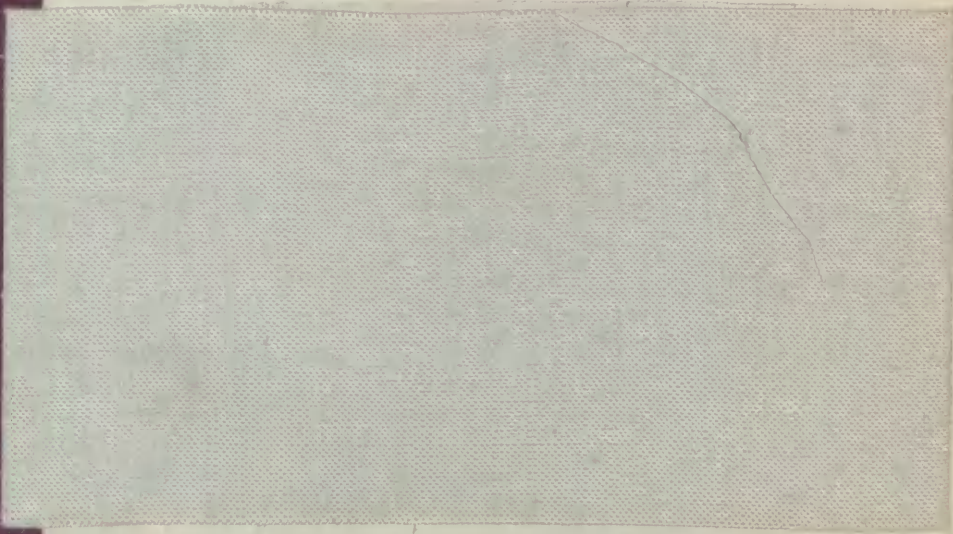
Przekroje
Masztów syst. Marconi



Jacht mieczowy ożagl.: Slup.

A.A. 1929.

Ożaglowanie



BIBLIOTEKA
Centralnego
Muzeum
Morskiego
w Gdańsku
I 8083