



DZIENNIK JACHTOWY

NAZWA REJSU	
AKWEN	
NAZWA JACHTU	
ARMATOR	
PORT MACIERZYSTY	
WYWOŁYWANIE UKF <PSEUDONIM>	
MMSI	

	ZAKRĘTOWANIE	WYOKRĘTOWANIE
DATA		
PODPIS KAPITANA		



WYKONALI:

JAKUB FRANKIEWICZ

DANIEL GUT

PAWEŁ JÓŻWIK

JAROSŁAW PRZYBYŁA


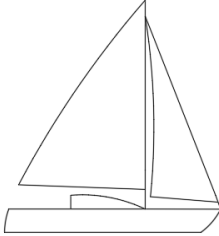

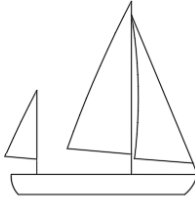
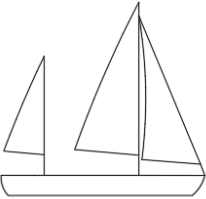

WOJCIECH SAJDAK

DZIENNIK AKADEMICKIEGO KLUBU ŻEGLARSKIEGO AGH WERSJA 0.60, WSZYSTKIE PRAWA ZASTRZEŻONE.

KRAKÓW 2024



PODSTAWOWE DANE JACHTU

RODZAJ JACHTU	
 KET <input type="checkbox"/>	 SLUP <input type="checkbox"/>
 SLUTER <input type="checkbox"/>	 JOL <input type="checkbox"/>
 KECZ <input type="checkbox"/>	 SZKUNER <input type="checkbox"/>
PRODUCENT I TYP JACHTU	
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA L_C [m]/ DŁUGOŚĆ LINII WODNEJ L_W [m]	
SZEROKOŚĆ MAKSYMALNA B_{MAX} [m]	
ZANURZENIE MAKSYMALNE T_{MAX} [m]	
MASA CAŁKOWITA [TON]/ MASA BALASTU [TON]	
POJEMNOŚĆ BRUTTO GT	
MAKSYMALNA WYSOKOŚĆ MASZTU OD LINII WODY [m]	
PRODUCENT, TYP I MOC SILNIKA	
SILNIK POMOCNICZY	

SPIS OŻAGLOWANIA

LP.	NAZWA ŻAGLA	OZNACZENIE	ILOŚĆ REFÓW	POWIERZCHNIA ŻAGLA	UWAGI
1.					
2.					
3.					
4.					
5.					
6.					
7.					

PODSTAWOWE INFORMACJE

SPRAWDZENIE STANU JACHTU I ZAŁOGI		UWAGI	
UBEZPIECZENIE JACHTU	<input type="checkbox"/>		
STAN ZĘZ	<input type="checkbox"/>		
DZIAŁANIE RADIOSTACJI VHF	<input type="checkbox"/>		
WAŻNOŚĆ ŚRODKÓW RATUNKOWYCH I PIROTECHNICZNYCH	<input type="checkbox"/>		
DOPUSZCZALNA ILOŚĆ ZAŁOGI	<input type="checkbox"/>		
STAN ZDROWIA ZAŁOGI	<input type="checkbox"/>		
UZUPEŁNIONO CREWLISĘ W KOŃCOWEJ CZĘŚCI DZIENNIKA	<input type="checkbox"/>		
GODZINY NADAWANIA PROGNOZY POGODY/KANAŁ NADAWANIA			
TELEFON ALARMOWY BOSMANA/ARMATORA			
ILOŚĆ MOTOGODZIN JACHTU POCZĄTEK/KONIEC			
CZAS OKRĘTOWY			
WSKAZANIE SONDY (GŁĘBOKOŚCIOMIERZA)	<input type="checkbox"/>	PONIŻEJ KILU	<input type="checkbox"/> PONIŻEJ LINII WODY

PODSTAWOWE TEMATY SZKOLENIA Z OBSŁUGI JACHTU ORAZ BEZPIECZEŃSTWA NA JACHCIE

1. Środki asekuracyjne i ratunkowe

- 1.1. Pasy/kamizelki ratunkowe – gdzie się znajdują? Kiedy i jak używać? Lampka, gwizdek, wentyl.
- 1.2. Szelki/kamizelki asekuracyjne – gdzie trzymać? Kiedy i jak używać? Dopasować ze sztormiakiem, jak używać i gdzie wpinać wąsy? Technika na oplot karabińczykiem i wpięcie w wąsa.
- 1.3. Koło ratunkowe i lampka sygnalizacyjna.
- 1.4. Czy przygotowano lajfliny i jak używać?
- 1.5. Tratwa ratunkowa – Gdzie się znajduje? Kiedy i jak używać?

2. Środki sygnalizacyjne

- 2.1. Pirotechnika – lokalizacja i sposób użycia (flary, pławy dymne, rakiety spadochronowe, itd.)
- 2.2. Radiostacja VHF – kiedy i jak używać? Podstawowe funkcje, kultura na kanale 16, dobór kanału i mocy nadawania (Hi i Lo) do prowadzenia komunikacji międzystatkowej, przycisk DISTRESS, lokalizacja w Dzienniku Jachtowym instrukcji wywoływania awaryjnego, odbieranie sygnałów alarmowych, pogodowych i ostrzegawczych.
- 2.3. Radiopława EPIRB, SART, PLB – czy i gdzie się znajdują? Kiedy i jak używać?
- 2.4. Chartplotter – podstawowa obsługa, przycisk MOB.
- 2.5. Odpowiedzialność oficerów za środki sygnalizacyjne i ratunkowe oraz zapasy żywności i wody w razie ewakuacji.

3. Alarmy – omówienie odpowiedzialności członków załogi

- 3.1. Alarm „człowiek za burtą” – po omówieniu należy przeprowadzić ćwiczenia praktyczne po wyjściu w morze i odnotować ten fakt w dzienniku jachtowym.
- 3.2. Alarm opuszczenia statku – po omówieniu należy przeprowadzić ćwiczenia praktyczne po wyjściu w morze i odnotować ten fakt w dzienniku jachtowym..
- 3.3. Alarm pożarowy.
- 3.4. Alarm wodny.

4. Obsługa jachtu

- 4.1. Sprawdzenie znajomości podstawowych węzłów.
- 4.2. Ożagłowanie i olinowanie – gdzie się znajdują, kiedy i jak wybierać i luzować.
- 4.3. Obsługa kabestanu i korby oraz knag hamulcowych.
- 4.4. Praca na cumach.
- 4.5. Praca na odbijaczach.
- 4.6. Praca desantu.
- 4.7. Praca na sterze.
- 4.8. Praca na żaglach (stawianie i opuszczanie oraz wybieranie).
- 4.9. Praca na kotwicy.
- 4.10. Obserwacja widnokręgu.
- 4.11. Obserwacja pozycji na mapie i chartplotterze.

4.12. Obsługa silnika (uruchomienie, zgaszenie, sprawdzenie stanu oleju, użycie manetki gazu).

5. Tematy ogólne

5.1. Poinformowanie kapitana o stanie zdrowia załogantów (indywidualnie).

5.2. Podział wacht, podwacht, nadwacht, wacht nawigacyjna.

5.3. Obsługa instalacji statkowych:

5.3.1. Kingston i prysznic – obsługa zaworów i pompek, zakaz wrzucania papieru toaletowego, podpasek, chusteczek nawilżanych itp., obowiązkowe siedzenie na muszli, ciepła woda.

5.3.2. Kuchenka gazowa – obsługa i lokalizacja zaworów, odpalanie kuchenki, ryzyko poparzeń (ilość nalewanej wody do szklanek i garnków, odpowiednie ułożenie i zabezpieczenie garnków na kuchence podczas gotowania).

5.3.3. Elektryczna – ilość i połączenie akumulatorów, akumulator rozruchowy silnika, konieczność oszczędzania baterii, bezpieczniki, główny wyłącznik prądu.

5.3.4. Lodówka – obsługa, zabezpieczenie przed samoczynnym otwarciem i zarządzanie zużyciem energii.

5.4. Małe, ważne szczegóły:

5.4.1. Zabezpieczenie soli, cukru, herbaty, papieru toaletowego, zapalek, przed wilgocią.

5.4.2. Sztauowanie jachtu.

5.4.3. Ryzyko utraty ekwipunku trzymanego w kokpicie.

5.4.4. Zasady dotyczące palenia papierosów.

5.5. Bezpieczne poruszanie się na jachcie.

6. Odpowiedzialność za szkody wyrządzone na jachcie

6.1. Każdy z uczestników rejsu ma świadomość, że ponosi współodpowiedzialność za szkody wyrządzone na jachcie.

SKOLENIE PRZEPROWADZIŁEM:

POTWIERDZAM UDZIAŁ W SZKOLENIU:

INSTRUKCJA PROWADZENIA DZIENNIKA JACHTOWEGO

1. Dziennik jachtowy jest dokumentem, który pozwala dokumentować i odtwarzać przebieg rejsu. Dane z dziennika jachtowego umożliwiają ocenę trendów pogody, stanu technicznego jachtu, kursu i innych. Poprawne i regularne wypełnianie dziennika jachtowego znacznie poprawia bezpieczeństwo żeglugi.
2. Dziennik jachtowy jest wypełniany na bieżąco przez oficera wachtowego lub osobę przez niego wyznaczoną.
3. Dziennik jachtowy powinien być wypełniany:
 - 3.1. W czasie postoju jachtu w porcie raz na 4h.
 - 3.2. W czasie żeglugi lub postoju na kotwicy w trybie ciągłym.
4. Wpisy powinny być wykonywane czytelnie. Poprawki w dzienniku jachtowym są niedopuszczalne. Niepoprawne wpisy powinny zostać wzięte w nawias i wykreślone jedną linią przechodzącą przez środek treści usuwanej. Poprawna treść powinna być zapisana w wolnej przestrzeni obok wykreślonego tekstu (dopuszczalne jest umieszczenie tekstu ponad wykreślonym w przypadku braku innej możliwości). Poprawki powinny być zaparafowane przez kapitana i dokonującego zmianę.
5. Dane dotyczące jachtu, załogi i rejsu wypełnia I oficer przed wypłynięciem z portu macierzystego. Dane powinny być uzyskane z dokumentów jachtu lub od przedstawiciela czarterującego.
6. Wpisy w dzienniku jachtowym są kontrolowane i potwierdzane przez I oficera oraz kapitana raz na dobę w polu nr 29.
7. Pola 4 – 16 oraz 21 wypełnia się w interwale godzinnym.
8. Pole 20 wypełnia się na bieżąco (ciągłym tekstem, bez przeskoków do kolejnej linii), poprzedzając każdy wpis godziną zdarzenia.
9. Pozostałe pola wypełnia się zgodnie z potrzebami.
10. Instrukcja wypełniania poszczególnych pól wpisu:
 - 10.1. W polu wpisać **DZIEŃ TYGODNIA**.
 - 10.2. W polu **DATA** wpisać bieżącą datę w formacie DD – MM – RRRR.
 - 10.3. W polu **GODZINA** podano godzinę zgodnie z czasem okrętowym. Należy zwrócić uwagę, że wers opisany jako 0100 obejmuje zakres od 0000 - 0100, itd.
 - 10.4. W polu **KK** wpisać kurs kompasowy podawany sternikowi. Kurs podawany jest w postaci trzycyfrowej w zakresie 000° do 359°. Jest to kąt widoczny na kompasie. Między KK a KD występuje różnica wynikająca np. z działania wiatru, prądu wodnego, magnetyzmu jachtu (dewiacji), deklinacji magnetycznej. Szczegóły może dla Was omówić Skiper.
 - 10.5. W polu **KD** wpisać kurs drogi nad dnem (zgodny z GPS). W GPS oznacza się go jako „COG” (course over ground). Jest to również kurs który utrzymuje autopilot. Kurs podawany jest w postaci trzycyfrowej w zakresie 000° – 359°. Jeśli żeglujemy z częstymi zmianami kursu, w polu KD wpisujemy żeglugę kursami pilotowymi – skrót „KPL”, a w kolumnie numer 4 wpisujemy kreskę.
 - 10.6. W polu **SZYBKOŚĆ** wpisać szybkość jachtu określaną w węzłach (Nm/h). Szybkość odczytywana jest zgodnie z decyzją kapitana z logu (SOW – speed over water) lub z GPS (SOG – speed over ground). Szybkość podawana jest z dokładnością do jednego miejsca dziesiętnego. W czasie wpisywania szybkości jachtu należy uwzględnić jej chwilowe zmiany i wykonać odpowiednią korektę dla urealnienia parametru.
 - 10.7. W polu **LOG** wpisać drogę przebytą przez jacht od początku rejsu lub zerowania logu. LOG jest podawany w formie dwóch cyfr całkowitych oraz jednego miejsca dziesiętnego np. 02,4.

10.12.2. Siłę wiatru podaje się zgodnie ze skalą Beauforta opierając się na wskazaniu wiatromierza lub stanie morza:

SKALA °B	ŚREDNIA PRĘDKOŚĆ WIATRU			OPIS		ZJAWISKA	
	W	KM/H	M/S	PL	ENG	NA MORZU	NA LĄDZIE
0	0	0	0 – 0,2	FLAUTA	CALM	GŁADKIE	SPOKÓJ, DYM UNOSI SIĘ PIONOWO.
1	1 – 3	1 – 6	0,3 – 1,5	POWIEW	LIGHT AIR	ZMARSZCZKI NA WODZIE.	RUCH POWIETRZA LEKKO ODDZIALUJE NA DYM.
2	4 – 6	7 – 11	1,6 – 3,3	SŁABY WIATR	LIGHT BREEZE	MAŁE FALKI.	WIATR WYCZUWANY NA SKÓRZE. LIŚCIE SZELESZCZĄ.
3	7 – 10	12 – 19	3,4 – 5,4	ŁAGODNY WIATR	GENTLE BREEZE	DUŻE FALKI, ICH GRZBIETY MAJĄ WYGLĄD SZKLISTY.	MAŁE GAŁĄZKI W STAŁYM RUCHU.
4	11 – 16	20 – 29	5,5 – 7,9	UMIARKOWANY WIATR	MODERATE BREEZE	MAŁE FALE, NA KTÓRYCH GRZBIETACH TWORZY SIĘ PIANA. SŁYCHAĆ PLUSK.	KURZ PODNOSI SIĘ. GAŁĘZIE PORUSZAJĄ SIĘ.
5	17 – 21	30 – 39	8,0 – 10,7	DOŚĆ SILNY WIATR	FRESH BREEZE	WIATR GWIŹDZE, FALE UMIARKOWANE, GĘSTE BIAŁE GRZEBIENIE.	MAŁE DRZEWA KOŁYSZĄ SIĘ.
6	22 – 27	40 – 50	10,8 – 13,8	SILNY WIATR	STRONG BREEZE	GRZYWACZE, DŁUGA WYSOKA FAŁA, SZUM MORZA, BRYZGI.	DUŻE GAŁĘZIE W RUCHU. SŁYCHAĆ ŚWIST WIATRU
7	28 – 33	51 – 62	13,9 – 17,1	BARDZO SILNY WIATR	MODERATE/ NEAR GALE	MORZE BURZY SIĘ I PIANA ZACZYNA UKŁADAĆ SIĘ W PASMA.	CAŁE DRZEWA W RUCHU. POD WIATR IDZIE SIĘ Z WYSIŁKIEM.
8	34 – 40	63 – 75	17,2 – 20,7	SZTORM/ WICHER	GALE/ FRESH GALE	DUŻE FALE Z POPRZERYWANYMI OBRACAJĄCYMI SIĘ GRZBIETAMI. PASMA PIANY.	GAŁĄZKI SĄ ODŁAMYWANE OD DRZEW.
9	41 – 47	76 – 87	20,8 – 24,4	SILNY SZTORM	STRONG/ SEVERE GALE	BARDZO DUŻE FALE Z GĘSTĄ PIANĄ. GRZBIETY FAŁ ZACZYNAJĄ SIĘ ZAWIJAĆ..	LEKKIE KONSTRUKCJE ULEGAJĄ ZNISZCZENIU.
10	48 – 55	88 – 102	24,5 – 28,4	BARDZO SILNY SZTORM	STORM/ WHOLE GALE	WIELKIE FALE. POWIERZCHNIA MORZA BIAŁA, FALE PRZEŁAMUJĄ SIĘ. WIDOCZNOŚĆ OGRANICZONA.	DRZEWA WYRYWANE Z KORZENIAMI. POWAŻNE ZNISZCZENIA KONSTRUKCJI.
11	56 – 63	103 – 117	28,5 – 32,6	GWAŁTOWNY SZTORM	VIOLENT STORM	NADZWYCZAJ WIELKIE FALE.	ZNACZNA CZĘŚĆ KONSTRUKCJI ZNISZCZONA.
12	63+	117+	32,6+	HURAGAN	HURRICANE FORCE	OLBRZYMIĘ FALE. POWIETRZE PEŁNE PIANY I BRYZGÓW. MORZE ZUPEŁNIE BIAŁE POKRYTE BRYZGAMI.	MASOWE I POWSZECHNE ZNISZCZENIA KONSTRUKCJI.

10.13. W polu **STAN NIEBA, OPADY** wpisuje się zjawiska meteorologiczne obrazujące aktualną pogodę.

10.13.1. W ramach stanu nieba wpisywane jest zachmurzenie według następującej skali:

STOPIEŃ	OPIS STANU ZACHMURZENIA
0	BRAK ZACHMURZENIA LUB NIEWIELKIE
1	1/4 NIEBA ZACHMURZONE
2	1/2 NIEBA ZACHMURZONE
3	3/4 NIEBA ZACHMURZONE
X	NIEBO NIEWIDOCZNE

10.13.2. Obok stanu zachmurzenia wpisuje się za pomocą podanych skrótów opady i zjawiska atmosferyczne.

U	ULEWA	GD	GRAD	NC	NIEZWYKŁA CISZA
D	DESZCZ	KR	KRUPY ŚNIEŻNE	MG	MGŁA
MŻ	MŻAWKA	GRZ	GRZMOTY	SZR	SZRON
R	ROSA	BŁ	BŁYSKAWICE	HK	HALO WOKÓŁ KSIĘŻYCA
ŚD	ŚNIEG Z DESZCZEM	OB	ODLEGŁA BURZA	HS	HALO WOKÓŁ SŁOŃCA
ŚN	ŚNIEG	SZK	SZKWAŁ	R	REFRAKCJA

- 10.14. W polu **WIDZIALNOŚĆ** należy wpisać zgodnie ze skalą widzialności według standardów STCW:

STOPIEŃ SKALI	SŁOWNE OKREŚLENIE WIDZIALNOŚCI	PRZYCZYNA OBNIŻENIA WIDZIALNOŚCI	ZASIĘG WIDZIALNOŚCI
0	BARDZO ZŁA	WYJĄTKOWO GĘSTA MGŁA	0 – 50 M
1	BARDZO ZŁA	GĘSTA MGŁA, BARDZO GĘSTY ŚNIEG	50 M – 0,1 NM
2	ZŁA	UMIARKOWANA MGŁA, GĘSTY ŚNIEG, NIEZMIERNIE INTENSYWNY OPAD DESZCZU	0,1 – 0,3 NM
3	OBNIŻONA	UMIARKOWANY ŚNIEG, SILNY OPAD DESZCZU, ZAMGLENIE	0,3 – 0,5 NM
4	SŁABA	SŁABY ŚNIEG, UMIARKOWANY OPAD DESZCZU, GĘSTA MŻAWKA, ZAMGLENIE	0,5 – 1,0 NM
5	SŁABA	SŁABY ŚNIEG, UMIARKOWANY OPAD DESZCZU, GĘSTA MŻAWKA, ZAMGLENIE	1,0 – 2,0 NM
6	UMIARKOWANA	SŁABY OPAD DESZCZU, MŻAWKA, BARDZO SŁABY ŚNIEG, SŁABE ZAMGLENIE, SILNE ZMĘTNIENIE	2,0 – 5,0 NM
7	DOBRA	ZAZWYCZAJ BEZ OPADÓW I ZAMGLEŃ, ZMĘTNIENIE	5 – 11 NM
8	BARDZO DOBRA	BEZ OPADÓW I ZMĘTNIĘŃ	11 – 28 NM
9	NIEZWYKLE DOBRA (DOSKONAŁA)	POWIETRZE WYJĄTKOWO PRZEZROCZYSTE, WYSTĄPIENIE REFRAKCJI ANOMALNEJ (SUPERREFRAKCJA)	> 28 NM

- 10.15. W polu **CIŚNIENIE** należy wpisać aktualną wartość ciśnienia w hektopaskalach (hPa). Należy zachować szczególną ostrożność, jeśli zmiany ciśnienia są nagłe.
- 10.16. W polu **TEMPERATURA** należy wpisać aktualną wartość temperatury w stopniach Celsjusza (°C).
- 10.17. W rubryce **ZLICZENIE**, I oficer przed podpisaniem pola numer 28 wpisuje ilość godzin/mil morskich zgodnie z opisami kolumn.
- 10.18. Rubryki dotyczące trasy rejsu:
- 10.18.1. W polu **PORT WYJŚCIA**, I oficer wpisuje port z którego wypływa jacht.
- 10.18.2. W polu **PORT WEJŚCIA**, I oficer wpisuje port, w którym jacht zakończył żeglugę danego dnia. Ze względu na zmienność pogody i innych warunków nigdy nie wpisuje się tego pola przed zacumowaniem w porcie.
- 10.18.3. W polu **POSTÓJ W PORCIE**, I oficer wpisuje port, w którym jacht odbył postój w czasie żeglugi.
- 10.19. W kolumnie **WACHTA** I oficer wpisuje numer wachty pokładowej zgodnie z rozpiską wacht.
- 10.20. W kolumnie **PRZEBIEG ŻEGLUGI ORAZ UWAGI** wpisuje się wszystkie wydarzenia służące do odwzorowania przebiegu rejsu. W tym polu należy zamieszczać najważniejsze informacje o przebiegu żeglugi, postoju, pogodzie, istotnych komunikatach radiowych oraz ciekawych zdarzeń na jachcie. W szczególności należy odnotowywać poniższe zdarzenia:
- 10.20.1. Informacje o czasie zacumowania/zakotwiczenia lub odcumowania/zerwania

kotwicy. Informacje o miejscu zacumowania/zakotwiczenia (nazwę basenu, nadbrzeża, sposób zacumowania, tzn. lewą czy prawą burtą lub rufą do nabrzeża, do burty innego statku (podając jego nazwę), do dąlb itp. Zaleca się przy tym wykorzystywanie poniższych symboli:

	ZAKOTWICZENIE
	ZACUMOWANIE
	ODEJŚCIE OD NABRZEŻA/Z KOTWICY
Ω	PŁAWA, BOJA, BECZKA
PR	PRAWA BURTA
LB	LEWA BURTA
RF	RUFĄ

- 10.20.2. Informacje o prowadzeniu jachtu i nawigacji. Wszelkie zmiany kursów, dane dotyczące kursów pilotowych, zmiany kierunków wiatrów, manewry żaglami i silnikiem.
- 10.20.3. Pozycje określone z namiarów, obserwacji astronomicznych lub dokonane w inny sposób.
- 10.20.4. Czas przejścia trawersów, znaków nawigacyjnych podając stan logu, odległość od znaków i burtę, z której się go mija np. 0620/03,5 Lm Rozewie $\Delta = 2,0$ Mm.
- 10.20.5. Początek i koniec nadawania sygnałów mgłowych podając jakie sygnały się daje i jakimi środkami.
- 10.20.6. Czas i kierunek posłyszanych sygnałów mgłowych innych jednostek.
- 10.20.7. Wszystkie nagłe przechyły.
- 10.20.8. Czas przekazywania sygnałów i znaków wymaganych przepisami MPZZM.
- 10.20.9. Praca kadłuba i śrub na fali lub w lodach.
- 10.20.10. Zmiany czasu okrętowego.
- 10.20.11. Czas zdania i przyjęcia pilota podając jego nazwisko oraz miejsce gdzie został przyjęty lub zdany.
- 10.20.12. Czas wysokiej i niskiej wody, porty odniesienia i porty dołączone.
- 10.20.13. Ustalenie i zmiany składu załogi.
- 10.20.14. Odprawy celne i graniczne oraz inne kontrole.
- 10.20.15. Czas i okoliczności posługiwania się holownikami.
- 10.20.16. Pompowanie zęz.
- 10.20.17. Wszelkie przestępstwa popełnione na jachcie, ciężkie naruszenia obowiązków na jachcie przez załogę oraz zastosowane środki do utrzymania porządku i zabezpieczenia prawidłowego biegu służby.
- 10.20.18. Zażalenia załogi.
- 10.20.19. Wypadki urodzin i zgonów z dokładnym podaniem czasu.
- 10.20.20. Zastosowane środki zapobiegające wybuchowi i rozprzestrzenianiu się chorób zakaźnych.
- 10.20.21. Wszelkie odbyte inspekcje, alarmy i narady dotyczące, bezpieczeństwa jachtu i załogi wydane zarządzenia jak również sposób i czas ich wykonania.

- 10.20.22. Wszelkie wypadki jakim uległ jacht, załoga lub wyposażenie z dokładnym opisem, jak również wszelkie sprawy, których wpisanie do dziennika jachtowego wymagają odnośne przepisy prawne lub interes publiczny lub też interes osób trzecich.
- 10.20.23. Udzielenia pomocy, udania się do portu schronienia, do portu naprawy itp.
- 10.20.24. Złożone odwołania kapitana jachtu w formie protokołu lub pisemnego sprzeciwu od orzeczeń karnych urzędów, o ile jacht opuścił port przed uprawomocnieniem się danego orzeczenia.
- 10.20.25. W zapisach zaleca się wykorzystywanie poniższych symboli:

NB	NAMIAR BURTOWY	↑	POSTAWIENIE ŻAGLI
NK	NAMIAR KOMPASOWY	↓	ZRZUCENIE ŻAGLI
NR	NAMIAR RZECZYWISTY	←┘	TRAWERS LEWEJ BURTY
NRd	NAMIAR RADIOWY	┘→	TRAWERS PRAWEJ BURTY
NBż	NABIEŻNIK	X	POZYCJA ZLICZONA
nm	MILA MORSKA	*	POZYCJA Z NAMIARÓW
Lm	LATARNIA MORSKA	Smg	SYGNAŁ MGŁOWY

- 10.21. W kolumnie **POZYCJA** wpisuje się pozycję geograficzną jachtu. Przez oznaczenie Φ rozumie się szerokość geograficzną (N-S), natomiast oznaczenie Λ - długość geograficzną (E-W).
- 10.22. W kolumnie **PODPIS OFICERA WACHTOWEGO** po zdaniu wachty, oficer zdający wachtę dokonuje wpisu potwierdzającego prowadzenie dziennika jachtowego.
- 10.23. W polu **ZAPALENIE ŚWIATEŁ NAWIGACYJNYCH** po zachodzie słońca lub po stwierdzeniu złej widoczności, oficer wachtowy dokonuje wpisu o zapaleniu świateł nawigacyjnych. Po zapaleniu świateł należy sprawdzić fizyczne palenie świateł.
- 10.24. W polu **ZGASZENIE ŚWIATEŁ NAWIGACYJNYCH** po wschodzie słońca lub po stwierdzeniu dobrej widoczności, oficer wachtowy dokonuje wpisu o zgaszeniu świateł nawigacyjnych.
- 10.25. W polu **SPRAWDZENIE POZIOMU OLEJU**, III oficer wpisuje informację o sprawdzeniu poziomu oleju, co potwierdza podpisem.
- 10.26. W polu **SPRAWDZENIE STANU ZĘZY**, III oficer wpisuje informację o stanie zęzy, co potwierdza podpisem
- 10.27. W polu **UZUPEŁNIENIE WODY**, III oficer wpisuje informację o uzupełnianiu zbiorników wody słodkiej, co potwierdza podpisem.
- 10.28. W polu **ŁADOWANIE AKUMULATORA** III oficer wpisuje informację dotyczącą ładowania baterii akumulatora, co potwierdza podpisem.
- 10.29. W polu **DZIENNIK JACHTOWY NA DZIEŃ BIEŻĄCY SPRAWDZONO I ZAMKNIĘTO**, I oficer oraz kapitan podpisują się po sprawdzeniu poprawności zapisów w dzienniku jachtowym. Wpis powinien zostać zamknięty najpóźniej w dniu następującym po dniu wpisu.

STRONA CELOWO ZOSTAWIONA PUSTA



**„ŻADEN WIATR NIE
WIEJE WE WŁAŚCIWYM KIERUNKU DLA STATKU,
KTÓRY NIE MA PORTU PRZEZNACZENIA.”**

ANONIM

*ŻYCZĄC UDANEGO REJSU POZOSTAWIAMY WAM TEN DZIENNIK,
NIECH SŁUŻY NOTOWANIU POZYCJI, POGODY, WSPOMNIEŃ, REFLEKSJI,
ABY PO LATACH NIC WARTEGO ZAPAMIĘTANIA,
PAMIĘCI LUDZKIEJ NIE UMKNĘŁO.*

AUTORZY



1. DZIEŃ TYGODNIA:						2. DATA:							
3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
GODZINA	KK	KD	SZYBKOŚĆ	LOG	GLEBOKOŚĆ	ŻAGLE	SILNIK	STAN MORZA	WIATR	STAN NIEBA OPADY	WIDZIALNOŚĆ	CISNIENIE	TEMPERATURA
0100													
0200													
0300													
0400													
0500													
0600													
0700													
0800													
0900													
1000													
1100													
1200													
1300													
1400													
1500													
1600													
1700													
1800													
1900													
2000													
2100													
2200													
2300													
2400													

17. ZLICZENIE	NA POSTOJU	POD ŻAGLAMI	NA SILNIKU	ŁĄCZNIE ŻEGLUGI	W TYM POWYŻEJ 6 ^o B	PRZEBYTO MIL MORSKICH
Z PRZENIESIENIA						
Z BIEŻĄCEJ DOBY						
DO PRZENIESIENIA						

18A. PORT WYJŚCIA:		18B. PORT WYJŚCIA:		
18c. POSTÓJ W PORCIE:				
19.	20.	21.		22.
WACHTA	PRZEBIEG ŻEGLUGI ORAZ UWAGI	POZYCJA		PODPIS OFICERA
		Φ	Λ	

		GODZINA	UWAGI
23.	ZAPALENIE ŚWIATEŁ NAW.		
24.	ZGASZENIE ŚWIATEŁ NAW.		

		GODZINA	III OFICER
25.	SPRAWDZENIE POZIOMU OLEJU		
26.	SPRAWDZENIE STANU ZĘZY		
27.	UZUPEŁNIENIE WODY		
28.	LADOWANIE AKUMULATORA		

29. DZIENNIK JACHTOWY ZA DZIEŃ BIEŻĄCY SPRAWDZONO I ZAMKNIĘTO	
I OFICER	
KAPITAN	

1. DZIEŃ TYGODNIA:						2. DATA:							
3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
GODZINA	KK	KD	SZYBKOŚĆ	LOG	GLEBOKOŚĆ	ŻAGLE	SILNIK	STAN MORZA	WIATR	STAN NIEBA OPADY	WIDZIALNOŚĆ	CISNIENIE	TEMPERATURA
0100													
0200													
0300													
0400													
0500													
0600													
0700													
0800													
0900													
1000													
1100													
1200													
1300													
1400													
1500													
1600													
1700													
1800													
1900													
2000													
2100													
2200													
2300													
2400													

17. ZLICZENIE	NA POSTOJU	POD ŻAGLAMI	NA SILNIKU	ŁĄCZNIE ŻEGLUGI	W TYM POWYŻEJ 6°B	PRZEBYTO MIL MORSKICH
Z PRZENIESIENIA						
Z BIEŻĄCEJ DOBY						
DO PRZENIESIENIA						

18A. PORT WYJŚCIA:		18B. PORT WYJŚCIA:		
18c. POSTÓJ W PORCIE:				
19.	20.	21.		22.
WACHTA	PRZEBIEG ŻEGLUGI ORAZ UWAGI	POZYCJA		PODPIS OFICERA
		Φ	Λ	

		GODZINA	UWAGI
23.	ZAPALENIE ŚWIATEŁ NAW.		
24.	ZGASZENIE ŚWIATEŁ NAW.		

		GODZINA	III OFICER
25.	SPRAWDZENIE POZIOMU OLEJU		
26.	SPRAWDZENIE STANU ZĘZY		
27.	UZUPEŁNIENIE WODY		
28.	LADOWANIE AKUMULATORA		

29. DZIENNIK JACHTOWY ZA DZIEŃ BIEŻĄCY SPRAWDZONO I ZAMKNIĘTO	
I OFICER	
KAPITAN	

1. DZIEŃ TYGODNIA:						2. DATA:							
3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
GODZINA	KK	KD	SZYBKOŚĆ	LOG	GLEBOKOŚĆ	ŻAGLE	SILNIK	STAN MORZA	WIATR	STAN NIEBA OPADY	WIDZIALNOŚĆ	CISNIENIE	TEMPERATURA
0100													
0200													
0300													
0400													
0500													
0600													
0700													
0800													
0900													
1000													
1100													
1200													
1300													
1400													
1500													
1600													
1700													
1800													
1900													
2000													
2100													
2200													
2300													
2400													

17. ZLICZENIE	NA POSTOJU	POD ŻAGLAMI	NA SILNIKU	ŁĄCZNIE ŻEGLUGI	W TYM POWYŻEJ 6°B	PRZEBYTO MIL MORSKICH
Z PRZENIESIENIA						
Z BIEŻĄCEJ DOBY						
DO PRZENIESIENIA						

18A. PORT WYJŚCIA:		18B. PORT WYJŚCIA:		
18c. POSTÓJ W PORCIE:				
19.	20.	21.		22.
WACHTA	PRZEBIEG ŻEGLUGI ORAZ UWAGI	POZYCJA		PODPIS OFICERA
		Φ	Λ	

		GODZINA	UWAGI
23.	ZAPALENIE ŚWIATEŁ NAW.		
24.	ZGASZENIE ŚWIATEŁ NAW.		

		GODZINA	III OFICER
25.	SPRAWDZENIE POZIOMU OLEJU		
26.	SPRAWDZENIE STANU ZĘZY		
27.	UZUPEŁNIENIE WODY		
28.	LADOWANIE AKUMULATORA		

29. DZIENNIK JACHTOWY ZA DZIEŃ BIEŻĄCY SPRAWDZONO I ZAMKNIĘTO	
I OFICER	
KAPITAN	

1. DZIEŃ TYGODNIA:						2. DATA:							
3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
GODZINA	KK	KD	SZYBKOŚĆ	LOG	GLEBOKOŚĆ	ŻAGLE	SILNIK	STAN MORZA	WIATR	STAN NIEBA OPADY	WIDZIALNOŚĆ	CISNIENIE	TEMPERATURA
0100													
0200													
0300													
0400													
0500													
0600													
0700													
0800													
0900													
1000													
1100													
1200													
1300													
1400													
1500													
1600													
1700													
1800													
1900													
2000													
2100													
2200													
2300													
2400													

17. ZLICZENIE	NA POSTOJU	POD ŻAGLAMI	NA SILNIKU	ŁĄCZNIE ŻEGLUGI	W TYM POWYŻEJ 6°B	PRZEBYTO MIL MORSKICH
Z PRZENIESIENIA						
Z BIEŻĄCEJ DOBY						
DO PRZENIESIENIA						

1. DZIEŃ TYGODNIA:						2. DATA:							
3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
GODZINA	KK	KD	SZYBKOŚĆ	LOG	GLEBOKOŚĆ	ŻAGLE	SILNIK	STAN MORZA	WIATR	STAN NIEBA OPADY	WIDZIALNOŚĆ	CISNIENIE	TEMPERATURA
0100													
0200													
0300													
0400													
0500													
0600													
0700													
0800													
0900													
1000													
1100													
1200													
1300													
1400													
1500													
1600													
1700													
1800													
1900													
2000													
2100													
2200													
2300													
2400													

17. ZLICZENIE	NA POSTOJU	POD ŻAGLAMI	NA SILNIKU	ŁĄCZNIE ŻEGLUGI	W TYM POWYŻEJ 6°B	PRZEBYTO MIL MORSKICH
Z PRZENIESIENIA						
Z BIEŻĄCEJ DOBY						
DO PRZENIESIENIA						

18A. PORT WYJŚCIA:		18B. PORT WYJŚCIA:		
18c. POSTÓJ W PORCIE:				
19.	20.	21.		22.
WACHTA	PRZEBIEG ŻEGLUGI ORAZ UWAGI	POZYCJA		PODPIS OFICERA
		Φ	Λ	

		GODZINA	UWAGI
23.	ZAPALENIE ŚWIATEŁ NAW.		
24.	ZGASZENIE ŚWIATEŁ NAW.		

		GODZINA	III OFICER
25.	SPRAWDZENIE POZIOMU OLEJU		
26.	SPRAWDZENIE STANU ZĘZY		
27.	UZUPEŁNIENIE WODY		
28.	LADOWANIE AKUMULATORA		

29. DZIENNIK JACHTOWY ZA DZIEŃ BIEŻĄCY SPRAWDZONO I ZAMKNIĘTO	
I OFICER	
KAPITAN	

1. DZIEŃ TYGODNIA:						2. DATA:							
3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
GODZINA	KK	KD	SZYBKOŚĆ	LOG	GLEBOKOŚĆ	ŻAGLE	SILNIK	STAN MORZA	WIATR	STAN NIEBA OPADY	WIDZIALNOŚĆ	CISNIENIE	TEMPERATURA
0100													
0200													
0300													
0400													
0500													
0600													
0700													
0800													
0900													
1000													
1100													
1200													
1300													
1400													
1500													
1600													
1700													
1800													
1900													
2000													
2100													
2200													
2300													
2400													

17. ZLICZENIE	NA POSTOJU	POD ŻAGLAMI	NA SILNIKU	ŁĄCZNIE ŻEGLUGI	W TYM POWYŻEJ 6°B	PRZEBYTO MIL MORSKICH
Z PRZENIESIENIA						
Z BIEŻĄCEJ DOBY						
DO PRZENIESIENIA						

18A. PORT WYJŚCIA:		18B. PORT WYJŚCIA:		
18c. POSTÓJ W PORCIE:				
19.	20.	21.		22.
WACHTA	PRZEBIEG ŻEGLUGI ORAZ UWAGI	POZYCJA		PODPIS OFICERA
		Φ	Λ	

		GODZINA	UWAGI
23.	ZAPALENIE ŚWIATEŁ NAW.		
24.	ZGASZENIE ŚWIATEŁ NAW.		

		GODZINA	III OFICER
25.	SPRAWDZENIE POZIOMU OLEJU		
26.	SPRAWDZENIE STANU ZĘZY		
27.	UZUPEŁNIENIE WODY		
28.	LADOWANIE AKUMULATORA		

29. DZIENNIK JACHTOWY ZA DZIEŃ BIEŻĄCY SPRAWDZONO I ZAMKNIĘTO	
I OFICER	
KAPITAN	

1. DZIEŃ TYGODNIA:						2. DATA:							
3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
GODZINA	KK	KD	SZYBKOŚĆ	LOG	GLEBOKOŚĆ	ŻAGLE	SILNIK	STAN MORZA	WIATR	STAN NIEBA OPADY	WIDZIALNOŚĆ	CISNIENIE	TEMPERATURA
0100													
0200													
0300													
0400													
0500													
0600													
0700													
0800													
0900													
1000													
1100													
1200													
1300													
1400													
1500													
1600													
1700													
1800													
1900													
2000													
2100													
2200													
2300													
2400													

17. ZLICZENIE	NA POSTOJU	POD ŻAGLAMI	NA SILNIKU	ŁĄCZNIE ŻEGLUGI	W TYM POWYŻEJ 6°B	PRZEBYTO MIL MORSKICH
Z PRZENIESIENIA						
Z BIEŻĄCEJ DOBY						
DO PRZENIESIENIA						

18A. PORT WYJŚCIA:		18B. PORT WYJŚCIA:		
18c. POSTÓJ W PORCIE:				
19.	20.	21.		22.
WACHTA	PRZEBIEG ŻEGLUGI ORAZ UWAGI	POZYCJA		PODPIS OFICERA
		Φ	Λ	

		GODZINA	UWAGI
23.	ZAPALENIE ŚWIATEŁ NAW.		
24.	ZGASZENIE ŚWIATEŁ NAW.		

		GODZINA	III OFICER
25.	SPRAWDZENIE POZIOMU OLEJU		
26.	SPRAWDZENIE STANU ZĘZY		
27.	UZUPEŁNIENIE WODY		
28.	ŁADOWANIE AKUMULATORA		

29. DZIENNIK JACHTOWY ZA DZIEŃ BIEŻĄCY SPRAWDZONO I ZAMKNIĘTO	
I OFICER	
KAPITAN	

1. DZIEŃ TYGODNIA:						2. DATA:							
3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
GODZINA	KK	KD	SZYBKOŚĆ	LOG	GLEBOKOŚĆ	ŻAGLE	SILNIK	STAN MORZA	WIATR	STAN NIEBA OPADY	WIDZIALNOŚĆ	CISNIENIE	TEMPERATURA
0100													
0200													
0300													
0400													
0500													
0600													
0700													
0800													
0900													
1000													
1100													
1200													
1300													
1400													
1500													
1600													
1700													
1800													
1900													
2000													
2100													
2200													
2300													
2400													

17. ZLICZENIE	NA POSTOJU	POD ŻAGLAMI	NA SILNIKU	ŁĄCZNIE ŻEGLUGI	W TYM POWYŻEJ 6°B	PRZEBYTO MIL MORSKICH
Z PRZENIESIENIA						
Z BIEŻĄCEJ DOBY						
DO PRZENIESIENIA						

18A. PORT WYJŚCIA:		18B. PORT WYJŚCIA:		
18c. POSTÓJ W PORCIE:				
19.	20.	21.		22.
WACHTA	PRZEBIEG ŻEGLUGI ORAZ UWAGI	POZYCJA		PODPIS OFICERA
		Φ	Λ	

		GODZINA	UWAGI
23.	ZAPALENIE ŚWIATEŁ NAW.		
24.	ZGASZENIE ŚWIATEŁ NAW.		

		GODZINA	III OFICER
25.	SPRAWDZENIE POZIOMU OLEJU		
26.	SPRAWDZENIE STANU ZĘZY		
27.	UZUPEŁNIENIE WODY		
28.	ŁADOWANIE AKUMULATORA		

29. DZIENNIK JACHTOWY ZA DZIEŃ BIEŻĄCY SPRAWDZONO I ZAMKNIĘTO	
I OFICER	
KAPITAN	

STRONA CELOWO ZOSTAWIONA PUSTA



KARTA REJSU

Kapitan jachtu: st. żegl.: nr pat.:

nr tel.: adres e-mail:

Odbył rejs na jachcie: typu

długość [m]: moc silnika [kW]: pojemność brutto [GT]:

Data i port zaokrętowania:

Data i port wyokrętowania:

Odwiedzane porty:

.....

.....

.....

Liczba odwiedzonych portów pływowych: Liczba dni rejsu:

GODZINY ŻEGLUGI				GODZINY POSTOJU	PRZEBYTO MIL MORSKICH
ŁĄCZNIE	POD ŻAGLAMI	NA SILNIKU	PO WODACH PŁYWOWYCH		

Ilość godzin pływania przy wietrze powyżej 6°B:

Uczestnicy rejsu:

.....

.....

.....

.....

Uwagi kapitana:

.....

.....

.....

.....

.....
miejsce, data

.....
podpis kapitana

Uwagi armatora/właściciela jachtu:

.....

.....

.....

.....

.....
miejsce, data

.....
podpis armatora/właściciela jachtu

STRONA CELOWO ZOSTAWIONA PUSTA



NIE WYCINAĆ.

WACHTA I	WACHTA II	WACHTA III
1	1	1
2	2	2
3	3	3

I OFICER	
II OFICER	
III OFICER	

DZIEŃ\GODZINA	0000	0400	0800	1200	1400	1600	2000	KAMBUZ
	— 0400	— 0800	— 1200	— 1400	— 1600	— 2000	— 0000	
	I	II	III	I	II	III	I	
	II	III	I	II	III	I	II	
	III	I	II	III	I	II	III	
	I	II	III	I	II	III	I	
	II	III	I	II	III	I	II	
	III	I	II	III	I	II	III	
	I	II	III	I	II	III	I	
	II	III	I	II	III	I	II	
	III	I	II	III	I	II	III	
POSILKI	0815 ŚNIADANIE			1500 OBIAD		2015 KOLACJA		

PODWACHTA (-1)	WACHTA WSPIERAJĄCA
WACHTA	WACHTA PODKŁADOWA
NADWACHTA (+1)	WACHTA ODPOCZYWAJĄCA

PRZEKAZANIE WACHTY ODBYWA SIĘ NA 10 MINUT PRZED ROZPOCZĘCIEM WACHTY POKŁADOWEJ.
ZANIEDBANIE PROWADZENIA DZIENNIKA POKŁADOWEGO GROZI WACHTĄ NACZYNIOWĄ PRZEZ 24H



STRONA CELOWO ZOSTAWIONA PUSTA



AKADEMICKI KLUB ŻEGLARSKI
AKADEMII GÓRNICZO – HUTNICZEJ IM. STANISŁAWA STASZICA W KRAKOWIE

WACHTA I	WACHTA II	WACHTA III
1	1	1
2	2	2
3	3	3

I OFICER	
II OFICER	
III OFICER	

DZIEŃ\GODZINA	0000	0400	0800	1200	1400	1600	2000	KAMBUZ
	— 0400	— 0800	— 1200	— 1400	— 1600	— 2000	— 0000	
	I	II	III	I	II	III	I	
	II	III	I	II	III	I	II	
	III	I	II	III	I	II	III	
	I	II	III	I	II	III	I	
	II	III	I	II	III	I	II	
	III	I	II	III	I	II	III	
	I	II	III	I	II	III	I	
	II	III	I	II	III	I	II	
	III	I	II	III	I	II	III	
POSILKI	0815 ŚNIADANIE			1500 OBIAD			2015 KOLACJA	

PODWACHTA (-1)	WACHTA WSPIERAJĄCA
WACHTA	WACHTA PODKŁADOWA
NADWACHTA (+1)	WACHTA ODPOCZYWAJĄCA

PRZEKAZANIE WACHTY ODBYWA SIĘ NA 10 MINUT PRZED ROZPOCZĘCIEM WACHTY POKŁADOWEJ.
ZANIEDBANIE PROWADZENIA DZIENNIKA POKŁADOWEGO GROZI WACHTĄ NACZYNIOWĄ PRZEZ 24H

STRONA CELOWO ZOSTAWIONA PUSTA



AKADEMICKI KLUB ŻEGLARSKI
AKADEMII GÓRNICZO – HUTNICZEJ IM. STANISŁAWA STASZICA W KRAKOWIE

NIE WYCINAĆ.

NAZWA JACHTU <i>YACHT NAME</i>	
WŁAŚCICIEL JACHTU <i>YACHT OWNER</i>	
KAPITAN <i>CAPTAIN</i>	
PORT WPLYNIĘCIA/WYPLYNIĘCIA <i>SEAPORT OF ARRIVAL/DEPARTURE</i>	
DATA WPLYNIĘCIA/WYPLYNIĘCIA <i>DATE OF ARRIVAL/DEPARTURE</i>	

INNE DANE <i>OTHER DATA</i>

CREW LIST										
LP. NO.	IMIĘ <i>NAME</i>	NAZWISKO <i>SURNAME</i>	STOPIEŃ ŻEGLARSKI <i>SAILING CERTIFICATE</i>	NUMER PATENTU <i>CERTIFICATE NUMBER</i>	FUNKCJA NA JACHCIE <i>RANK</i>	NARODOWOŚĆ <i>NATIONALITY</i>	NUMER DOKUMENTÓW <i>PASSPORT/ID</i>	DATA I MIEJSCE URODZENIA <i>DATE/PLACE OF BIRTH</i>	NUMER TELEFONU <i>TELEPHONE NUMBER</i>	DODATKOWE INFORMACJE <i>ADDITIONAL INFORMATION</i>
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										
11										
12										
13										



STRONA CELOWO ZOSTAWIONA PUSTA



AKADEMICKI KLUB ŻEGLARSKI
AKADEMII GÓRNICZO – HUTNICZEJ IM. STANISŁAWA STASZICA W KRAKOWIE

NAZWA JACHTU <i>YACHT NAME</i>	
WŁAŚCICIEL JACHTU <i>YACHT OWNER</i>	
KAPITAN <i>CAPTAIN</i>	
PORT WPLYNIĘCIA/WYPLYNIĘCIA <i>SEAPORT OF ARRIVAL/DEPARTURE</i>	
DATA WPLYNIĘCIA/WYPLYNIĘCIA <i>DATE OF ARRIVAL/DEPARTURE</i>	

INNE DANE <i>OTHER DATA</i>

CREW LIST									
LP. NO.	IMIĘ <i>NAME</i>	NAZWISKO <i>SURNAME</i>	FUNKCJA NA JACHTCIE <i>RANK</i>	RODZAJ I NUMER PATENTU <i>TYPE AND NUMBER OF SAILING CERTIFICATE</i>	NARODOWOŚĆ <i>NATIONALITY</i>	NUMER DOKUMENTÓW <i>PASSPORT /ID NO</i>	DATA I MIEJSCE URODZENIA <i>DATE AND PLACE OF BIRTH</i>	NUMER TELEFONU <i>TELEPHONE NUMBER</i>	DODATKOWE INFORMACJE <i>ADDITIONAL INFORMATION</i>
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									
11									
12									
13									

STRONA CELOWO ZOSTAWIONA PUSTA



AKADEMICKI KLUB ŻEGLARSKI
AKADEMII GÓRNICZO – HUTNICZEJ IM. STANISŁAWA STASZICA W KRAKOWIE

AWARYJNE WYWOŁANIA UKF

KOMUNIKACJA DISTRESS

Poważne i bezpośrednie zagrożenie dla członków załogi, jachtu lub innego pojazdu wymagające udzielenia natychmiastowej pomocy. Komunikat powinien być nadawany **WOLNO I WYRAŹNIE** tak, aby służby ratunkowe miały możliwość zapisania podawanych informacji.

KOMUNIKAT MAYDAY

NAJPIERW PRZYCISNAĆ JEDEN RAZ CZERWONY GUZIK (DSC). ZOSTANIE WYŚLANY **DISTRESS ALERT** ZAWIERAJĄCY PODSTAWOWE INFORMACJE O NASZEJ JEDNOSTCE.

NASTĘPNIE

CHANNEL 16

MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY

THIS IS	.....	3x [S/Y NAME I NUMER MMSI]
		MAYDAY
THIS IS	.....	[S/Y NAME I NUMER MMSI]
MY POSITION IS	.....	[POZYCJA N/S I W/E]
MY VESSEL IS	.....	[RODZAJ ZAGROŻENIA I NIEBEZPIECZEŃSTWA]
I NEED	.....	[RODZAJ OCZEKIWANEJ POMOCY]
I HAVE	.....	[ILOŚĆ CZŁONKÓW ZAŁOGI, WSZYSTKIE INFORMACJE JAKIE MOGĄ SIĘ PRZYDAĆ PODCZAS AKCJI RATUNKOWEJ]
OVER		

AWARYJNE WYWOŁANIA UKF

Jednostka prowadząca akcję ratunkową może ustawić ciszę radiową jeśli uzna to za konieczne.

KOMUNIKAT SEELONCE MAYDAY

CHANNEL 16

MAYDAY

ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS

THIS IS [S/Y NAME LUB COASTGUARD NAME]

MAYDAY [NAZWA STATKU WYSYLAJĄCEGO MAYDAY]

SEELONCE MAYDAY

TIME [GODZINA ROZPOCZĘCIA CISZY RADIOWEJ]

OVER

Po zakończeniu akcji ratunkowej jednostka prowadząca akcję ratunkową powinna przywrócić normalną łączność radiową.

KOMUNIKAT SEELONCE FEENEE

CHANNEL 16

MAYDAY

ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS

THIS IS [S/Y NAME LUB COASTGUARD NAME]

MAYDAY [NAZWA STATKU WYSYLAJĄCEGO MAYDAY]

SEELONCE FEENEE

TIME [GODZINA ROZPOCZĘCIA CISZY RADIOWEJ]

OVER



AWARYJNE WYWOŁANIA UKF

KOMUNIKACJA URGENCY

Potrzebna jest pomoc, ale nie jest zagrożone życie ludzkie. Komunikat można zawsze podnieść do rangi MAYDAY.

KOMUNIKAT PAN - PAN

NAJPIERW ZA POMOCĄ RADIA UKF WYŚLAĆ **URGENCY ALERT**
(W NIM ZAWARTA JEST POZYCJA JACHTU)

NASTĘPNIE

CHANNEL 16

PAN – PAN, PAN – PAN, PAN – PAN

ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS

THIS IS	.....	3x [S/Y NAME I NUMER MMSI]
MY POSITION IS	.....	[POZYCJA N/S I W/E]
I HAVE	.....	[POWÓD NADANIA KOMUNIKATU]
I NEED	.....	[RODZAJ OCZEKIWANEJ POMOCY]
OVER		

Po zakończeniu akcji ratunkowej jednostka prowadząca akcję ratunkową powinna przywrócić normalną łączność radiową.

AWARYJNE WYWOŁANIA UKF

KOMUNIKACJA SAFETY

Podawane komunikaty zawierają informację niezbędną do prowadzenia bezpiecznej żeglugi np. prognozy pogody, informacje o nieoznakowanych wrakach.

KOMUNIKAT SECURITE

CHANNEL 16

SECURITE, SECURITE, SECURITE

ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS

THIS IS **3x** [S/Y NAME]
FOR URGENT WARNING
GO TO CHANNEL [KANAL ROBOCZY NP.67]
OVER

CHANNEL 67

SECURITE, SECURITE, SECURITE

ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS

THIS IS **3x** [S/Y NAME]
MESSAGE CONTENT [INFORMACJA DOT. BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI]
OVER

AWARYJNE WYWOŁANIA UKF

KOMUNIKACJA MAYDAY RELAY

Przekazywanie sygnału MAYDAY, podczas gdy inna jednostka w niebezpieczeństwie nie jest w stanie go samodzielnie nadać. Należy go nadać, gdy zauważy się flary lub inne radiowe sygnały wzywania pomocy lub po usłyszeniu komunikatu MAYDAY nie nadeszło potwierdzenie odbioru.

KOMUNIKAT MAYDAY RELAY

CHANNEL 16

MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY

THIS IS	.....	3x [S/Y NAME]
MAYDAY	.....	[UNSAFE S/Y SHIP NAME]
POSITION	.....	[UNSAFE S/Y SHIP POSITION]
THEY HAVE	.....	[CHARAKTER NIEBEZPIECZEŃSTWA/OCZEKIWANA POMOC/INFORMACJE MOGĄCE POMÓC W AKCJI RATOWNICZEJ]
OVER		

PORADNIK UŻYTKOWANIA UKF

ALFABET FONETYCZNY							
A	ALPHA	H	HOTEL	O	OSCAR	V	VICTOR
B	BRAVO	I	INDIA	P	PAPA	W	WHISKY
C	CHARLIE	J	JULIET	Q	QUEBEC	X	X-RAY
D	DELTA	K	KILO	R	ROMEO	Y	YANKEE
E	ECHO	L	LIMA	S	SIERRA	Z	ZULU
F	FOXTROT	M	MIKE	T	TANGO		
G	GOLF	N	NOVEMBER	U	UNIFORM		

LICZBY FONETYCZNE			
0	ZERO	5	FIFE
1	ONE	6	SIX
2	TWO	7	SEVEN
3	TREE	8	EIGHT
4	FOUR	9	NINER

PROWORDS			
OVER	ODBIÓR	RECEIVED	POTWIERDZENIE ODBIORU WIADOMOŚCI
OUT	BRAK ODBIORU	SAY AGAIN	PROŚBA O POWTÓRZENIE WIADOMOŚCI
CORRECT	ODPOWIEDŹ NA POPRAWNĄ WIADOMOŚĆ	ROGER	ZROZUMIAŁEM
WRONG	ODPOWIEDŹ NA WIADOMOŚĆ ZAWIERAJĄCĄ BŁĄD	AFFIRMATIVE	TAK
THIS IS	TU	NEGATIVE	NIE
STAND BY	PROSZĘ CZEKAĆ	REPEAT	POWTÓRZ
		I SPELL	LITERUJĘ SŁOWO

KANALEY RADIOWE	
Dostępnych jest 57 kanałów o numerach kończących się na numerze 88, z których większość zarezerwowana jest dla konkretnych celów operacyjnych i handlowych	
KANAŁ 16	Zarezerwowany dla początkowego kontaktu statek – ład, statek – statek, a także do komunikacji podczas wszystkich sytuacji awaryjnych. Wszystkie statki zobowiązane są do jego monitorowania.
KANAŁ 06	Zarezerwowany dla wiadomości i bezpieczeństwa operacji.
KANAŁ 09	Ogólny kanał wywołujący. Może zostać użyty do kontroli stacji radiowej.
KANAŁ 13	Zarezerwowany dla komunikacji statek – statek oraz komunikowania się między mostkiem, a resztą statku.
KANAŁ 70	Zarezerwowany dla połączeń alarmowych DSC.

SŁOWNIK ŻEGLARSKI ANGIELSKO – POLSKI

DECK EQUIPMENT - WYPOSAŻENIE POKŁADU			
AFTDECK	Pokład rufowy	HORSESHOE	Podkowa ratunkowa
ANCHOR WITH CHAIN	Kotwica z łańcuchem	IGNITION	Rozruch
BACKSTAY	Achtersztag	JIB	Fok
BAILER	Czerpak	LAPPER	Kliwer
BIT	Poler	LIFE BUOY	Koło ratunkowe
BILGE PUMP	Pompa żęzowa	LIFE HARNESS	Pas bezpieczeństwa
BOATHOOK	Bosak	LIFEJACKET	Kamizelka ratunkowa
BOW	Dziób	LIFERAFT	Tratwa ratunkowa
BOW FITTING	Okucie dziobowe	LOWER SHROUD	Wanta kolumnowa
BOW PULPIT	Kosz dziobowy	MAINSAIL	Grot
BOW/STERN LINE	Cuma dziobowa/rufowa	MIZZEN	Bezan
BUCKET	Wiadro	MOORING ROPES	Liny cumownicze
CAP SHROUD	Wanta topowa	PORTHOLE	Bulaj
CHAIN LOCKER	Komora kotwiczna	RUNNING BACKSTAY	Baksztag
CLAM CLEAT	Knaga zaciskowa	SHACKLE	Szekla
CLEAT	Knaga	SHEET	Szot
COCKPIT LOCKERS	Bakisty	SHEET TRAVELLER	Wózek szotów
COMPANIONWAY WITH WASHBOARDS	Zejściówka ze sztorc klapami	SKYLIGHT	Światlik
DINGHY WITH OARS	Ponton z wiosłami	SPRAYHOOD	Szprycbuda
EMERGENCY TILLER	Rumpel zapasowy	STEERING COMPASS	Kompas sterowy
ENGINE GEAR LEVER	Manetka biegów silnika	STEERING WHEEL	Koło sterowe
FAIRLEAD	Kluza	STERN	Rufa
FENDER	Odbijacz	STERN RAILS	Kosz rufowy
FORE/AFT BREST ROPE	Brest dziobowy/rufowy	STORM JIB	Fok sztormowy
FORE/AFT SPRING	Szpring dziobowy/rufowy	TILLER	Rumpel
FOREDECK	Pokład dziobowy	TOPPING LIFT	Topenanta
FORESTAY	Sztag	TOW	Hol
FORWARD HATCH	Lub dziobowy	TRYSAIL	Trajsel
GENOA	Genua	TUG LINE	Lina holownicza
GRABRAIL	Handreling	WATER HOSE	Wąż do wody
HALYARD	Fał	WINCH	Kabestan
HAND BERING COMPASS	Namiernik ręczny	WINCH HANDLES	Korba do kabestanu
HANDRAIL	Sztormreling	WINDLASS	Winda kotwiczna
HANK	Raksa	WINDLASS HANDLE	Handzpak windy

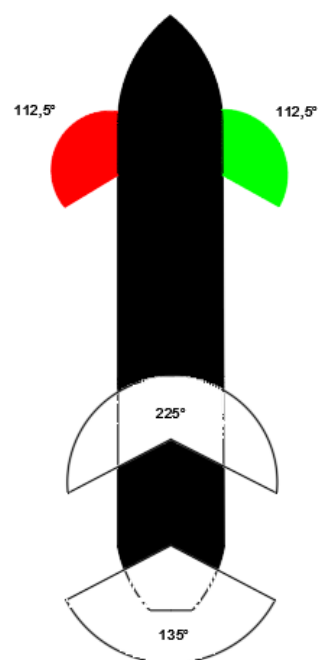
WYPEŁNIANIE DZIENNIKA JACHTOWEGO

SYMBOLE	
KK	ZAPYTAJ STERNIKA
KD	ODCZYTAJ Z PRZYRZĄDÓW (SPRAWDŹ NA MAPIE)
SZYBKOŚĆ	PODAJ ŚREDNIĄ Z OSTATNIEJ GODZINY
LOG	ODCZYTAJ Z PRZYRZĄDÓW
GLEBOKOŚĆ	
TEMPERATURA	
CISNIENIE	
POZYCJA	ODCZYTAJ Z GPS (SPRAWDŹ NA MAPIE)

STAN MORZA	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
WYSOKOŚĆ FALI (METRY)	0,0	0,0	0,1	0,5	1,25	2,5	4,0	6,0	9,0	POWYŻEJ 14
		0,1	0,5	1,25	2,5	4,0	6,0	9,0	14,0	

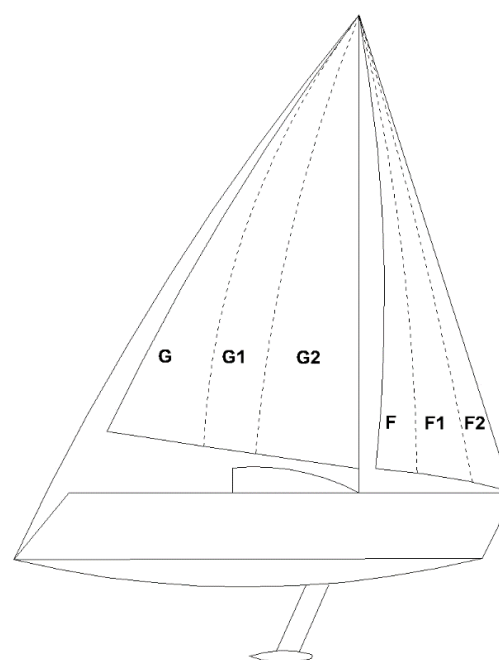
ZACHMURZENIE	
STOPIEŃ	OPIS STANU ZACHMURZENIA
0	BRAK ZACHMURZENIA LUB NIEWIELKIE
1	1/4 NIEBA ZACHMURZONE
2	1/2 NIEBA ZACHMURZONE
3	3/4 NIEBA ZACHMURZONE
X	NIEBO NIEWIDOCZNE

ŚWIATŁA



WIDZIALNOŚĆ			
STOPIEŃ SKALI	SŁOWNE OKREŚLENIE WIDZIALNOŚCI	PRZYCZYNA OBNIŻENIA WIDZIALNOŚCI	ZASIĘG WIDZIALNOŚCI
0	BARDZO ZŁA	WYJĄTKOWO GĘSTA MGŁA	0 – 50 M
1	BARDZO ZŁA	GĘSTA MGŁA, BARDZO GĘSTY ŚNIEG	50 M – 0,1 NM
2	ZŁA	UMIARKOWANA MGŁA, GĘSTY ŚNIEG, NIEZMIERNIE INTENSYWNY OPAD DESZCZU	0,1 – 0,3 NM
3	OBNIŻONA	UMIARKOWANY ŚNIEG, SILNY OPAD DESZCZU, ZAMGLENIE	0,3 – 0,5 NM
4	SŁABA	SŁABY ŚNIEG, UMIARKOWANY OPAD DESZCZU, GĘSTA MŻAWKA, ZAMGLENIE	0,5 – 1,0 NM
5	SŁABA	SŁABY ŚNIEG, UMIARKOWANY OPAD DESZCZU, GĘSTA MŻAWKA, ZAMGLENIE	1,0 – 2,0 NM
6	UMIARKOWANA	SŁABY OPAD DESZCZU, MŻAWKA, BARDZO SŁABY ŚNIEG, SŁABE ZAMGLENIE, SILNE ZMĘTNIENIE	2,0 – 5,0 NM
7	DOBRA	ZAZWYCZAJ BEZ OPADÓW I ZAMGLEŃ, ZMĘTNIENIE	5 – 11 NM
8	BARDZO DOBRA	BEZ OPADÓW I ZMĘTNIĘŃ	11 – 28 NM
9	NIEZWYKLE DOBRA (DOSKONAŁA)	POWIETRZE WYJĄTKOWO PRZEZROCZYSTE, WYSTĄPIENIE REFRAKcji ANOMALNEJ	> 28 NM

ŻAGLE



SIŁA WIATRU					
SKALA °B	ŚREDNIA PRĘDKOŚĆ WIATRU			OPIS	ZJAWISKA NA MORZU
	W	KM/H	M/S		
0	0	0	0	FLAUTA	GLADKIE
1	1	1	0,3	POWIEW	ZMARSZCZKI NA WODZIE.
	3	6	1,5		
2	4	7	1,6	SŁABY WIATR	MAŁE FALKI.
	6	11	3,3		
3	7	12	3,4	ŁAGODNY WIATR	DUŻE FALKI, ICH GRZBIETY MAJĄ WYGLĄD SZKLISTY.
	10	19	5,4		
4	11	20	5,5	UMIARKOWANY WIATR	MAŁE FALE, NA KTÓRYCH GRZBIETACH TWORZY SIĘ PIANA. SŁYCHAĆ PLUSK.
	16	29	7,9		
5	17	30	8,0	DOŚĆ SILNY WIATR	WIATR GWIŹDZE, FALE UMIARKOWANE, GĘSTE BIAŁE GRZEBIENIE.
	21	39	10,7		
6	22	40	10,8	SILNY WIATR	GRZYWACZE, DŁUGA WYSOKA FAŁA, SZUM MORZA, BRYZGI.
	27	50	13,8		
7	28	51	13,9	BARDZO SILNY WIATR	MORZE BURZY SIĘ I PIANA ZACZYNA UKŁADAĆ SIĘ W PASMA.
	33	62	17,1		
8	34	63	17,2	SZTORM/WICHER	DUŻE FALE Z POPRZERYWANYMI OBRACAJĄCYMI SIĘ GRZBIETAMI. PASMA PIANY.
	40	75	20,7		
9	41	76	20,8	SILNY SZTORM	BARDZO DUŻE FALE Z GĘSTĄ PIANĄ. GRZBIETY FAŁ ZACZYNAJĄ SIĘ ZAWIJAĆ..
	47	87	24,4		
10	48	88	24,5	BARDZO SILNY SZTORM	WIELKIE FALE. POWIERZCHNIA MORZA BIAŁA, FALE PRZEŁAMUJĄ SIĘ. WIDOCZNOŚĆ OGRANICZONA.
	55	102	28,4		
11	56	103	28,5	GWAŁTOWNY SZTORM	NADZWYCZAJ WIELKIE FALE.
	63	117	32,6		
12	63+	117+	32,6 +	HURAGAN	OLBRZYMIE FALE. POWIETRZE PEŁNE PIANY I BRYZGÓW. MORZE ZUPEŁNIE BIAŁE POKRYTE BRYZGAMI.

1. DZIEŃ TYGODNIA:				WTOREK			2. DATA:				31.03.2020			
3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	
GODZINA	KK	KD	SZYBKOŚĆ	LOG	GLĘBOKOŚĆ	ŻAGLE	SILNIK	STAN MORZA	WIATR	STAN NIEBA OPADY	WIDZIALNOŚĆ	CIŚNIENIE	TEMPERATURA	
0100														
0200	Postój w porcie													
0300	Hel													
0400								3	S5	X	6	1009	12	
0500														
0600														
0700														
0800	-	KPL	4,5	20,1	13	-	1800	2	SSW4	X	7	1010	20	
0900	305	315	2,5	23,9	28	G, F2	-	2	SSW3	X	7	1011	21	
1000	310	315	3,2	26,2	22	G, F2	-	2	SW2	X	7	1011	21	
1100														
1200	Postój w porcie							1	SW1	3	7	1011	24	
1300	Jastarnia													
1400														
1500														
1600								1	WSW1	2	7	1012	25	
1700														
1800														
1900														
2000								1	WSW1	2	7	1013	20	
2100														
2200														
2300														
2400								2	W2	3 d	6	1012	11	

17. ZLICZENIE	NA POSTOJU	ŻAGLE	SILNIK	ŻAGLE + SILNIK	W TYM POWYŻEJ 6°B	PRZEBYTO NM
Z PRZENIESIENIA	100	10	10	20	5	100
Z BIEŻĄCEJ DOBY	21	2	1	3	0	8
DO PRZENIESIENIA	121	12	11	23	5	108

18A. PORT WYJŚCIA: HEL				18B. PORT WEJŚCIA: JASTARNIA					
18c. POSTÓJ W PORCIE:									
19.	20.				21.		22.		
WACHTA	PRZEBIEG ŻEGLUGI ORAZ UWAGI				POZYCJA		PODPIS OFICERA		
					Φ	Λ			
I							S		
					54°36.7'N	018°47.1'E			
II	0730 uruchomiono silnik, 0740 ← HEL 0745 ↓ lewa główka portu Hel 0748 KPL						P		
	54°35.5'N	018°47.5'E							
III	0805 G↑ F2↑ odstawiono silnik 0815 wydano śniadanie – jajecznica z węglem 0930 Zaobserwowano stado fok pod dziobem 1000 ↓ 0,3 nm boja bezpiecznej wody JAS 1005 G↓ F↓, uruchomiono silnik, KPL 1035 ∩∩ RF Port Jastarnia. LOG:27,8						Y		
					54°37.2'N	018°44.1'E			
					54°39.3'N	018°40.3'E			
		54°41.4'N	018°40.3'E						
I							S		
II							P		
					54°41.4'N	018°40.3'E			
III							Y		
					54°41.4'N	018°40.3'E			
		54°41.4'N	018°40.3'E						
I							S		
		54°41.4'N	018°40.3'E						

		GODZINA	UWAGI
23.	ZAPALENIE ŚWIATEŁ NAW.	-	-
24.	ZGASZENIE ŚWIATEŁ NAW.	-	-

		GODZINA	III OFICER
25.	SPRAWDZENIE POZIOMU OLEJU	0725	Y
	SPRAWDZENIE STANU ZĘZY	0755	Y
27.	UZUPEŁNIENIE WODY	1135	Y
28.	LADOWANIE AKUMULATORA	1045	Y

29. DZIENNIK JACHTOWY ZA DZIEŃ BIEŻĄCY	
SPRAWDZONO I ZAMKNIĘTO	
I OFICER	S
KAPITAN	P

