

TOM CUNLIFFE

PODREČZNIK DAY SKIPPER

Pewne i bezpieczne dowodzenie jachtem

Tłumaczenie
Małgorzata Czarnomska



Tom Cunliffe: *Podręcznik DAY SKIPPER.*
Pewne i bezpieczne dowodzenie jachtem
Nowe wydanie książki *Inshore Skipper*
Tytuł oryginału: *The Complete Day Skipper*
Copyright © for this edition by Wydawnictwo Nautica, 2026
© Tom Cunliffe 2002, 2005, 2009, 2012, 2016, 2020, 2024 together
with the following acknowledgment:
This translation of THE COMPLETE DAY SKIPPER,
7th edition (2024) is published by
WYDAWNICTWO NAUTICA by arrangement with Bloomsbury Publishing Plc.
Wszystkie prawa zastrzeżone.

Wydanie I

Tłumaczenie: Małgorzata Czarnomska
Redakcja: Rafał Sarna *MODESTIA*
Korekta: Rafał Sarna, Katarzyna Sarna
Opracowanie graficzne i projekt okładki: Marzena Piłko

ISBN 978-83-66846-86-9
ISBN ebook 978-83-66846-87-6

Druk: Skleniarz



Warszawa 2026

Wydawnictwo Nautica
e-mail: wydawnictwonautica@wydawnictwonautica.pl
www.wydawnictwonautica.pl

SPIS TREŚCI

PRZEDMOWA	5	Pierwsze kroki pod żaglami	58
WSTĘP.....	6	Żagle i kabestany	61
PODZIĘKOWANIA.....	10	Podstawy żeglowania	69
		Ćwiczenia.....	73
1. CO ZNAJDZIESZ NA JACHCIE	12	5. PRAKTYKA MORSKA	75
Zakrętowanie.....	12	Przygotowanie do rejsu	75
Kadłub.....	13	Bezpieczeństwo na pokładzie....	75
Maszt	15	Przechowywanie żagli.....	77
Silnik.....	16	Słabe wiatry i zmniejszanie powierzchni żagli	78
Kambuz.....	18	Problemy z silnikiem.....	83
Ster	20		
2. WYJŚCIE Z PORTU	22	6. PODSTAWY NAWIGACJI ..	89
Teoria.....	22	Pozycja i odległość.....	89
Liny cumownicze	25	Kierunek.....	91
Odejsie od kei	30	Pływy	94
Manewrowanie w praktyce.....	32	Ploter nawigacyjny – zastrzeżenie	100
Powrót do kei.....	36		
3. PIERWSZY REJS	39	7. NAWIGACJA W PRAKTYCE.....	101
Czytanie mapy.....	39	Określanie własnej pozycji.....	101
Oznakowanie nawigacyjne.....	44	Kontynuowanie żeglugi	108
Wyjście z portu	49		
Wielki błękit.....	52	8. WEJŚCIE DO PORTU.....	110
4. CZAS POSTAWIĆ ŻAGLE ..	54	Nawigacja pilotowa	110
Teoria żeglowania.....	54	Wybór kei.....	115

9. ETYKIETA JACHTOWA 118

Etykieta flagowa 118

Cumowanie w tratwie..... 119

10. POGODA 122

Skala Beauforta..... 122

Widzialność..... 124

Układy baryczne..... 125

Źródła prognoz pogody..... 128

11. WYJŚCIE W MORZE 131

Przygotowania 131

Prowadzenie jachtu na morzu... 134

Życie na pokładzie..... 137

12. NAWIGACJA DLA ZAAWANSOWANYCH 141

Wysokości pływów –

ciąg dalszy 141

Obliczanie wysokości pływów... 144

Nawigacja na prądzie 147

Dewiacja kompasu..... 152

Programy do nawigacji

elektronicznej 156

Poprawianie map 159

13. PLOTERY ELEKTRONICZNE.....160

Rodzaje map elektronicznych... 160

Funkcje plotera

elektronicznego 164

14. MGŁA..... 166

Bezpieczeństwo we mgle 166

Taktyka we mgle..... 169

Nawigacja we mgle 170

15. KOTWICZENIE, CUMOWANIE, MANEWROWANIE 173

Manewrowanie na silniku 173

Manewry pod żaglami 178

Kolejne umiejętności 184

16. SYTUACJE AWARYJNE – JAK IM ZAPOBIEGAĆ..... 187

Trzymanie się z dala

od problemów..... 187

Człowiek za burtą..... 190

Wywołanie alarmowe

i pomoc SAR..... 195

CO DALEJ... 200

SŁOWNICZEK..... 201

LISTA RZECZY DO SPRAWDZENIA PRZED ZEJŚCIEM Z JACHTU 204

JEDNOSTKI MIAR 205

INDEKS 206

PRZEDMOWA

Wzięcie na siebie odpowiedzialności za jacht to sytuacja wyjątkowa, niepodobna do żadnej z tych, z którymi spotykamy się na co dzień. Może to być doświadczenie jednocześnie odprężające, ekscytujące, porywające, ale czasem też zniechęcające. Nie ma dwóch takich samych rejsów, jednak niezależnie od kombinacji odczuć żeglowanie zmusza człowieka do odkrywania samego siebie. Dlatego właśnie dowodzenie jachtem to tak pasjonujące zajęcie.

W żegludze nie uniknie się ruchu. Nie jest on podobny do tego, który czeka cię podczas treningu na siłowni trzy razy w tygodniu, ale – w zależności od łódki – na pewno wyćwicz cię na tyle, na ile pozwolisz, i z pewnością utrzyma cię w formie. Bezpieczna nawigacja wymaga z kolei wysiłku umysłowego, a moment podejmowania decyzji taktycznych ujawnia kluczowe cechy osobowości, a czasem stanowi nie lada wyzwanie i potrafi zmęczyć emocjonalnie. Ale w czasie rejsu liczy się nie tylko krzepa i intelekt. Ważne jest też funkcjonowanie w zgodzie z naturą. Połączenie przyptywu i wiatru wiejącego z zachodu może być dla nas bardzo korzystne lub wprost przeciwnie, tak czy inaczej i tak nic nie zrobisz ani z jednym, ani z drugim, możesz tylko dostosować się i czekać na zmianę warunków. W dawnych czasach akceptacja kapryśnych sił natury przychodziła żeglarzom łatwo. Obecnie jesteśmy przyzwyczajeni do ogrzewanych domów, silników spalinowych i internetu, więc pogodzenie się z czymś, na co nie mamy wpływu, jest trudne, a mimo to niezbędne, jeśli chcemy dowodzić jednostkami na morzu. Umiejętność dostosowania się to też przysłowiowy początek mądrości. Do tego nigdy nie należy zapominać o pięknie, jakie niesie ze sobą przebywanie na morzu – o jego nieustannej zmienności i możliwości odwiedzania nowych miejsc.

Zadaniem niniejszej książki nie jest przeistoczenie cię w zawodowego skipera w ciągu jednego weekendu. Została ona napisana tak, byś zdobywając podstawową wiedzę i umiejętności, nabywał coraz większej pewności siebie.

Tom Cunliffe

WSTĘP

Gdy w 1970 roku zarząd RYA (Royal Yachting Association), naczelnej organizacji żeglarskiej w Wielkiej Brytanii, ustalał pod kierownictwem komandora Billa Andersona system stopni żeglarskich, jasne było, że Yachtmaster Offshore nie może być jedynym oferowanym certyfikatem. Wysoki poziom umiejętności, zakres wiedzy teoretycznej oraz staż morski wymagane na ten stopień byłyby zniechęcające dla większości osób chcących się szkolić. Postanowiono więc ustanowić kolejne możliwe do zdobycia stopnie w sposób bardzo przemysłany.

Po szkoleniu Introduction to Yachting i zupełnie podstawowym kursie z zakresu bezpieczeństwa i nawigacji przychodzi czas na Competent Crew. Jest to pełnowymiarowe szkolenie przeznaczone dla osób, które chcą być aktywnymi członkami załóg. Część materiału jest przydatna zarówno dla załogantów, jak i skiperów, a ponieważ dla dowódców są to zagadnienia obowiązkowe, umieściłem je w pierwszych rozdziałach niniejszej książki. Jest to dodatkowo korzystne dla osób, które podczas kursu na certyfikat Competent Crew chcą poszerzyć swoją wiedzę. Następnym krokiem po byciu rzetelnym i kompetentnym załogantem jest spróbowanie swoich sił w dowodzeniu jachtem.

Głęboka wiedza jest najważniejsza, dlatego wymagania dla początkujących skiperów są postawione tak, aby pierwsze kroki w dowodzeniu mógł postawić niemal każdy. Zgodnie z założeniami RYA na pierwszym miejscu zawsze stoi bezpieczeństwo, toteż uznano, że prowadzenie jachtu nocą przez osoby bez doświadczenia i odpowiedniej wiedzy jest zbyt ryzykowne. W efekcie tego rozumowania stworzono certyfikat Day Skipper, przeznaczony nie tylko dla żeglarzy początkujących, ale również dla tych bardziej doświadczonych, którzy wcześniej po prostu nie zapuszczali się na odległe akweny.

Day Skipper to z definicji: „osoba posiadająca wiedzę i umiejętności pozwalające jej na dowodzenie małym jachtem podczas krótkiego rejsu w porze dziennej i w dobrych warunkach pogodowych oraz na wodach, których specyfikę zna”.

To ostatnie założenie może wydawać się paradoksalne, jako że każdy musi gdzieś zacząć i nie da się poznać akwenu bez uprzedniego wypłynięcia na niego pierwszy raz. Rzecz w tym, że warto zdobyć doświadczenie, żeglując najpierw przez jakiś czas po tych samych wodach, zanim podejmie się decyzję o wyruszeniu dalej.

Mniej formalny sposób na określenie kompetencji osoby z tym certyfikatem brzmi następująco: jest to ktoś, kto może wyczerterować niewielki jacht w poniedziałek i oddać go w weekend bez uszkodzeń, w tym samym porcie i na czas. Jak widać, kluczowa dla skipera jest świadomość własnych ograniczeń. Wie on już, że nie ma czegoś takiego jak pech na morzu. Jest tylko nieumiejętność przewidywania i podejmowanie błędnych decy-



▲ Wchodzenie do zatłoczonego portu może być na początku stresujące, ale dobrze przygotowanemu skiperowi nie powinno nastroczać trudności

zji. Jeśli na przykład w prognozie na piątek jest zapowiedź sztormowego wiatru, to jacht musi stać bezpiecznie na cumach już w czwartek wieczorem, a skiper powinien myśleć nad jakimś zajęciem dla załogi, które utrzyma ją w piątek z daleka od lokalnych pubów. Jeśli tak się nie stanie, w najgorszym razie jacht musi znaleźć się wyżej względem wiatru w stosunku do portu docelowego. To właśnie jest dobre planowanie. Zaplanować należy też manewry w porcie – dobrze jest umieć określić, która keja będzie łatwiejsza, a która trudniejsza do podejścia.

Wraz ze zdobywaniem doświadczenia bystry skiper zauważy, że kierowanie się nadzieją na pozytywny rozwój sytuacji przynosi zdecydowanie mniej spokoju i pewności niż gruntowne, racjonalne przemyślenie możliwych scenariuszy. Stary kapitan szkunera, z którym miałem przyjemność pływać, zwykł mawiać, że dno oceanu jest usiane optymistami. Nie wiem, czy posunąłbym się aż tak daleko, ponieważ każdy, kto wyrusza w morze, musi mieć w sobie nadzieję, że wszystko będzie dobrze, niemniej wiadomo, o co chodzi. Na początku przygody z żeglarswem dobrze jest więc pływać asekurancko, zakładać o jeden ref więcej niż inni, aniżeli ścigać się, mocząc relingi i przyprawiając się o przyspieszone bicie serca.

Instruktor żeglarswta ma tydzień na to, by doprowadzić swoich podopiecznych do takiego właśnie poziomu ostrożnej pewności siebie. Przeważnie się to udaje. Gdy sam stawiałem pierwsze kroki jako instruktor, sprawy wyglądały zupełnie inaczej. W latach sześćdziesiątych nie było kursów takich jak dziś. Nie było nauczyciela, który pokazałby mi cokolwiek,

więc po prostu wszedłem na pokład i oddałem cumy. Popełniłem szereg błędów. Nauka była bolesna i powolna, ale byłem wtedy bardzo młody, toteż lekcje zapadały głęboko w pamięć.

Nigdy nie zapomnę, co działo się w mojej głowie w tamtym czasie. Niektóre założenia, które poczyniłem, zostały obalone dopiero wiele lat później. Pamiętam, że w książkach było tyle wiedzy, tyle zagadnień związanych z żeglarstwem, że nie nadążałem z ich przyswajaniem. Poza tym czułem się zagubiony, próbując łączyć teorię z praktyką. Wiele razy zdarzyło się, że gdy właśnie zabierałem się do refowania żagli, głębokość wody nieoczekiwanie spadała i traciłem pewność co do swojej pozycji. Dopiero z czasem nauczyłem się rozpoznawać priorytety.

Mając w pamięci własne doświadczenia, skonstruowałem tę książkę tak, żeby wiedza praktyczna miała przewagę nad teoretyczną, a ta druga pojawiała się wtedy, kiedy jest rzeczywiście istotna. Podobnie jak w prawdziwym życiu tutaj także lekcje nie zawsze są dawką ładnie uporządkowanych informacji zgodnych z programem nauczania.

Jako skiper będziesz często musiał decydować, z którym z niecierpiących zwłoki zadań trzeba się uporać najpierw. Moim pierwszym zadaniem jest jak najszybsze wyciągnięcie cię z portu. Dlatego po początkowym rozdziale, dotyczącym podstaw konstrukcji i funkcjonowania jachtu, przechodzę od razu do wyjścia z portu na silniku. Uznałem, że lepiej będzie, jeśli opanujesz odchodzenie od kei i podchodzenie do niej oraz wszystkie zagadnienia związane z cumowaniem, zanim podejmiesz wyzwanie płynięcia pod żaglami. Większość współczesnych jachtów ma niezawodny silnik Diesla o takiej mocy, że ciężko jest go nazywać silnikiem pomocniczym. Rozważaniami na temat liczenia pływów w portach dołączonych zajmijmy się, gdy będziemy już bujać się na falach pod żaglami.

Na początku poznasz podstawy locji i nawigacji, które umożliwią ci bezpieczne wyjście z portu macierzystego i uniknięcie kłopotów. Oczywiście do nauczenia się jest znacznie więcej, ale jeśli cały materiał zostałby przedstawiony od razu, w połowie czytania byłbyś już całkiem zagubiony. Skończyłoby się na wybiórczym przyswojeniu informacji, i to wcale nie tych najważniejszych. Na tym etapie musisz przede wszystkim nauczyć się prowadzić jacht.

Z mojego doświadczenia jako egzaminatora na stopnie RYA wynika, że ludzie mają naturalną tendencję do wbijania sobie do głowy danych, zamiast skupić się na opanowaniu podstaw. A przecież znacznie przyjemniej jest po prostu żeglować, niż przyswajając sobie niuanse meteorologii czy zgłębiać tajniki prawa drogi. Spróbujemy zatem rozwijać umiejętności w sposób naturalny, uzupełniając je w miarę wzrostu kompetencji.

Możliwe jest prowadzenie jachtu nawet bez opanowania wszystkich informacji z programu certyfikatu Day Skipper – trzeba tylko znać swoje ograniczenia i w ich rozpoznaniu zamierzam ci pomóc. Zależy mi, abyś myślał jak żeglarz i planował wyłącznie takie trasy, o których wiesz, że sobie z nimi poradzisz. Gdy tylko znajdziesz się na morzu, będziesz miał okazję uczyć się poprzez zdobywanie doświadczenia. W żadnej książce nikt nie przewidzi wszystkich możliwych sytuacji, natomiast tydzień szkolenia praktycznego w dobrej szkole żeglarskiej da naprawdę dużo. Jeśli coś się nie uda, nie pomoże oglądanie się na instruktora. Na morzu to my sami – jako dowódcy – jesteśmy zawsze ostatecznie odpowiedzialni za swoje błędy.

- Pisząc książkę, używałem słownictwa żeglarskiego, nie siląc się na uproszczenia. Jest to zasadne, ponieważ używanie właściwych terminów wyklucza możliwość niedopowiedzeń. Jeżeli w tekście było mi niezręcznie wyjaśniać coś, co dla wielu jest oczywiste, przy pierwszym użyciu danego terminu umieszczałem gwiazdkę. Znaczenie można sprawdzić w słowniczku na końcu książki.
- Jednostkami miar są często stopy i cale, dlatego że sam nimi operuję. Większość świata anglojęzycznego wciąż określa długość jachtu w stopach i pewnie tak zostanie. Odległości na morzu w naturalny sposób określa się w milach, a nie w kilometrach, za to głębokości są podawane w metrach, podobnie jak wysokości pływów. Dla odległości mniejszych niż mila stosuję jardy, stopy i cale – mila morska to prawie dokładnie 2000 jardów, albo 1852 metry, przez co jardy są łatwiejsze do stosowania. Każdy ma prawo wybrać wygodne dla niego jednostki miar i jeśli usłyszysz, że ktoś podaje odległość jako „200 metrów”, będzie to równie prawidłowe. Dla osób, którym przyjęte przeze mnie jednostki nie przypadły do gustu, polecam tabelę z przelicznikami w załączniku 2.
- Każdy instruktor potwierdzi, że kandydaci na certyfikat Day Skipper wchodzą na pokład z różnym poziomem wiedzy i umiejętności. Jeśli już trochę żeglowałeś, pierwsze dwa rozdziały książki możesz jedynie przewertować. Upewnij się, że znasz zawarty tam materiał, i przejdź do dalszej części. Po zakończeniu lektury i przyswojeniu wiedzy z niniejszego podręcznika z pewnością uda ci się zdać egzamin. Co więcej, będziesz umiał krytycznie podchodzić do własnych umiejętności i na tej podstawie będziesz się uczył dalej.

PODZIĘKOWANIA

Ta książka nie mogłaby powstać, gdyby nie mój ojciec, którego nowatorskie wówczas i niekonwencjonalne podejście do edukacji zaowocowało puszczeniem mnie samodzielnie na łodzi żaglowej na jezioro w bardzo młodym wieku. Towarzyszem tej pierwszej wyprawy żeglarskiej był Martin Matthews, któremu również należą się podziękowania. Za bezinteresowną pomoc przy pracy nad treścią i wydaniem książki na podziękowania zasługują również: Ros Cunliffe, James Stevens oraz pierwsza wydawczyni Janet Murphy, która była pomysłodawczynią książki. Dziękuję także wszystkim moim uczniom z kursów przygotowujących do egzaminu na certyfikat Day Skipper, którzy nauczyli mnie więcej, niż mogą podejrzewać.

Składam też podziękowania Hydrografowi Marynarki Wojennej za pozwolenie na wykorzystanie fragmentów map Admiralicji Brytyjskiej oraz tablic pływów, a wydawnictwu Adlard Cole Nautical za zgodę na wykorzystanie fragmentów *Reeds Nautical Almanac*. Na podziękowania za cierpliwość i nieustające poczucie humoru zasługują moje redaktorki Liz Multon, Clara Jump oraz Kate Beer.



▲ Jedną z największych przyjemności w życiu jest siedzenie w kokpicie po zakończeniu dobrego rejsu