



**TOM CUNLIFFE**

# **PROFESJONALNY SKIPER**

**WIEDZA O ŻEGLOWANIU, NAWIGACJI I WYPOSAŻENIU  
NIEZBĘDNA DO DOWODZENIA JACHEM**



Na  
podstawie  
kursu  
**YACHTMASTER  
RYA**

**TOM CUNLIFFE**

**PROFESJONALNY  
SKIPER**



**TOM CUNLIFFE**

# **PROFESJONALNY SKIPER**

**WIEDZA O ŻEGLOWANIU, NAWIGACJI I WYPOSAŻENIU  
NIEZBĘDNA DO DOWODZENIA JACHEM**

Tłumaczenie  
Małgorzata Czarnomska



Tom Cunliffe: *Profesjonalny skiper. Wiedza o żeglowaniu, nawigacji i wyposażeniu niezbędna do dowodzenia jachtem.*

Tytuł oryginału: *The Complete Yachtmaster*

Copyright © for this edition by Wydawnictwo Nautica, 2018

© Tom Cunliffe 2014 together with the following acknowledgment:

'This translation of THE COMPLETE YACHTMASTER, 9th edition is published by WYDAWNICTWO NAUTICA by arrangement with Bloomsbury Publishing Plc.

Autor wyraża wdzięczność panom Alanowi Watsonowi i Johnowi Hartowi za to, że ku pożytkowi czytelników zechcieli podzielić się w książce wiedzą na temat radarów. Fragmenty map Admiralicji Brytyjskiej (strony 111, 145, 165, 202, 223) zostały wykorzystane za zgodą UKHO.

Mapka na stronie 229 została udostępniona dzięki uprzejmości Imray.

Wydanie I

Tłumaczenie: Małgorzata Czarnomska

Redakcja i konsultacja merytoryczna: kpt. Krzysztof Siemieński

Korekta: Jolanta Gomółka, Katarzyna Sarna

Skład: Marzenna Dobrowolska

Projekt okładki (na podstawie oryginału): Marzenna Dobrowolska

Zdjęcia: Cunliffe Images

ISBN 978-83-948321-3-1

ISBN ebook 978-83-948321-4-8

Druk: OZGraf

Warszawa 2018



Wydawnictwo Nautica

e-mail: [wydawnictwonautica@wydawnictwonautica.pl](mailto:wydawnictwonautica@wydawnictwonautica.pl)

[www.wydawnictwonautica.pl](http://www.wydawnictwonautica.pl)

# SPIS TREŚCI

<b>WSTĘP</b> .....	<b>1</b>	Kotwiczenie	42
<b>1 SKIPER</b> .....	<b>4</b>	Przy kei	42
<b>2 TEORIA ŻEGLOWANIA</b> .....	<b>8</b>	<b>6 MANEWROWANIE NA SILNIKU</b> .....	<b>44</b>
Żagle	9	Oś obrotu	44
<b>3 EFEKTYWNE ŻEGLOWANIE</b> .....	<b>14</b>	Odejście z wiatrem	45
Trymowanie żagla przedniego	15	Efekt steru	45
Trymowanie grota	17	Efekt śruby	46
Zestawy żagli	19	Ruch naprzód	47
Zrównoważenie kadłuba	19	Zacieśniona cyrkulacja	47
Refowanie żagli	20	Ruch do tyłu na silniku	49
Genaker	22	Cumowanie	49
<b>4 PŁYWANIE POD ŻAGLAMI</b> .....	<b>23</b>	Podejście burtą	54
Halsowanie	23	Odchodzenie burtą od kei	58
Zwrot przez rufę	24	Ster strumieniowy	59
Genua na wytyku	26	<b>7 LINY I WĘZŁY</b> .....	<b>60</b>
Redukowanie żagli bez stresu	28	Rodzaje lin	60
Stawanie w dryf	28	Fały z lin stalowych	61
Refowanie	30	Węzły, szplasy i opaski	62
Refowanie jedną liną	32	Zakończenia lin	65
Grot refowany do masztu	32	Obsługa lin	66
Grot rolowany do bomu	32	Wiązanie lin	68
Zmiana żagla przedniego	33	Cumowanie burtą do kei	69
<b>5 MANEWROWANIE POD ŻAGLAMI...</b>	<b>35</b>	Holowanie	71
Bez hamulców	35	Holowanie za pomocą pontonu	72
Wiatr	36	<b>8 KOTWICZENIE</b> .....	<b>73</b>
Prądy i pływy	36	Trzymanie dna	73
Żeglowanie powoli	37	Rodzaje kotwic	74
Cumowanie pod żaglami	39	Rodzaje łańcuchów i lin kotwicznych	76
		Obciążanie łańcucha kotwicznego	77
		Wybór kotwiczowiska	78

Ułożenie łańcucha	79	<b>14 WYSOKOŚCI PŁYWÓW..... 128</b>	
Podnoszenie kotwicy	83	Tablice pływów	129
Kotwica zaczepiona na dnie	83	Czas	130
Kotwiczenie dziobem lub rufą do nabrzeża	85	Porty dołączone	130
Schodzenie z mielizny	87	Definicje dotyczące pływów	133
Kotwiczenie w warunkach sztormowych	88	Wysokość pływu	135
		Krzywe pływu	136
<b>9 SILNIKI JACHTOWE ..... 89</b>		Czynniki nieastronomiczne zmieniające wysokość pływów	139
Podstawowa konserwacja	89	Istota pytania o wysokość pływu	140
Rozwiązywanie problemów	91	Bezpieczeństwo przy liczeniu pływów	143
Problemy z paliwem	93		
<b>10 ŻEGLOWANIE W TRUDNYCH WARUNKACH..... 96</b>		<b>15 PRĄDY PŁYWOWE..... 144</b>	
Przygotowanie jachtu	97	Bystrza	144
Żagle	97	Stan morza a prądy pływowe	145
Sterowanie na fali	99	Informacje o prądach pływowych	145
Techniki przetrwania	101		
<b>11 WSTĘP DO NAWIGACJI..... 104</b>		<b>16 PODSTAWY NAWIGACJI TRADYCYJNEJ ..... 151</b>	
<b>12 MAPY, PUBLIKACJE I INSTRUMENTY NAWIGACYJNE ..... 108</b>		Kompas	151
Szerokość i długość geograficzna a kula ziemska	108	Deklinacja magnetyczna	152
Odwzorowania map	109	Dewiacja	154
Kierunek	111	Wpływ przechyłu	157
Skala mapy a planowanie rejsu	111	Lokalne anomalie magnetyczne	157
Symbole na mapach	112	Inklinacja magnetyczna	157
Inne informacje na mapie	114	Log	158
Zero mapy	114	Głębokość	160
Mapy żeglarskie	115		
Mapy elektroniczne	115	<b>17 POZYCJA ZLICZONA ..... 163</b>	
Poprawki do map	116	Dryf	164
Almanach	117	Wektory na mapie	165
Locje i przewodniki żeglarskie	117	Wektor prądu	165
Instrumenty nawigacyjne	119	Echosonda	167
		Nakresy na mapie	167
		Dziennik jachtowy	167
<b>13 ZNAKI NAWIGACYJNE..... 120</b>		<b>18 KLASYCZNE WYZNACZANIE POZYCJI ..... 169</b>	
Latarnie morskie	121	Określanie pozycji na oko	169
Znaki nawigacyjne na morzu	124	Źródła linii pozycyjnych	172
Znaki przybrzeżne	125	Planowanie i dostosowywanie kursów	176

Pozycja z dwóch namiarów niejednoczesnych	177	Kurs rzeczywisty	221
Ocena jakości pozycji	179	Strategia	222
<b>19 SATELITY I RADARY..... 181</b>		Plan podejścia	222
GPS	182	<b>23 NAWIGACJA PILOTOWA..... 223</b>	
Odzworowanie kartograficzne	183	Bezpieczny kurs	224
Inne funkcje GPS-u	184	Nawigacja za pomocą plotera	228
Elektroniczne plotery	188	Planowanie na zapas	228
Nawigacyjne komputery pokładowe	195	<b>24 NAWIGACJA PODCZAS PRZELOTU ..... 230</b>	
Radar	195	Plan podróży	231
<b>20 WYZNACZANIE KURSU..... 200</b>		Żegluga bez elektroniki	232
Kurs rzeczywisty przy zmianie prądu	202	Ta sama trasa z wykorzystaniem GPS-u i mapy papierowej	235
Dłuższy przelot	203	Przelot z ploterem	238
Dryf	205	<b>25 POZOSTAŁE ASPEKTY PRZYGOTOWANIA REJSU ..... 240</b>	
Prąd poprzeczny a GPS	206	Jedzenie	240
<b>21 STRATEGIA NAWIGACYJNA..... 208</b>		Sen	241
Wiatr, prąd, dzień i noc	208	Ciepło	242
Zmiany wiatru	208	Przestrzeń	242
Halsowanie po wodach bez prądów	209	Choroba morska	242
Preferowany hals	209	<b>26 MGŁA..... 244</b>	
Niespodziewane zmiany kierunku wiatru	210	Nieustanne kontrolowanie swojej pozycji	244
Prognozowane zmiany kierunku wiatru	211	Specyfika żeglowania we mgle	245
Halsowanie przy prądzie poprzecznym	211	Taktyki żeglowania we mgle	246
Halsowanie przy poprzecznym prądzie pływowym	212	Znajdowanie wejścia do portu we mgle	247
„Halsowanie” z wiatrem	214	<b>27 UNIKANIE KOLIZJI PRZY OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI 250</b>	
<b>22 PLANOWANIE PODRÓŻY..... 215</b>		Obowiązek prowadzenia obserwacji	252
Mapy i odległości	216	AIS	252
Alternatywne porty docelowe	217	Radar cyfrowy	254
Waypointy	217	Ustawienia widoku na ekranie	254
Spisy waypointów	217	Proste unikanie kolizji	257
Planowanie podróży na ploterze	218	MARPA	259
Pogoda	219	Wskazówki – używanie radaru do unikania zderzeń na morzu	262
Prądy pływowe	219		
Strefy rozgraniczenia ruchu (TSS)	220		
Wysokości pływów	220		
Światło dzienne	221		
Paliwo	221		



<b>28 NAWIGACJA I TAKTYKA ŻEGLOWANIA W TRUDNYCH WARUNKACH.....</b>	<b>264</b>	<b>32 POGODA .....</b>	<b>295</b>
Nawigacja w trudnych warunkach	265	Niż frontowy	295
<b>29 POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU AWARII.....</b>	<b>269</b>	Wzajemnie wykluczające się masy powietrza	296
Zestawy narzędzi i części zamienne	270	Cyrkulacja powietrza	297
Zapobieganie pożarom i postępowanie na wypadek pożaru	274	Tworzenie się niżu	297
Takielunek awaryjny	274	Tory przemieszczania się niżów	299
Lina nawinięta na śrubę napędową	276	Anatomia frontów	299
Awaria układu sterowniczego	277	Okluzja	301
Utrata masztu	278	Niż wtórny	301
<b>30 SYTUACJE AWARYJNE.....</b>	<b>279</b>	Lokalizacja centrum niżu	301
Ratunek przez łódź ratowniczą	281	Siła wiatru w niżu	302
Ratunek z udziałem śmigłowca	281	Wiatry sztormowe	302
Pierwszy na miejscu akcji	284	Niże na półkuli południowej	302
Zejście do tratwy ratunkowej	284	Wyż	303
Pirotechnika	286	Mgła	303
<b>31 CZŁOWIEK ZA BURTA.....</b>	<b>288</b>	Bryza morska	303
Metoda półwiatrowa	289	Ważne wiatry lokalne	304
Metoda Crash-stop	291	<b>ZAŁĄCZNIK: STATECZNOŚĆ JACHTÓW ŻAGLOWYCH .....</b>	<b>305</b>
Podjęcie człowieka na pokład	292	Krzywa GZ	305
SAR	294		



- ▮ Czas podnieść banderę, postawić załogę na nogi, zasztauować ponton i ruszyć w drogę.

# WSTĘP

Na rynku żeglarskim jest bardzo wiele książek na każdy temat związany z morzem. Coś o tym wiem, jako że sam napisałem ich sporo.

Istnieją dwa typy specjalistycznych publikacji żeglarskich. Pierwszy obejmuje takie zagadnienia, jak: nawigacja, manewrowanie jachtem i meteorologia, czyli te, które każdy skiper musi znać w stopniu bardziej niż zadowalającym. Drugi rodzaj dotyczy nieustannie poszerzającej się puli tematów związanych mniej bezpośrednio z istotą bezpiecznego przeprowadzenia jachtu z jednego miejsca do innego. Książka, którą zamierzasz przeczytać, jest skierowana bezpośrednio do skiperów i potencjalnych skiperów. Ma na celu prezentację wszystkich kluczowych zagadnień z publikacji pierwszego typu, ułożenie ich w usystematyzowaną całość i przedstawienie w kontekście praktycznym. Powinna zatem okazać się nie tylko użyteczną towarzyszką kursu żeglarskiego, praktycznego lub teoretycznego, ale ma również stanowić długotrwałe źródło informacji idealne do umieszczenia w biblioteczkę jachtowej.

Nie twierdzę, że *Profesjonalny skiper* jest jedyną książką, której potrzebujesz, aby objąć dowodzenie na jachcie w rejsie wokółziemskim. Niektóre tematy, takie jak komunikacja radiowa, wymagają osobnego specjalistycznego podręcznika. To, że problematyka VHF stanowi osobny przedmiot na większości kursów, nie jest przypadkowe.

Równie rozległa jest wiedza dotycząca konserwacji sprzętu i prac bosmańskich – w niniejszej książce ledwie zazaczyłem kwestię dbania o jacht. Potrzeby ludzi w tym zakresie bywają bardzo różne, podobnie jak ich zdolności do wykonywania prac technicznych. Jeżeli posiadasz klasyczny drewniany jacht, to nie potrzebujesz czytać o nakładaniu powłoki epoksydowej na zniszczony kadłub laminatowy. Niezależnie od tego, jaką jednostką pływasz, powinieneś umieć wyliczyć wysokość pływu w danym miejscu o danej godzinie. Możesz być urodzonym beztalenciem w kwestiach mechanicznych i najlepsza książka o elektryce jachtowej będzie niczym więcej niż zawaliskiem na stole nawigacyjnym, a z drugiej strony posiadanie tej samej publikacji może zmienić życie twojego sąsiada. Obaj jednak, z założenia, potrzebujecie posiadać umiejętność sprawnego i eleganckiego podejścia jachtem burtą do kei.

Tego typu zagadnieniom poświęcona jest niniejsza książka. Znajdziesz w niej podstawowe wiadomości, których opanowanie i praktykowanie pozwoli ci odpowiednio prowadzić wybrany jacht po wodach przybrzeżnych i pełnomorskich, w porze nocnej i dziennej, w każdych warunkach pogodowych.

Jedynym wyjątkiem będą tu *Międzynarodowe Przepisy o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu* (ang. COLREGS). Same prawidła są proste i wystarczy nauczyć się ich na pamięć. Przepisywanie ich tu byłoby marnotrawstwem papieru. W czasach poprzedzających wprowadzenie radaru do użycia na jachtach rekreacyjnych oraz popularyzację innych pomocy elektronicznych stosowanie prawideł było naturalną częścią żeglowania, dlatego też tematyka ta była pomijana we wcześniejszych wydaniach książki. Dziś konieczność interpretowania wskazań współczesnej elektroniki jachtowej, przy znajomości najważniejszych prawideł, sprawia, że unikanie kolizji jest tak naprawdę bardziej skomplikowanym zagadnieniem. Jeżeli wykorzystuje się do maksimum możliwości urządzeń elektronicznych, wówczas można zapewnić sobie solidną ochronę przed kolizją. Nieprawidłowe bądź niepełne ich użycie tak naprawdę prowadzi do zwiększenia zagrożenia. W odpowiedzi na powyższe w książce został umieszczony rozdział obejmujący te zagadnienia.

W anglojęzycznym świecie systemy szkoleniowe zostały utworzone przez państwowe lub prywatne instytucje. Zawartość merytoryczna jest mniej więcej zbieżna i dotyczy podstawowego zakresu wiedzy, jaką winien posiadać każdy skiper.

Obowiązujący w Wielkiej Brytanii program szkoleniowy RYA Yachtmaster jest najstarszy i należy do najlepszych. Został wykorzystany jako zarys bazowy niniejszej książki. Trudno mi wymyślić lepszy początek niż opisanie mojej własnej historii jako certyfikowanego Yachtmastera.

Mając lat 30, stawiłem się na swoim jachcie o umówionej godzinie w oczekiwaniu na egzamin praktyczny. Jacht ten był trzynastotonowym kutrem, który nie był wtedy wyposażony w silnik. Niedługo przedtem ukończyłem nim rejs z Wielkiej Brytanii do Brazylii i z powrotem przez Karaiby, USA i Kanadę. Irytowało mnie, że muszę mieć patent, ale postanowiłem go zdobyć po tym, jak przypadło mi zlecenie przeprowadzenia jachtu na rzecz osoby legitymującej się uprawnieniami. W osobie egzaminatora spodziewałem się urzędnika zadającego masę głupich pytań. Nie mogłem się bardziej mylić. Lista zagadnień, które musiałem znać, była wszechstronna i racjonalna. Egzaminator okazał się być znacznie bardziej zainteresowany moją umiejętnością żeglowania niż znajomością kodu Morse'a (teraz na szczęście wyłączonego z zakresu szkolenia). Pokazał mi kilka luk w posiadanej przeze mnie wiedzy, co szczerze mnie zawstydziło. Zdałem, ale bez rzeczowej pogadanki się nie obyło.

O tym egzaminie rozmyślałem przez pół roku, po czym zaprzestałem przeprowadzania jachtów i zostałem instruktorem żeglarstwa.

Od tego czasu spędziłem wystarczająco dużo czasu, pływając i pracując z instruktorami z innych krajów, aby wiedzieć, że co prawda szczegóły oznakowania akwenów i format tablic pływów mogą się różnić, ale podstawy dobrej praktyki morskiej są niezmiennie. Żeglarze podróżują więcej niż kiedyś. Coraz więcej osób wyrusza na ocean na własnych jednostkach lub dołączając do załóg innych jachtów. Oferta czarterowa w najlepszych rejonach żeglarskich świata skłania do próbowania czegoś nowego. To wszystko sprawia, że książka nie jest dostosowana do konkretnych wymogów żadnego państwa. Pisałem ją w okolicach Solent, toteż niektóre zdjęcia przedstawiają sytuacje z wód południowej Anglii, chociaż mogą się one wydarzyć wszędzie.

Zauważysz, że zagadnienia związane z manewrowaniem i żeglowaniem są omówione w pierwszych rozdziałach książki. Powód tego stanu rzeczy jest prosty. Jeżeli jedziesz spędzić weekend na swoim jachcie, to mówisz sąsiadom, że jedziesz pożeglować. Nie powiesz: „jadę

ponawigować, widzimy się w niedzielę wieczorem”. Żeglowanie jest w tym wszystkim najważniejsze. Ze wszystkich zagadnień związanych z żeglarstwem samo pływanie wymaga najwięcej doświadczenia i dla wielu osób jest najtrudniejsze do opanowania.

Każda książka musi się jakoś zacząć. Założenie tej jest takie, że czytelnik reprezentuje poziom wiedzy odpowiadający kwalifikacjom wymaganych do uzyskania patentu RYA Day Skipper. Kurs „Introduction to Yachting” w połączeniu z ambicją również wystarczą. Czytelnicy niefunkcjonujący w systemie RYA muszą rozróżnić prawą burtę od lewej, północ od południa, a także długość od szerokości geograficznej. Jeżeli uważasz się za żeglarza, to dobrze by było, gdybyś rozumiał istotę zwrotów przez sztag i przez rufę, ponieważ stanowią one składową omawianych w książce manewrów. Jeżeli martwisz się, że poziom wiedzy w niniejszej publikacji jest dla ciebie zbyt wysoki, lepiej zainteresuj się *Inshore Skipper*. Część materiału powtarza się w obu książkach. Dzięki temu można powtórzyć wiadomości, poza tym daje to dobrą podstawę do bardziej zaawansowanych rozważań w ramach tych samych zagadnień.

Nie mogę zakończyć wstępu, nie wyjaśnwszy, dlaczego w treści książki osoby skiperów, oficerów, kuków itp. są rodzaju męskiego. Otóż inne rozwiązanie sprawiłoby, że tekst stałby się uciążliwy w czytaniu i pisaniu. Nie ma tu podtekstu sugerującego wyższość płci męskiej. Pisząc „jeżeli skiper wprowadził jacht na skały, to jego należy winić”, nie mam na myśli, że skiper płci żeńskiej nie byłby zdolny do popełnienia takiego czynu – po prostu każdorazowe zaznaczanie „jego lub ją” jest żmudne. Postanowiłem więc postąpić zgodnie z konwencją przyjętą w językach klasycznych: używam formy męskiej, gdy potrzebuję odnieść się jednym słowem do osoby, której płeć jest (na potrzeby tekstu) nieokreślona lub nieistotna.

Tom Cunliffe



Cała załoga skupiona na trymie żagli.

# 1 SKIPER

Bycie skiperem jachtu żaglowego jest jednym z najbardziej satysfakcjonujących sposobów spędzania wolnego czasu, jakie znam. Dla wielu z nas staje się czymś więcej niż tylko rozrywką, a praca zawodowa służy jedynie finansowaniu życia na jachcie.

Żeglarstwo daje szczególnie rodzaj satysfakcji, ponieważ jego uprawianie w pełni angażuje każdy element naszego jestestwa. Może być fizycznie wymagające, jeżeli tak będziemy chcieli. Niezbędne jest zaangażowanie intelektualne, ponieważ zagadnienia nawigacyjne często wymagają dużej dokładności. Ma też aspekt estetyczny: niewiele jest piękniejszych dzieł rąk ludzkich niż łódź pod żaglami sunąca po falach. Na koniec najważniejsze – morze stwarza sytuacje, w których trzeba odpowiedzieć sobie na trudne pytania dotyczące swojego charakteru. Ostatecznie dojdziemy do tego, że rola kapitana jachtu pochłania nas całkowicie i nie zostawia nam wiele miejsca na myślenie o czymkolwiek innym.

To wszystko działa jednak tylko wtedy, gdy zachowuje się zdrową równowagę w żeglarskiej rzeczywistości. Skiper, który błędnie pojmuje swoje zadanie, może mieć słabą samoocenę. Niezbyt dobre radzenie sobie, zwłaszcza jeżeli wydaje się nieuzasadnione, prowadzi do złego samopoczucia. W efekcie po jakimś czasie żeglarstwo traci swój urok nie tylko dla skipera, ale również dla tych, którzy zdecydowali się z nim pływać.

Spojrzenie na tytuły rozdziałów w niniejszej książce daje ogólne pojęcie o zakresie kompetencji, jakie powinien posiadać Yachtmaster. Nie są to osobne specjalizacje, ponieważ wszystkie zagadnienia przenikają się nawzajem w różnym stopniu i okolicznościach. Dobry skiper nie tylko jest mistrzem w każdej z dziedzin, ale potrafi ocenić ilość czasu, którą należy im poświęcić w określonej sytuacji. Taka umiejętność oceny priorytetów przychodzi wraz z doświadczeniem, ale przyswojona wiedza oraz trenowanie samego siebie w obiektywnym ocenianiu okoliczności towarzyszących danemu zadaniu są również bardzo pomocne.

Podczas przeciętnego rejsu po wodach przybrzeżnych, nawet jeżeli skiper nie zna danego akwenu, nie poświęca na nawigację zbyt dużo czasu. Po zastanowieniu, co jest do zrobienia, musisz tylko potwierdzić swoją pozycję od czasu do czasu i sprawdzić poprawność kursu do punktu docelowego. Jeżeli kurs nie jest bezpośredni, to przynajmniej zobacz, czy zyskujesz wysokość na wiatr oraz czy jesteś wystarczająco daleko od niebezpieczeństw. Na tym kończy się nawigacja. O ile jesteś za pan brat z prostymi technikami niezbędnymi do podłożenia powyższym zadaniom, przy stole nawigacyjnym powinieneś spędzać tylko kilka minut co godzinę. Przez resztę czasu

możesz wykonywać inne obowiązki: trzymować jacht i pilnować, aby załoga była najedzona, napita i zadowolona, a także pocieszać siedzącego po zawietrznej stronie kokpitu kuzyna Berta, którego twarz przybiera kolor zielony. Musisz uważać na nadciągające szkwały i unikać zderzeń z tankowcami, których zamiarem jest starcie ciebie i twej załogi z powierzchni oceanu. Tak wygląda praca skipera, który dobrze się czuje w swojej roli.

Niestety, życie nie zawsze wygląda tak różowo. Żeglarze, którzy czują się niepewnie sami ze sobą, najczęściej spędzają zbyt wiele czasu przy stole nawigacyjnym. Trudno powiedzieć, czy są dokładni w nawigacji, ponieważ często rezultatem 20 minut spędzonych nad mapą jest płatanina niewiele wnoszących linii, a następnie oddanie Neptunowi kolacji przez zawietrzny reling. Skiper, który wpada w taką pułapkę, nie ma co prawda problemu z poczuciem odpowiedzialności, ale pokazuje niedostateczne kwalifikacje i nieumiejętność dostrzeżenia najistotniejszych zadań w zakresie nawigacji.

Na morzu miejsce skipera może być w kokpicie, w kambuzie, a nawet w koi. Jedyne miejsce, przy którym powinien spędzać jak najmniej czasu, to stół nawigacyjny. Wiele osób nie zdaje praktycznego egzaminu na Yachtmastera właśnie przez ten błąd. Zwrócenie się potem do egzaminatora słowami: „Ale ja myślałem, że tego właśnie ode mnie oczekujesz”, wskazuje na niebezpiecznie niski poziom pewności siebie. Prawdziwy żeglarz powiedziałaby: „Wiem, co robię, a jeśli ten facet ma inne zdanie, to coś jest nie tak z całym systemem egzaminacyjnym”. W rzeczywistości z system wszystko jest w porządku, tak więc osoba o odpowiednich kwalifikacjach reprezentująca



- Zrelaksowany skiper gwarantuje dobrą atmosferę na jachcie, pozwala sobie zaufać i nie zostawia miejsca na zwątpienie.



podobne podejście i tak by prawdopodobnie zdała. Ważne, aby zakładać, że nasze umiejętności żeglarskie nigdy nie są wystarczające.

Bycie dobrym skiperem to więcej niż umiejętność dostrzegania priorytetów na morzu. Nawet na etapie planowania wiedza z jednej dziedziny zazębia się z wiedzą z innych dziedzin, tak aby można było osiągnąć pożądany rezultat. Nie da się dokładnie przemyśleć 10-dniowego rejsu, ani nawet 12-godzinnej halsówki pod wiatr bez taktycznych umiejętności wykorzystywania prognozowanych zmian pogody na swoją korzyść.

Matematycznie dokładne obliczenie wysokości pływu może być wręcz niebezpieczne, jeżeli nie uwzględni się poprawki na stan morza, natomiast znajomość godziny wschodu Księżyca daje



- ▶ Warto angażować dzieci do różnych prac, bo to jednoczy żeglującą rodzinę. Ten chłopiec stanie kiedyś za sterem jachtu swojego taty.

możliwość takiego zaplanowania żeglugi, aby trudny nawigacyjnie odcinek przejść przy jego świetle, oszczędzając sobie niepotrzebnych nerwów.

Są skiperzy, do których załogi wielokrotnie wracają. Inni mają ciągły problem z przekonaniem swoich ofiar do powrotu na pokład. Taki stan rzeczy nigdy nie jest dziełem przypadku, chociaż zdarza się, że w grę wchodzi niefortunny konflikt charakterów. Znacznie częściej za brak harmonii na pokładzie niewielkiego jachtu bezpośrednio odpowiada dowodzący.

Jeżeli skiper nie zna się na zagadnieniach technicznych, najlepszą taktyką pozwalającą podnieść morale załogi będzie zachęcenie do wspólnego rozwiązania problemu.

Jeżeli morze jest łaskawe, a skiper posiada umiejętności interpersonalne na wyższym poziomie, to rejs może okazać się przyjemny tak dla niego, jak i dla załogi. Zdolny autokrata, który deleguje niewiele ze swoich zadań, zgromadzi wokół siebie załogę, której jedyną funkcją na jachcie będzie wykonywanie jego poleceń, a nie grupę pracujących wspólnie pod jego przewodnictwem osób, zmierzających do osiągnięcia wspólnego celu. Jeżeli tylko skiper ma odpowiednie kompetencje, to zadowolenie załogi i sukces rejsu zależą głównie od przemyślanego delegowania zadań i spokojnej, pozytywnej komunikacji. Gdy każdy ma jasność co do stawianych wobec niego wymagań oraz nikomu nie zleca się zadania przekraczającego jego możliwości, to morale ma solidną podstawę. Skiper może z taką załogą opracować system wacht, rozdzielić mniej przyjemne obowiązki i pilnować, aby kambuz działał sprawnie.

Kompetentny nawigator lub nawet osoba w trakcie szkolenia może zostać wyznaczona do pilnowania pozycji jachtu. O ile taki ktoś nie jest wówczas nadgorliwie dozorowany przez przewrażliwionego skipera, jego poczucie satysfakcji uczyni z niego lepszego towarzysza, niż gdyby był jedynie wykorzystywany jako autopilot lub operator kabestanu.

Dobry dowódca potrafi uczynić odpowiedzialnymi ludzi o ograniczonych kwalifikacjach. Pod warunkiem, że sam w pełni czuwa nad wykonanym zadaniem, które dla załoganta stanowi wyzwanie. Jeśli wszystko pójdzie dobrze, słowna pochwała zdziała cuda w atmosferze na pokładzie. W przypadku gdyby coś zaczęło iść źle, musi nastąpić taktowna i sprawna interwencja skipera, po której załogant może kontynuować czynność. Jest wówczas lepiej poinstruowany, ale nie zganiony. Nawet małe dzieci mogą brać aktywny udział w pracach załogi – mogą obsługiwać odbijacze i bandery. To wspaniały początek morskiej kariery. Poczucie dumy z wykonanego zadania, jakkolwiek małe by ono było, wymaga podsycaenia. Rezultatem jest statek ze szczęśliwą załogą, na którym wszystko idzie sprawnie i bez zbędnego zamieszania.

Wykwalifikowany skiper wzbudza szacunek w cichy, naturalny sposób, co stawia go na pozycji ojca rodziny, którą załoga szybko się staje. Wiek i płeć nie mają tu znaczenia. Widziałem, jak 25-latek wchodzi gładko w rolę dowódcy, podczas gdy w załodze są osoby dwukrotnie starsze. Taki stan rzeczy jest naturalny i bezsprzecznie korzystny dla dobrostanu wszystkich na jachcie. Co więcej, ma historyczne uzasadnienie. Nie wszyscy się ze mną zgodzą, ale najlepsi skiperzy pływali na kliprach podróżujących do Chin w połowie XVIII wieku. Powszechne wyobrażenie jest takie, że byli to siwobrodzi mężczyźni spoglądający w takielunek przekrwionymi, naznaczonymi pięćdziesięcioma latami smagania wiatrem oczami. W rzeczywistości wielu z nich nie miało nawet 30 lat, chociaż każdy bez wyjątku był nazywany przez załogę „Stary” (ang. *The Old Man*).