Odprawa bezpieczeństwa przed rejsem

Praktyczna checklista dla skippera i załogi. Każdy element należy odnieść do konkretnego jachtu, wyposażenia, akwenu i warunków rejsu.

Jacht / typ		Data i port	
Skipper		Liczba osób	
Call Sign		MMSI	
Kanał portowy / VTS		Kontakt alarmowy z lądu	

Najważniejsza zasada odprawy

Nie wystarczy powiedzieć, gdzie leży sprzęt. Załoga powinna go zobaczyć, a kluczowe czynności także wykonać pod nadzorem: założyć kamizelkę, uruchomić silnik, użyć manetki, wskazać przycisk DSC DISTRESS, ręczną pompę zęzową i dostęp do rumpla awaryjnego.

1. Zasady wspólne

O	P	W	O - omówiono P - pokazano W - wykonano przez załoganta
☐	☐	☐	Każdy zgłasza skipperowi niejasność, awarię, wodę, dym, zapach gazu lub człowieka za burtą natychmiast - bez obawy, że to fałszywy alarm.
☐	☐	☐	Ustalamy, kiedy kamizelki są obowiązkowe oraz kiedy i gdzie przypinamy się linką bezpieczeństwa. Celem jest przede wszystkim nie wypaść za burtę.
☐	☐	☐	Każdy otrzymuje dopasowaną kamizelkę i przechowuje ją przez cały rejs w jednym, uzgodnionym i łatwo dostępnym miejscu.
☐	☐	☐	W sytuacji zagrożenia życia i niezdolności skippera każdy może wezwać pomoc. Brak certyfikatu radiooperatora nie może powodować zwłoki w realnym niebezpieczeństwie.
☐	☐	☐	Ustalamy role awaryjne, miejsce zbiórki oraz osobę, która przejmuje dowodzenie, jeśli skipper jest niezdolny do działania.
☐	☐	☐	Załoga zgłasza istotne choroby, alergie, leki i ograniczenia ruchowe; wskazujemy apteczkę oraz osobę znającą pierwszą pomoc.

Standard zakończenia odprawy

Każdy załogant: (1) ma dopasowaną kamizelkę, (2) wie, gdzie bezpiecznie się wpiąć, (3) potrafi uruchomić silnik i użyć manetki, (4) potrafi wskazać pozycję i wezwać pomoc przez VHF/DSC, (5) wie, co zrobić po haśle „CZŁOWIEK ZA BURTĄ” oraz (6) zna drogę wyjścia z wnętrza jachtu.

Ta karta prowadzi odprawę. Nie zastępuje instrukcji producenta sprzętu, ćwiczeń praktycznych ani decyzji skippera.

2. Kamizelki, uprzęże i poruszanie się

O	P	W	ELEMENT ODPRAWY
☐	☐	☐	Dopasowanie kamizelki na odzieży używanej podczas rejsu: pas główny ciasno, pasy krokowe półciasno, taśmy bez skręceń. Ponowna regulacja po zmianie warstw odzieży.
☐	☐	☐	Pokazano ręczne uruchomienie, gwizdek, lampkę, kaptur przeciwbryzgowy i ustnik do dopompowania - jeśli występują w danym modelu.
☐	☐	☐	Każdy zna stałe miejsce swojej kamizelki. Kamizelki nie są zakryte bagażami i można po nie sięgnąć także w ciemności.
☐	☐	☐	Skipper fizycznie wskazał przebieg lin lub taśm asekuracyjnych prowadzonych wzdłuż pokładu (ang. jackline, potocznie: lifelina) oraz wszystkie dozwolone punkty wpięcia.
☐	☐	☐	Każdy załogant przećwiczył prawidłowe wpięcie własnej linki bezpieczeństwa. Nieprawidłowe wpięcie może spowodować wyrwanie elementu albo utratę asekuracji podczas upadku - nie wpinamy się do relingów ani przypadkowych elementów.
☐	☐	☐	Omówiono poruszanie się nisko, z trzema punktami podparcia, przechodzenie na nawietrznej oraz momenty, gdy obowiązuje wpięcie przed wyjściem z kokpitu.

3. Człowiek za burtą - pierwsze działania

Natychmiast po zauważeniu wypadnięcia

Głośno krzyknij „CZŁOWIEK ZA BURTĄ!”, nie odrywaj wzroku od osoby i wskazuj ją ręką. Rzuć środek wypornościowy/koło oraz oznaczenie widoczne z daleka. Wciśnij MOB na ploterze, jeśli możesz to zrobić bez utraty obserwacji. Zaalarmuj skippera i pozostałą załogę.

O	P	W	ELEMENT ODPRAWY
☐	☐	☐	Koło ratunkowe: lokalizacja, sposób zwolnienia, linka i lampka. Pokazano, jak rzucić przed osobę, nie w nią.
☐	☐	☐	Rzutka ratunkowa: lokalizacja, przygotowanie końca linki i rzut. Załogant wykonał próbę na pokładzie lub nabrzeżu.
☐	☐	☐	Pławka dymna / światło MOB: lokalizacja i sposób zwolnienia. Nie uruchamiamy szkoleniowo; odczytujemy instrukcję i termin ważności.
☐	☐	☐	Przydzielono obserwatora MOB, sternika, obsługę żagli/silnika, łączność i przygotowanie sprzętu do podjęcia człowieka.
☐	☐	☐	Omówiono bezpieczne podejście, utrzymanie śruby z dala od osoby oraz zatrzymanie napędu przed podjęciem przy rufie.
☐	☐	☐	Pokazano właściwą na tym jachcie metodę podjęcia nieprzytomnej lub osłabionej osoby: fał, talia, pas ratowniczy, drabinka, siatka lub inne wyposażenie.

Silnik i manetka - każdy ćwiczy

- pozycja neutralna, zapłon i uruchomienie silnika;
- kontrola wypływu wody chłodzącej;
- bieg naprzód, neutralny i wsteczny;
- regulacja obrotów oraz zatrzymanie silnika;
- lokalizacja głównego zaworu paliwa i ewentualnej linki STOP.

Powrót z wody

- drabinka: gdzie jest i jak ją opuścić;
- czy można ją uruchomić z wody;
- platforma kąpielowa: bezpieczne otwieranie i ryzyko uderzenia;
- miejsce podjęcia człowieka przy fali;
- śruba zatrzymana przed zbliżeniem osoby do rufy.

4. Pożar - alarm, odcięcie źródeł, droga ucieczki

Najpierw ludzie i alarm

Krzyknij „POŻAR!”, powiadom skippera, zbierz załogę i przygotuj łączność. Pożar gaś tylko wtedy, gdy masz właściwy środek, drogę odwrotu i nie narażasz życia. Przy pożarze rozwijającym się szybko należy wcześnie nadać MAYDAY/DSC DISTRESS i przygotować środki ratunkowe.

O	P	W	ELEMENT ODPRAWY
☐	☐	☐	Gaśnice: lokalizacja, typ, zdjęcie zabezpieczenia, kierowanie środka na podstawę ognia, krótkie kontrolowane użycie. Każdy zna najbliższą gaśnicę z koi i kokpitu.
☐	☐	☐	Koc gaśniczy: lokalizacja i wyjęcie bez rozwijania. Trzymając koc jako osłonę dłoni, spokojnie przykrywa się całe naczynie i odcina gaz/prąd, jeśli jest to bezpieczne.
☐	☐	☐	Pożar oleju/tłuszczu: nigdy nie używamy wody, nie przenosimy płonącego naczynia. Wyłączamy palnik i dusimy ogień pokrywką lub kocem gaśniczym.
☐	☐	☐	Gaz: wskazano zawór butli, zawór przy kuchence i detektor. Po wyczuciu gazu nie używamy przełączników ani płomienia; zamykamy gaz i wietrzymy.
☐	☐	☐	Prąd: wskazano główny wyłącznik akumulatorów i tablicę obwodów. Odłączamy tylko wtedy, gdy jest to bezpieczne i nie pozbawi to potrzebnej pompy, radia lub oświetlenia awaryjnego.
☐	☐	☐	Paliwo: wskazano zawór zbiornika i awaryjne zatrzymanie silnika. Przy pożarze komory silnika nie otwieramy jej szeroko; używamy otworu gaśniczego, jeśli jest.

SPRZĘT LUB ODCIĘCIE	LOKALIZACJA / SPOSÓB URUCHOMIENIA
Gaśnica 1 / 2 / 3	
Koc gaśniczy	
Główny zawór gazu / zawór kuchenki	
Główny wyłącznik akumulatorów / tablica DC	
Zawór paliwa / STOP silnika	

5. Zalanie i pompy zęzowe

O	P	W	ELEMENT ODPRAWY
☐	☐	☐	Pokazano wszystkie znane zawory denne, ich prawidłową pozycję podczas rejsu i sposób zamknięcia.
☐	☐	☐	Korki stożkowe / zestaw do uszczelniania są dopasowane i przechowywane blisko zaworów lub w jednym wskazanym miejscu.
☐	☐	☐	Ręczna pompa zęzowa: lokalizacja rączki, ssania i wylotu. Załogant wykonał kilka pełnych ruchów pompą.
☐	☐	☐	Pompa elektryczna i automat: wskazano przełącznik MANUAL/AUTO, bezpiecznik i alarm wysokiego poziomu wody, jeśli występuje.
☐	☐	☐	Po wykryciu wody: alarmujemy, szukamy źródła, zamykamy odpowiedni zawór/uszczelniamy przeciek, uruchamiamy pompy i kontrolujemy poziom. Przy niekontrolowanym napływie wcześnie wzywamy pomoc.

Uwaga: nie wyłączaj bez namysłu całej instalacji elektrycznej, jeśli pracujące pompy i radio są potrzebne do ratowania jachtu. Decyzja zależy od miejsca pożaru lub zwarcia.

6. Kotwica i winda kotwiczna

Obsługa kotwicy jest pracą zespołową

Przed użyciem ustalamy komendy i znaki między dziobem a sternikiem. Osoba przy kotwicy nie wkłada dłoni ani stóp w pobliże łańcucha, kabestanu i rolki. Silnik, instalacja elektryczna oraz sposób zasilania windy obsługujemy zgodnie z instrukcją jachtu i zaleceniami armatora.

O	P	W	ELEMENT ODPRAWY
☐	☐	☐	Pokazano główny włącznik i bezpiecznik windy kotwicznej, sterowanie na dziobie/pilot oraz warunki wymagane do jej pracy na tym jachcie.
☐	☐	☐	Przed opuszczaniem sprawdzamy głębokość, miejsce do cyrkulacji, wiatr i prąd, brak ludzi w wodzie oraz brak lin mogących wejść w śrubę.
☐	☐	☐	Pokazano zabezpieczenie kotwicy na czas żeglugi, stoper łańcucha i punkt przejmujący obciążenie. Winda nie powinna stale przenosić obciążenia od zakotwiczenia.
☐	☐	☐	Łańcuch opuszczamy i wybieramy bez dotykania go rękami. Sternik podchodzi do kotwicy silnikiem tak, aby winda wybierała łańcuch, a nie ciągnęła jachtu pod wiatr i falę.
☐	☐	☐	Pokazano oznaczenia długości łańcucha, sposób zgłaszania kierunku i naprężenia oraz komendy STOP.
☐	☐	☐	Przećwiczono awaryjne wysprzęglenie/zwolnienie windy i ręczne wybieranie kotwicy właściwe dla danego modelu. Wskazano korbę, klucz lub inne narzędzia.
☐	☐	☐	Po podniesieniu kotwicy potwierdzamy jej pełne wejście, prawidłowe ułożenie i dodatkowe zabezpieczenie przed samoczynnym opuszczeniem.

7. Włączniki, bezpieczniki i zasilanie instalacji

O	P	W	ELEMENT ODPRAWY
☐	☐	☐	Pokazano tablicę elektryczną i główne wyłączniki akumulatorów. Załoga rozróżnia instalację 12/24 V, 230 V z brzegu i przetwornicę - jeśli występują.
☐	☐	☐	Wskazano włączniki i bezpieczniki: pomp zęzowych, świateł nawigacyjnych, VHF/AIS, instrumentów i plotera, autopilota, windy kotwicznej, pompy wody, lodówki oraz gniazd.
☐	☐	☐	Pokazano osobne zabezpieczenia dużych odbiorników i bezpieczniki liniowe, jeżeli są dostępne dla załogi.
☐	☐	☐	Bezpiecznik resetujemy lub wymieniamy dopiero po ustaleniu możliwej przyczyny zadziałania. Nie mostkujemy zabezpieczeń i nie zwiększamy ich wartości.
☐	☐	☐	Ustalono, których obwodów nie wyłączać bez potrzeby w alarmie: zwykle radia, potrzebnych pomp zęzowych, świateł awaryjnych i urządzeń wskazanych przez skippera.

SPRZĘT LUB ODCIĘCIE	LOKALIZACJA / UWAGI DLA TEGO JACHTU
Panel DC / główne akumulatory	
Panel 230 V / shore power / przetwornica	
Pompy zęzowe - włączniki i bezpieczniki	
VHF / AIS / nawigacja / autopilot	
Winda kotwiczna - zasilanie i sterowanie	
Korba / klucz do awaryjnej obsługi kotwicy	

Po odprawie co najmniej dwie osoby poza skipperem powinny potrafić bezpiecznie uruchomić i wyłączyć podstawowe instalacje oraz opuścić lub podnieść kotwicę pod nadzorem.

8. Awaria sterowania

O	P	W	ELEMENT ODPRAWY
☐	☐	☐	Rumpel awaryjny: lokalizacja, dostęp do trzonu steru, potrzebne narzędzia i kolejność montażu. Przećwiczono montaż w porcie, jeśli konstrukcja i warunki na to pozwalają.
☐	☐	☐	Pokazano, jak rozpoznać awarię sterociągów, jak uwolnić lub zabezpieczyć koło oraz jak odłączyć autopilota przed użyciem rumpla awaryjnego.
☐	☐	☐	Sprawdzono rzeczywisty typ autopilota: napęd koła/rumpla albo siłownik działający bezpośrednio na kwadrant lub osobne ramię trzonu steru.
☐	☐	☐	Jeśli siłownik autopilota omija sterociągi, może pomóc po ich awarii - tylko gdy sprawne są trzon steru, kwadrant/ramię, siłownik i zasilanie. Nie zakładamy tego bez sprawdzenia konfiguracji jachtu.
☐	☐	☐	Ustalono zapasową metodę sterowania właściwą dla jachtu oraz osobę odpowiedzialną za przygotowanie rumpla i narzędzi.

Rumpel awaryjny - miejsce		Narzędzia / dostęp	
Typ autopilota		Awaryjne sterowanie	

9. VHF, DSC i wezwanie pomocy

O	P	W	ELEMENT ODPRAWY
☐	☐	☐	Każdy potrafi włączyć radio, wybrać kanał 16, ustawić dużą moc, nacisnąć PTT i odczytać pozycję z GPS/plotera.
☐	☐	☐	Pokazano czerwoną osłonę i przycisk DSC DISTRESS. Nie naciskamy go ćwiczebnie; omawiamy sposób użycia z instrukcji konkretnego radia.
☐	☐	☐	Przećwiczono na sucho komunikat MAYDAY: nazwa jachtu, Call Sign/MMSI, pozycja, rodzaj zagrożenia, potrzebna pomoc i liczba osób.
☐	☐	☐	Wskazano ręczne radio VHF, zapasowe baterie/ładowanie oraz kartę procedur MAYDAY i PAN-PAN przy radiu.

10. EPIRB i środki pirotechniczne

EPIRB - pokaż na konkretnym modelu

• miejsce, uchwyt i linkę; nie mocuj linki do tonącego jachtu po przejściu do tratwy;
• zwolnienie z uchwytu, ręczne uruchomienie i kontrolki;
• antenę ustawioną pionowo, na zewnątrz, z możliwie odsłoniętym niebem;
• tryb TEST wyłącznie zgodnie z instrukcją;
• po realnym uruchomieniu nie wyłączaj bez polecenia służb; fałszywy alarm natychmiast zgłoś właściwemu RCC.

Rakiety i pławka dymna

• sprawdź typ, termin ważności i instrukcję na obudowie;
• czerwona rakieta spadochronowa: sygnał alarmowy o dużym zasięgu;
• pomarańczowy dym: oznaczenie pozycji w dzień, zwłaszcza dla statku lub statku powietrznego w pobliżu;
• używaj tylko w niebezpieczeństwie, z dala od osób, paliwa, tratwy, żagli i olinowania;
• nie odpalaj szkoleniowo i nie improwizuj - wykonuj piktogramy producenta.

11. Róg mgłowy - podstawowe sygnały

SYTUACJA	SYGNAŁ	CZĘSTOŚĆ
Jacht na silniku, posuwa się po wodzie	1 długa	nie rzadziej niż co 2 min
Jacht na silniku, w drodze, ale bez posuwania	2 długie, przerwa ok. 2 s	nie rzadziej niż co 2 min
Jacht żaglowy pod żaglami	1 długa + 2 krótkie	nie rzadziej niż co 2 min

Pitada długa trwa 4-6 s, krótka około 1 s. Jacht z uruchomionym napędem jest w rozumieniu COLREG statkiem o napędzie mechanicznym, nawet jeśli niesie żagle. Na kotwicy obowiązuje odrębny sygnał dzwonem; szczegóły: COLREG 35.

12. Tratwa ratunkowa - przygotować wcześnie, opuścić jacht późno

Jacht jest zwykle bezpieczniejszą platformą niż tratwa

Nie opuszczamy sprawnego lub możliwego do uratowania jachtu tylko dlatego, że warunki są bardzo ciężkie. Tratwa jest ostatecznym środkiem przetrwania. Przechodzimy do niej, gdy pozostanie na jachcie staje się bardziej niebezpieczne - przede wszystkim przy nieopanowanym pożarze, nieuniknionym zatonięciu albo utracie konstrukcyjnej zdolności jachtu do ochrony ludzi. Jeśli czas pozwala, nadaj MAYDAY/DSC, uruchom EPIRB i przygotuj sprzęt, zanim sytuacja stanie się krytyczna.

O	P	W	ELEMENT ODPRAWY
☐	☐	☐	Wskazano tratwę, pojemność, termin serwisu, sposób mocowania, zwolnienie ręczne i hydrostatyczne - jeśli występuje.
☐	☐	☐	Pokazano painter/linkę uruchamiającą. Najpierw mocujemy ją do odpowiednio mocnego punktu jachtu, następnie wodujemy pojemnik i uruchamiamy tratwę zgodnie z instrukcją modelu.
☐	☐	☐	Wybieramy stronę z dala od płomieni, rozlanego paliwa, ostrych elementów i zagrożeń od takielunku; decyzja zależy od wiatru, fali i uszkodzeń jachtu.
☐	☐	☐	W miarę możliwości wchodzimy do tratwy bez wchodzenia do wody. Liczymy ludzi i pomagamy najsłabszym; kamizelki pozostają założone.
☐	☐	☐	Zabieramy grab bag, przenośne VHF, EPIRB, wodę, apteczkę i środki sygnałowe, jeśli jest to możliwe bez opóźniania ewakuacji i ryzyka dla ludzi.
☐	☐	☐	Pokazano na piktogramach sposób odwrócenia tratwy, wejścia, zamknięcia wejść, użycia kotwy dryfowej, pompki, noża i wyposażenia. Nie rozwijamy tratwy ćwiczebnie.
☐	☐	☐	Linkę łączącą z jachtem odcinamy dopiero, gdy dalsze połączenie zagraża tratwie. Po oddaleniu organizujemy załogę, zabezpieczamy ludzi i utrzymujemy łączność.
☐	☐	☐	Rozkaz opuszczenia jachtu wydaje skipper; przy jego niezdolności - wyznaczony zastępca lub załoga wobec bezpośredniego zagrożenia życia.

SPRZĘT LUB ODCIĘCIE	MIEJSCE / SZCZEGÓŁY DLA TEGO JACHTU
Tratwa / painter / zwolnienie	
Grab bag	
EPIRB / ręczne VHF	
Rakiety czerwone / dym pomarańczowy	

13. Potwierdzenie odprawy załogi

IMIĘ I NAZWISKO	MIEJSCE KAMIZELKI	PODPIS / INICJAŁY

Materiały odniesienia: RYA: Liferaft, Lifejackets and Buoyancy Aids, Safety Lines, Man Overboard, 406 MHz EPIRB & PLB; IMO COLREG, prawidło 35; UK MCA/GOV.UK: Fire Safety on Boats oraz wskazówki do ćwiczeń awaryjnych. Źródła sprawdzone 23.09.2026.
Materiał edukacyjny i wzór pomocniczy. Stosuj instrukcje producentów, przepisy państwa bandery, wymagania czarterodawcy/armatora oraz lokalne procedury portowe i VTS. Skipper odpowiada za dostosowanie odprawy do jachtu, akwenu, pogody i doświadczenia załogi.