

POLSKI ZWIĄZEK ŻEGLARSKI
POLISH YACHTING ASSOCIATION

DZIENNIK JACHTOWY

Jacht

Właściciel

Armator

Port macierzysty

Nr certyfikatu Nr karty ewid. UM

Nr na żaglu Sygnał rozpoznawczy

m. p. OZZ (potwierdzenie Okręgowego-Związku Żeglarskiego)

Rozpoczęty dnia Zakończony dnia

Kapitan Kapitan

WYMIARY JEDNOSTKI

Długość całkowita Lc

Pow. żagli pomiarowa

Szerokość maksymalna B max

Typ, moc silnika

Zanurzenie maksymalne T max.

Maksymalna wys. masztu od KLW

NAZWY, WYMIARY I OZNACZENIA ŻAGLI

Lp.	Nazwa żagla	Powierzchnia ożaglowania m ²	Oznaczenie żagla	Uwagi
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				

....., dnia 200... r.

INSTRUKCJA

w sprawie prowadzenia dziennika jachtowego

§ 1.

1. Dziennik jachtowy prowadzi, oficer wachtowy.
2. Oficer wachtowy prowadzi dziennik na bieżąco, dokonuje wpisów własnoręcznie w zakresie swojej służby i podpisuje dziennik w rubryce 23 po ostatnim dokonanym wpisie przed zdaniem służby następcy.
Oficer wachtowy jest odpowiedzialny za dokonane przez siebie wpisy.

§ 2.

1. Dziennik powinien być prowadzony w języku polskim. Wpisy prowadzi się codziennie od godz. 00.00 do godz. 24.00. Wpisy powinny być dokonane czytelnie i czysto. Wyskrobywanie wycieranie, przerabianie wyrazów lub wpisywanie ich do tekstu już wpisanego jest nie dozwolone.
2. Poprawki należy wprowadzić w następujący sposób:
błędny wpis wykreśla się w całości czerwonym kolorem, kreską i zamyka się w nawias, a wpis prawidłowy umieszcza się nad przekreślonym, przy czym w rubryce uwagi należy umieścić wzmiankę „poprawione (wpisać treść poprawki) uważać za prawdziwe”. Wzmiankę powinien potwierdzić kapitan jachtu.

§ 3.

Wpisów do dziennika jachtowego dokonuje się bezpośrednio lub na podstawie zapisów w brulionie dziennika jachtowego.

§ 4.

Dziennik jachtowy powinien być codziennie sprawdzony i podpisany przez kapitana. I oficer lub zastępca kapitana podpisuje dziennik po dokonaniu wpisów dotyczących rubr. 18—20.

§ 5.

Dane do stron tytułowych dziennika należy wpisać z dokumentu jachtu.

§ 6.

Opis wypełnienia poszczególnych rubryk dziennika:

1. Pod godzinami w rubryce I należy rozumieć godziny wg czasu okrętowego, przy czym pierwszy wiersz obejmuje czas od godz. 00.00 do godz. 01.00.
2. Kurs kompasowy wpisuje się wg kompasu sterowego co godzinę w stopniach w systemie 360°. Zapis kursu powinien być zawsze liczbą trzycyfrową np. KK-327°.
3. Deklinację (zбочzenie magnetyczne) wpisuje się co godzinę. Jeżeli deklinacja jest wschodnia to ma znak dodatni (+), jeżeli zachodnia, to ma znak ujemny (—). Deklinacja wyraża się w stopniach. Deklinację dodaje się algebraicznie do KK w celu otrzymania kąta drogi (KD).
4. Dewiację wpisuje się co godzinę w stopniach. Jeżeli dewiacja jest wschodnia wpisuje się ją ze znakiem dodatnim (+), jeżeli zachodnia ze znakiem ujemnym (—). Dewiację dodaje się algebraicznie do KK w celu otrzymania kąta drogi (KD).
5. Poprawkę na wiatr wpisuje się co godzinę. Jeżeli wiatr znosi jacht na prawo „pw” ma znak doda (+), a jeżeli wiatr znosi jacht na lewo „pw” ma znak ujemny(—). Pw wyraża się w stopniach, i dodaje się algebraicznie do KK w celu otrzymania kąta drogi (KD).
6. Poprawkę na prąd wpisuje się co godzinę. Jeżeli prąd znosi jacht na prawo „pp” ma znak dodatni (+), a jeżeli prąd znosi jacht na lewo „pp” ma znak ujemny (—), pp wyraża się w stopniach. Pp dodaje się algebraicznie do KK w celu otrzymania kąta drogi (KD).
7. Kąt (kurs) drogi jest to kąt zawarty między linią N-S rzeczywistą a linią drogi jachtu, której odpowiednikiem jest linia drogi jachtu wykreślona na mapie. KD liczy się tak jak kursy w stopniach w systemie 360°. Wszystkie zapisy KD powinny zawsze składać się z liczby trzycyfrowej np. KD 026. Kąt drogi wpisuje się co godzinę.

Uwaga ! W wypadku żeglugi kursami pilotowymi wypełnia się tylko rubrykę 7 wpisując symbol KPL.

8. Wskazanie logu wpisuje się co godzinę. Zapis logu powinien zawsze składać się z dwucyfrowej liczby całkowitej i po przecinku z ułamka dziesiętnego np. 00,4; 97,9.
9. Szybkość jachtu — rozumie się szybkość jachtu po wodzie w milach na godzinę wg wskazań logu po poprawieniu wskaźnikiem korekcyjnym — wpisuje się co godzinę. Dokładność zapisu - do jednej dziesiątej mili.
10. Żagle postawione — wpisuje się co godzinę żagle postawione na jachcie w momencie obserwacji. Nazwy żagli wpisuje się wg oznaczeń żagli na stronie tytułowej. W wypadku .refowania należy liczbami arabskimi podać, który z rzędu ref został założony względnie na ile obrotów bomu zarefowano żagle, np. grot-żagiel oznaczony jako G z dwoma refami należy zapisać G2.
11. Silnik wpisuje się co godzinę podając ilość obrotów (śruby lub silnika) na minutę. Jeżeli silnik jest wyposażony w obrotościomierz, należy określić moc rozwijaną przez silnik podając ją w stopniach skrótami:

cała naprzód

pół naprzód

wolno naprzód

cała wstecz

pół wstecz

wolno wstecz

12. Kierunek i siłę wiatru rzeczywistego wpisuje się co godzinę. Kierunek z dokładnością do rumba, siłę wg skali wiatru Beauforta. Przy porywistych wiatrach podaje się dwie cyfry przez kreską np. NW 7—8.

Tablica 61a. Skala Beauforta

Sto- pień B	Określenie słowne	Prędkość wiatru			Maks. ciśnienie w kg/m ²	Wygląd powierzchni morza
		m/sek	km/godz.	węzły		
0	Cisza (Calm)	0,0 - 0,2	<1	<1	0	Morze gładkie.
1	Powiew (Light air)	0,3 - 1,5	1 - 5	1 - 3	0,02 - 0,3	Tworzą się zmarszczki o wyglądzie łusek.
2	Słaby wiatr (Light breeze)	1,6 - 3,3	6 - 11	4 - 6	0,35 - 1,3	Zupełnie drobne, krótkie lecz już wyraźniej ich grzbiety mają wygląd szklisty.
3	Łagodny wiatr (Gentle breeze)	3,4 - 5,4	12 - 19	7 - 10	1,5 - 3,9	Bardzo małe fale; ich grzbiety zaczynają mywać lecz piana jest jeszcze szklista; tylko sporadycznie pojawiają się białe grzebienie.
4	Umiarkowany wiatr (Moderate breeze)	5,5 - 7,9	20 - 28	11 - 15	4,0 - 8,4	Małe fale zaczynają się wydłużać, pojawia się sporo białych grzebieni.
5	Dość silny wiatr (Fresh breeze)	8,0 - 10,7	29 - 38	16 - 21	8,45 - 15	Fale średniej wielkości wyraźnie wydłużone; dużo białych grzebieni, miejscami występują po bryzgi.
6	Silny wiatr (Strong breeze)	10,8 - 13,8	39 - 49	22 - 27	16 - 25	Zaczynają się tworzyć duże fale; ich białe grzbiety przyjmują wszędzie większe rozmiary; na ogół występują bryzgi.
7	Bardzo silny wiatr (Near gale)	13,9 - 17,1	50 - 61	28 - 33	26 - 38	Fale się piętrzą; zdmuchiwana z łamiących się grzbietów piana zaczyna się układać pasmami wzdłuż kierunku wiatru.
8	Sztorm (Gale)	17,2 - 20,7	62 - 74	34 - 40	39 - 57	Dość wysokie i długie fale; ich wierzchołki zaczynają się odrywać w postaci wirujących bryzgów piana układa się wzdłuż kierunku wiatru. różne pasma.
9	Silny sztorm (Strong gale)	20,8 - 24,4	75 - 88	41 - 47	58 - 80	Wysokie fale; gęste pasma piany układają się wzdłuż kierunku wiatru. Spiętrzone grzbiety przewracają się i toczą; bryzgi mogą zmniejszyć widzialność.
10	Bardzo silny sztorm (Storm)	24,5 - 28,4	89 - 102	48 - 55	81 - 106	Bardzo wysokie fale o długich przelewających się grzbietach; duże płaty piany układają się w gęste białe pasma wzdłuż kierunku wiatru; cała powierzchnia morza wydaje się biała; przewracanie i toczenie się fal staje się ciężkie i gwałtowne; widzialność zmniejszona.
11	Gwałtowny sztorm (Violent storm)	28,5 - 32,6	103 - 117	56 - 63	107 - 140	Wyjątkowo wysokie fale (małe i średnie okręty chwilami zupełnie nikną z oczu wśród fal); morze całkowicie pokryte długimi, białymi płatami piany układającymi się wzdłuż kierunku wiatru; wiatr wszędzie porywa i rozpyla wierzchołki fal; widzialność zmniejszona.
12	Huragan	> 32,6	> 117	> 63	> 140	Powietrze wypełnione pianą i bryzgami; morze zupełnie białe od pyłu wodnego; widzialność bardzo ograniczona.

13. Stan morza wpisuje się przy końcu wachty lub w miarę potrzeby w razie zmian wg niżej podanej skali.

Tablica 61. Skala stanu morza

Siła wiatru według skali B	Stopień stanu morza	Określenie słowne	Wysokość fali w metrach
0	0	Gładź (Calm, glassy)	0
1	1	Morze pomarszczone (Calm, rippled)	0,10 - 0,25
2	2	Drobne fale (Smooth, wavelets)	0,25 - 0,75
3			
4	3	Małe fale (Slight)	0,75 - 1,25
5	4	Umiarkowane fale (Moderate)	1,25 - 2,00
6	5	Średnie fale (Rough)	2,0 - 3,5
7	6	Duże fale -(Very rough)	3,5 - 6,0
8	7	Wielkie fale (High)	6,0 - 8,5
9	8	Bardzo wielkie fale (Very high)	8,5 - 11,0
10			
11	9	Niezwykle wielkie fale (Phenomeinal)	>11,0
12			

14. Zachmurzenie i opady wpisuje się pod koniec wachty lub co godzinę w razie zmian. Stan zachmurzenia wpisuje się wg następującej skali:

- O - brak zachmurzenia lub niewielkie
- Z - zmienny wygląd nieba
- 1 - 1/4 nieba zachmurzonego
- 2 - 1/2 nieba zachmurzone
- 3 - 3/4 nieba zachmurzone
- X - niebo niewidoczne

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

- u - ulewa
- d - deszcz
- mż - mżawka
- mg - mgła
- śn - śnieg
- szr - szron
- śd - śnieg z deszczem
- wz - niezwykła przejrzystość powietrza
- kr - krupy
- gd - grad
- r - rosa
- szk - szkwał
- ob - odległa burza
- bł - błyskawice
- grz - grzmoty
- hk - halo na ok. księżycy
- hs - halo na ok. słońca
- r - refrakcja

15. Widzialność wpisuje się przy końcu wachty, w razie zmian lub podczas złej widzialności co godzinę wg niżej podanej skali:

- O - widzialność poniżej 50 m (bardzo gęsta mgła)
- 1 - widzialność 50 m (gęsta mgła)
- 2 - widzialność 200 m (mgła)
- 3 - widzialność 500 m (lekka mgła)
- 4 - widzialność 0,5 mili (widzialność bardzo słaba)
- 5 - widzialność 1 mila (słaba)
- 6 - widzialność 2 mile (umiarkowana)
- 7 - widzialność 5 mil (dobra)
- 8 - widzialność 10 mil (bardzo dobra)

16. Ciśnienie barometryczne wpisuje się w hPa przy końcu wachty, w razie szybkich zmian co godzinę.

17. Temperatury powietrza wpisuje się przy końcu wachty lub co godzinę, w razie zmian wg skali Celsjusza.
18. Rubrykę wypełnia codziennie I oficer za ubiegłą dobę.
19. Czas gaszenia i zapalania przepisanych świateł pozycyjnych wpisuje się wg czasu okrętowego.
20. Pod przepisаныmi światłami rozumie się światła pozycyjne wymagane przez MPZZM dla jachtu znajdującego się w drodze.
21. W rubryce wpisuje się numer wachty pełniącej służbę w odnośnych godzinach. Rubrykę wypełnia I oficer w ciągu doby poprzedzającej.
22. Do rubryki 22 wpisuje się wszystkie wydarzenia mogące posłużyć do odtworzenia warunków żeglugi postojów w portach i wszelkich wypadków a w szczególności zdarzenia wg niżej wymienionych ustępów.
22. 1. Odnośnie cumowania i kotwiczenia
- czas zacumowania lub odcumowania: za czas zacumowania należy uważać czas wydania polecenia „tak zacumować”. Za czas odcumowania należy uważać, czas puszczenia pierwszej cumy.
 - Za czas zakotwiczenia należy uważać czas chwycenia przez kotwicę gruntu i trzymania. Za czas odkotwiczenia — czas oderwania się kotwicy od gruntu.
 - Zapisy dotyczące miejsca zacumowania. Należy podać nazwę basenu, nadbrzeża, nr miejsca sposób zacumowania, tzn. lewą czy prawą burtą lub rufą do nabrzeża, do burty innego statku (podając jego nazwę), do dalb itp.
 - Zapisy, dotyczące miejsca zakotwiczenia powinny zawierać nazwę redy, basenu, itp., namiary rzeczywiste lub zamiar i odległość, na którym zakotwiczono, długość wyrzuconego łańcucha i głębokość w miejscu kotwiczenia. Używane symbole:

zakotwiczenie
zacumowanie
odejście od nabrzeża lub z kotwicy
pława, boja, beczka
PB prawa burta
LB lewa burta

22. 2. Odnośnie prowadzenia nawigacji:

- Wszelkie zmiany kursów i poprawek, dane dotyczące kursów pilotowych, zmiany kierunków i szybkości prądów i wiatrów, manewry żaglami i silnikiem, wyniki sondowań.
- Pozycje określone z namiarów, obserwacji astronomicznych lub w inny sposób.
- Czas przejścia trawersów, znaków nawigacyjnych podając stan logu, odległość od znaków i burtę, z której się go zostawia: Zapis powyższy wygląda np. 0620/03,5 —> Lm HEL Δ = 2,0 Mm.
- Początek i koniec nadawania sygnałów mgłowych podając jakie sygnały się daje i jakim środkami.
- Przechyły.
- Czas przekazywania sygnałów i znaków wymaganych przepisami MPZZM.
- Praca kadłuba i śrub na fali lub w lodach.
- Czas i kierunek posłyszanych sygnałów mgłowych innych jednostek.
- Zmiany czasu okrętowego.
- Czas zdania i przyjęcia pilota podając jego nazwisko oraz miejsce gdzie został przyjęty lub zdany.
- Czas wysokiej i niskiej wody, porty odniesienia i porty dołączone.
- Po zakończeniu wachty oficer wachtowy wpisuje pod odpowiednimi symbolami współrzędne pozycji szerokość: np. φ 07° 20,5 N długość np. λ 008° 04,3 E

Używane symbole:

NB - namiar burtowy	- postawienie żagli
NK - namiar kompasowy	- zrzucenie żagli
NR - namiar rzeczywisty	- trawers LB
NRd - namiar radiowy	- trawers PB
NBż - nabieżnik	X - pozycja zliczona
Mm - mila morska	* - pozycja z namiarów
Ln - Latarnia morska	Smg - Sygnał mgłowy

22. 3. Odnośnie innych wydarzeń:

- a) skład załogi i wszelkie zmiany w składzie
- b) wszelkie odprawy celne i graniczne
- c) czas i okoliczności posługiwania się holownikami
- d) stan zapasów na jachcie
- e) pompowanie zęz
- f) wszelkie przestępstwa popełnione na jachcie, ciężkie naruszenia obowiązków na jachcie przez załogę oraz zastosowane środki do utrzymania porządku i zabezpieczenia prawidłowego biegu służby
- g) zażalenia załogi
- h) wypadki urodzin i zgonów z dokładnym podaniem czasu
- i) zastosowane środki zapobiegające wybuchowi i rozprzestrzenianiu się chorób zakaźnych
- j) wszelkie odbyte inspekcje i narady dotyczące, bezpieczeństwa jachtu i załogi, wydane zarządzenia jak również sposób i czas ich wykonania
- k) 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
- l) czas powzięcia decyzji oraz czas i miejsce zejścia z wytkniętej drogi oraz powrotu na nią w celu: udzielenia pomocy, udania się do portu schronienia, do portu naprawy itp.
- m) wszelkie odbyte ćwiczenia alarmowe lub niemożliwość ich odbycia w przepisany czas z podaniem powodów
- n) złożone odwołania kapitana jachtu w formie protokołu lub pisemnego sprzeciwu od orzeczeń karnych urzędów, o ile jacht opuścił port przed uprawomocnieniem się danego orzeczenia
- o) opłaty portowe, celne itp.

23. Rubrykę podpisuje oficer wachtowy po zakończeniu wachty i zdaniu służby następcy.

24. Rubrykę podpisuje kapitan raz na dobę.

Uwaga : Rubryki i miejsca w dzienniku nie wypełnione powinny być wykreślone po przekątnej.

Opracowano na podstawie rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 18.04.1963 r. i zarządzenia Ministra Żeglugi nr 95 z dnia 23.05.1963 roku.