



GRAFIKA T. AUGUSTYŃIAK

Moja „przygoda” z PZŻ

WOJCIECH BARTOSZYŃSKI

Parę lat pływałem po Bałtyku na coraz większych jachtach i coraz dalej. W gronie kolegów, czyli bez oficerów, bez wacht od – do, bez pseudowojskowego drylu, po prostu: dla przyjemności żeglowania. W miarę jak przybywało rejsów, kolegów, doświadczenia i lat – rósł popyt na wygodę...

Okazało się, że Carter stał się dla mnie za mały, a „potajemne” pływanie na Bornholm wywołuje mieszane uczucia. Niestety, na więcej nie wystarczały zdobyte kiedyś uprawnienia sternika jachtowego. Zapadła więc decyzja: trzeba zrobić „morsa” (jachtowego sternika morskiego).

Zacząłem się od szukania literatury. Wizyta na stronie PZŻ (<http://www.pya.org.pl>) i... konsternacja: brak jakiegos wykazu literatury. Dopiero kilkogodzinne szukanie w zasobach Internetu (głównie archiwum grupy dyskusyjnej pl.rec.zeglarstwo) zaowocowało wyprodukowaniem następującego wykazu: <http://www.zeglarstwo.sail-ho.pl/jsm/jsm.htm>. Jednak pierwsze wnioski są smutne: PZŻ nie bardzo pomaga w zdobyciu wiedzy żeglarskiej. Poza mieszaniną przepisów prawa (przeciwnie

którym nic nie mam) i wewnętrznych założeń, instrukcji, wytycznych (dalej nazywanych przeze mnie ukazami) związku (do którego nie należę – więc cóż mnie one mogą obchodzić?) na stronie PZŻ nie ma żadnej wiedzy, nie ma też informacji, jak tę wiedzę mam zdobyć.

Egzamin praktyczny

Kurs i egzamin manewrowy zbiegł się z terminem zaplanowanego rejsu Carterem, ale cóż: jak się powiedziało „a”, to i „b” trzeba – rezygnujemy z rejsu (choć to ból straszny). Sam kurs manewrowy to temat na dłuższą opowieść. Do dziś nie jestem w stanie pojąć, jak można coś tak położyć organizacyjnie! Kurs „zorganizowany” został przez Tarnobrzesci OZŻ, ale położył go organizacyjnie jeden człowiek

z owego OZŻ – niejaki Tomasz R. Oto kilka przykładów „klimatu” kursu:

– T.R. zaproponował, aby kursanci do WC chodzili potajemnie, bo nie zostało to opłacone.

– T.R. zebrał od kursantów kaucje za jacht.

– Posiłki przygotowywane i podawane w domku kempingowym osobiście przez Tomasza R. w warunkach urągających... wszystkiemu.

– Mimo że kurs okazał się krótszy, niż pierwotnie planowano (i jak nas przecież wcześniej poinformowano) o całe trzy dni, to zamiast zwrotu pieniędzy – próba wymuszenia dodatkowej opłaty. bo: „mi na paliwo zabrakło”. Prośba o przedstawienie zgrubnego rozliczenia ujawnia całkowity brak znajomości rzędu wielkości

wydanych kwot. Sam egzamin (po wpłaceniu 400 zł) zdałem na „4”.

Staż

Zgodnie z przepisami do przystąpienia do egzaminu na „morsa” należy legitymować się stażem 600 godzin żeglugi w trzech rejsach, z czego jeden po wodach pływowych. OK – mam więcej.

OK? Guzik! Panowie z komisji szkolenia PZZ wiedzą lepiej! Napisali to w swych ukazach. Powypisywali tam: że do 30 proc. po wodach osłoniętych, że 200 godzin rejsów prowadzonych samodzielnie, że po wodach pływowych nie jeden rejs, tylko 100 godzin, że rejsy prowadzone przez mniej niż „morsa” czy starsze niż 10 lat się nie liczą. Zliczyłem swoje staże, stosując te wydumane kryteria – „mam” 601 godzin (10 lat mnie wykończyło). Cóż z tym robić wobec głosów, że sukces egzaminacyjny jest możliwy tylko, gdy ma się tych godzin sporo ponad limit? Postanawiam nie sprawdzać na sobie, czy to prawda.

Ponieważ jest już jesień, swojego rejsu nie zdążę zorganizować. Przydałoby się też zobaczyć, jak się pływa z podobnymi do tych, którzy mnie będą egzaminować (może ja jakieś herezje uprawiam?). Biorę dwa tygodnie urlopu, płacę 1000 zł i jadę na rejs „szkoleniowo-stażowy”.

I... znów rozczarowanie. Współzałoganci – w porządku, kapitan – nie. Otóż naszej pani kapitan nie przyszło do głowy, iż mimo, że jesteśmy na jachcie, to my jesteśmy na wakacjach, a ona – w pracy. Jej wydawało się cały czas, że jest dowódcą jakiejś jednostki wojskowej, a my – jej podwładnymi. Przykłady? Proszę:

– Jedno z pierwszych zarządzeń: Zakaz jedzenia w kokpicie! Wszyscy mają jeść w mesie, niezależnie od okresu aklimatyzacji w chorobie morskiej. Twardym trzeba być!

– Następne zarządzenie: Bezwzględny zakaz stania (czytaj: opierania choćby stopy) w zejściówce – łamany notorycznie przez nasz organ prawodawczy.

– Zmiana wachty, na deku kilka osób, załogantka z obejmującej „służbę” wachty kończy zakładać sztormiak. Tekst pani kapitan: „pospiesz się, masz trzy minuty!”

– Mimo że rejs nazywał się „szkoleniowo-stażowy”, to do wszystkich portów (prócz jednego) wchodzi i wychodzi osobiście nasza kapitan, sama też jest za sterem. Idea manewrów pozostaje dla nas najczęściej tajemnicą do czasu wydania komendy.

Centralna Komisja Egzaminacyjna
Polskiego Związku Żeglarskiego
Zespół CKE w Katowicach

Gliwice, 02 marca 2005 r.

Kol. W. Bartoszyński

Uprzejmie informuję, że najbliższy egzamin komisyjny na uprawnienia KJ i JSM przed Katowickim Zespołem CKE odbędzie się **w sobotę 09 kwietnia br.** Początek egzaminu o godz. 10.

Miejsce egzaminu: sala nr 415 gmachu Laboratorium Budownictwa Politechniki Śląskiej w Gliwicach przy ul. Krzywoustego 7. Możliwe jest także wejście przez gmach Wydziału Budownictwa przy ul. Akademickiej 5.

Przypominam, że warunkiem dopuszczenia do egzaminu jest dostarczenie (przysłanie) na ręce przewodniczącego Zespołu na co najmniej 10 dni przed terminem egzaminu (tj. do 30 marca) następujących dokumentów:

- wypełnionej karty egzaminacyjnej,
- ważnego świadectwa zdanego egzaminu manewrowego,
- oryginałów wszystkich dokumentów stażowych (karty rejsu, opinie),
- poświadczonych przez Klub kserokopie wszystkich zapisanych stronic Książeczki Żeglarskiej oraz kopii patentu,
- aktualnego świadectwa badania lekarskiego dopuszczającego do uprawiania żeglarstwa (może być wpis w KZ).

Na egzaminie należy mieć swoją Książeczkę Żeglarską. Należy także przynieść ze sobą (na wszelki wypadek) jedno zdjęcie i opłatę na patent.

Przewodniczący
Katowickiego Zespołu CKE

Andrzej KANIA
JKŻW 468, KJ 450
Inst. Żegl. 2507

BIORĄC POD UWAGĘ LICZBĘ DOKUMENTÓW, JAKIE NALEŻY DOSTARCZYĆ, ŻEBY ZOSTAĆ DOPUSZCZONYM DO EGZAMINU NA JACHTOWEGO STERNIKA MORSKIEGO, NIE USTĘPUJE ON WAGĄ KAPITAŃSKIEMU

Nie wytrzymałem, zszedłem w Holte-nau. Ponoć później było jeszcze „ciekawiej”, łącznie z próbą zatrzymania paszportów chcącym zdążyć na najbliższy pociąg. Wcześniej dostałem z pokładu SMS-a: WIDAC KOŁOBRZEG, KONIEC GALER, WOLNOSC!!!.

Tak się zastanawiam, skąd kapitan – młodej dziewczynie (dwadzieścia kilka lat, sternik morski) się to wzięło? Nie wiem. W wojsku czy więzieniu „fala” się przenosi, bo „starsi” ścigają „młodszych”, a potem... sami są „starsi” i mogą ścigać. Więc pewnie to wina systemu szkolenia...

Kurs teoretyczny

Cały czas brakowało mi systematyzacji wiedzy. Znalazłem kurs teoretyczny organizowany przez Jacht Klub AZS we Wro-

clawiu (<http://www.jkasz.wroc.pl/>). Kurs ten polecam, aczkolwiek można było dostać rozdwojenia jaźni, bowiem wiedzę przekazywaną na zajęciach podzielić trzeba na wiedzę „do żeglowania” i „do egzaminu”, które to niewiele mają ze sobą wspólnego. W czasie kursu przyjęto się nawet powiedzenie na określenie czegoś bezsensownego, nigdy w żeglarstwie nie stosowanego, choć wymaganego na egzaminie – „rzeczywistość egzaminacyjna”.

Egzaminy teoretyczne

Po kursie kolejny wydatek obowiązkowy na kartę egzaminacyjną – następne 400 zł.

Pisemny

Wraz z kartą egzaminacyjną (w postaci obskurnego ksera z ksera) przychodzi za-

Gliwice, 06 stycznia 2005 r.

Kol. Wojciech Bartoszyński

Uprzejmie informuję, że na rok 2005 Prezydium CKE PZZ zaplanowało następujące terminy egzaminów na JSM i KJ:

	pisemny	komisyjny
sesja wiosenna:	19 lutego	09 kwietnia
sesja jesienna:	15 października	19 listopada

Pierwszy z ww. egzaminów pisemnych - 19 lutego 2005 odbędzie się w sali nr 417 Gmachu Laboratorium Budownictwa Politechniki Śląskiej w Gliwicach przy ul. Krzywoustego 7 (możliwe jest także wejście przez Wydział Budownictwa od ul. Akademickiej 5). Początek egzaminu o godz. 10. Na egzamin należy ze sobą przynieść papier do zapisania obliczeń, ołówek, gumę, przybory do kreśleń: trójkąty i cyrkiel oraz książeczkę żeglarską i ważną kartę egzaminacyjną.

Przewodniczący
Katowickiego Zespołu CKE

Andrzej KANIA
JKŻW 468, KJ 450
Instr. Żegl. 2507

Uprzejmie informuję osoby zainteresowane, że wzorem lat ubiegłych KSz. Katowickiego OZZ, przy współpracy członków CKE, organizuje „minikurs”, poświęcony głównie przygotowaniu kandydatów do egzaminu pisemnego z nawigacji i konsultacjom / wykładom, związanym z teorią jachtu i bezpieczeństwem żeglugi oraz z przepisami i sygnalizacją (łącność). Całość „minikursu” zaplanowana jest na ok. 12 godzin, realizowanych w trakcie dwóch weekendowych spotkań (sobota-niedziela), trwających po ok. 6 godzin - prawdopodobnie w terminach: 5 lutego (nawigacja) i 6 lutego (reszta). Kurs odbywałby się w tym samym miejscu i na tych samych pomocach co ww. egzamin. Koszt udziału w kursie wstępnie jest szacowany na 100 zł. Uruchomienie kursu i jego cena są warunkowane dostateczną liczbą zgłoszeń osób zainteresowanych. Wstępne deklaracje udziału należy zgłaszać telefonicznie do Komisji Szkolenia KOZZ lub do wyżej podpisanego.

OTO ZAWIADOMIENIE O TERMINIE EGZAMINU PISEMNEGO ORAZ O TYM, ŻE NA EGZAMIN TRZEBA MIEĆ WŁASNE PRZYBORY, A TAKŻE O MINIKURSIE DOSZKALAJĄCYM ZA... KOLEJNE 100 ZŁ!

wiadomienie o terminie egzaminu pisemnego oraz o tym, że na egzaminie trzeba mieć własne przybory nawigacyjne: trójkąty, przenośnik, ołówek... (hm, te 400 zł to opłata egzaminacyjna!). Na tej samej kartce niewinna informacja: „[...] wzorem lat ubiegłych KSz. Katowickiego OZZ, przy współpracy członków CKE, organizuje „minikurs” [...] odbywałby się w tym samym miejscu i na tych samych pomocach co ww. egzamin”. „Minikurs” jest dwudniowy i kosztuje 100 zł. Jest nieobowiązkowy, lecz nie potrafię stwierdzić, czy niewzięcie w nim udziału to przejaw odwagi czy głupoty.

Przyjechałem, zapłaciłem, zaistniałem na liście uczestników, drugiego dnia już nie brałem udziału w zajęciach – szkoda mi było czasu. Oba egzaminy pisemne (nawiga-

cja z locją i przepisy) zdałem na „5”. Mój kolega nie mógł być na „minikursie”, ale na liście uczestników też zaistniał (ja zapłaciłem w jego imieniu stówę). Też zdał, też na „5”...

Częstkowe

Wymagania egzaminacyjne na j.s.m. są tak szerokie i tak niesprecyzowane, że nie można umieć wszystkiego. Wszystko zależy od osobistej interpretacji „wymagań” przez danego egzaminatora. Bywa bardzo różnie: są egzaminatorzy – praktycy, są teoretycy (przy czym teoria często – gęsto traci myśzką). Czasami, mimo że „wymagania” określają precyzyjnie, co kandydat ma umieć – egzaminator „wie lepiej”. Udowodnienie kandydatowi, że jest to rzecz elementarna i kardy-

nalna, to już nie problem. Zresztą dyskusja z egzaminatorem – jak wszyscy przecież wiemy – to jak całowanie lwa pod ogon – przyjemność żadna, a niebezpieczeństwo spore.

Udało mi się zdać wszystkie. Najgorsza ocena to „4” (ważne dalej).

Rozbójnik

Kolejne pismo z CKE informuje o terminie egzaminu komisyjnego (zwanego powszechnie „rozbójnikiem”). Ponownie pojawiają się kolejne, powielaczowe „warunki dopuszczenia” do egzaminu. Muszę 10 dni przed egzaminem dostarczyć komplet dokumentów, w tym kserokopię Sportowej Książeczki Żeglarskiej. I tu znów mam problem, bo gdzieś mi ową książeczkę wciął. Hm... no niby wiem, że nie trzeba jej mieć (przecież przepisy zdałem na „+4”), ale... przyjemność żadna, a niebezpieczeństwo spore. Wyrobiłem więc nową (za 40 zł). Skserowałem. Kopia ma być jeszcze „potwierdzona przez klub”, a ja (antyspołeczny taki) do żadnego nie należę. Na szczęście pani we Wrocławskim OZZ (bo Wałbrzyski to chyba tylko na papierze istnieje) była taka miła, że mi kserokopię potwierdziła (bez opłat). Przeszło!

Na samym egzaminie pytali mnie z przedmiotu z najniższą oceną (czyli „4” z silników). Największy problem: odgadnięcie, jakiej odpowiedzi oczekuje pytający. Kilka pytań – zdałem na „5”.

Patent

Po egzaminie zdjęcie, wpłata 250 zł na ręce przewodniczącego komisji i po 4 tygodniach poczta przysłała mi patent z autografami panów Stosia i Durejki. Wolałbym wprowadzić, aby na okładce, zamiast loga związku (do którego przecież nie należę), było polskie godło – ale trudno. Już mogę legalnie na Bornholm czymś większym od Cartera pływać.

Algebra

Koszty bezpośrednie: $400 + 1000 + 400 + 100 + 40 + 250 = 2190$ zł. Czas bezpośredni: 18 dni urlopu. Koszty i czas na dojazd, czas wkuwania wiedzy potrzebnej jedynie w owej „rzeczywistości egzaminacyjnej”, ceny kursów, straty moralne, rezygnacja z innych przyjemności... niewyliczalne.

Bilans: na razie mam mieszane uczucia. Nawet się nie cieszę z patentu. Czuję tylko ulgę...