

Krótką i zwięzłą teorią manewrowania słupem śródlądowym.

KILKA UWAG WSTĘPNYCH:

- "Jedną ręką dla jachtu, drugą dla siebie" - zawsze, gdy przebywamy na jachcie trzymamy się czegoś minimum jedną ręką (wyjątkiem jest sytuacja, gdy siedzimy na ławeczce w kokpicie - wtedy nie musimy się trzymać).
- Sternik zawsze siedzi po nawietrznej nie puszcza steru ani szotów grota.

Odpowiadamy na komendy gdy je usłyszymy mówiąc "jest (powtarzamy usłyszaną komendę)" a po ich wykonaniu jeszcze raz powtarzamy komendę dodając słówko "klar" np. "przygotować fok do stawienia" -> "jest przygotować fok do stawienia" a po wykonaniu polecenia "fok do stawienia klar" " (nie ma komendy „jest fok do stawienia klar”) .

- Przy zmianie sternika osoba schodząca ze stanowiska mówi "w bejdewindzie/ półwietrze/baksztagu prawego/lewego halsu (ewentualnie fordewindzie/linii wiatru/kącie martwym) ster i komendę zdaję" a osoba wchodząca na stanowisko "w bejdewindzie/ półwietrze/ baksztagu prawego/lewego halsu (ewentualnie fordewindzie/ linii wiatru/ kącie martwym) ster i komendę przejmuję". Przy przekazywaniu steru nie powinna nastąpić istotna zmiana kursu. Osoba schodząca ze stanowiska nie puszcza steru dopóki osoba wchodząca na stanowisko nie przejmie go (analogicznie jest szotami grota). Cały czas ktoś musi trzymać ster i szoty grota oraz kontrolować ruch jachtu - obserwować to, co się dzieje na jeziorze a nie tylko patrzeć pod nogi!
- Powyższa zasada obowiązuje również, gdy nie następuje zmiana za sterem a w szczególności w czasie trwania zwrotu.
- Sternik wybiera szoty grota "do rumpla" tzn. trzymając jedną ręką rumpel i szoty - drugą je wybiera. Sternik nie powinien bezwiednie zmieniać kursu w czasie wybierania szotów grota tzn. dociągamy szoty do rumpla a nie rumpel do szotów.
- Przy manewrach na silniku sternik może wyznaczyć osobę do obsługi silnika lub sam go obsługiwać o ile istnieje możliwość równoczesnej obsługi silnika i steru.
- Płynąc na silniku można sterować sterem pozostawiając silnik nieruchomo lub też pomagać sobie silnikiem (skręcać nim) lub nawet sterować samym silnikiem. Silnikiem pracującym na biegu jałowym nie da się sterować, ponieważ śruba nie kręci się. W takim przypadku pozostaje nam ster, który pracuje zawsze, gdy tylko jacht ma prędkość manewrową.
- Cumami są: cumy, szpringi i bresty. Cuma to lina idąca od jachtu na zewnątrz tj. od dziobu do przodu - cuma dziobowa lub od rufy do tyłu - cuma rufowa. Szpringi natomiast idą do wewnątrz tj. od dziobu do tyłu, w kierunku rufy szpring dziobowy lub od rufy do przodu, w kierunku dziobu - szpring rufowy. Bresty idą prostopadle do pomostu, kei itd.
- Cumami pracujemy z pokładu tzn. po ich obłożeniu o np. poler wybieramy i luzujemy je z pokładu jachtu. Przy odejściu od pomostu lub kiedy planujemy oddać cumę z innego powodu najlepiej przygotować ją wcześniej nabiegowo, czyli tak, aby oba końce znajdował się na jachcie i aby była ona tak przełożona o urządzenie przy pomoście, aby jej wybieranie i luzowanie nie wymagało pomocy osoby stojącej na pomoście. Należy przełożyć cumę także przez np. kluzę na pokładzie o ile to jest możliwe.
- Wszelkie manewry portowe z użyciem silnika wykonujemy na małych obrotach i z na tyle małą prędkością, aby zachować zdolność manewrową.
- Biegi zmieniamy przy minimalnych obrotach silnika (przy włączaniu biegu wstecznego można przytrzymać silnik ręką od góry, aby nie "wyskoczył" co może się zdarzyć przy starszych silnikach lub nawet nowych, ale niewłaściwie zamocowanych na pantografie).
- Pagaje trzymamy jedną ręką za rękojeść a drugą za trzon. Przy wiosłowaniu ręka trzymająca rękojeść pcha a druga ciągnie wiosło (pracują obie ręce). Pióro powinno być zanurzone w 1/3.

• OSTRZENIE

Skręcanie w kierunku do wiatru, jeżeli płyniemy prawym halsem to wiatr mamy z prawej strony tzn., że żeby podostrzyć musimy skręcić w prawo. Zapominamy o zasadzie rumpel do siebie/od siebie i nie podajemy takich komend nawet w pływaniu turystycznym. Pamiętajmy o komendzie na foka

"prawy/lewy foka szot wybieraj" i o wybieraniu grota. Nie wybieramy od razu na blachę tylko stopniowo, adekwatnie do zmiany kursu. Wchylenie steru i praca żaglami mają być równoczesne.

• ODPADANIE

Skręcanie w kierunku od wiatru, jeżeli płyniemy prawym halsiem to wiatr mamy z prawej strony tzn., że żeby odpaść musimy skrócić w lewo. Zapominamy o zasadzie rumpel do siebie/od siebie i nie podajemy takich komend nawet w pływaniu turystycznym. Pamiętamy o komendzie na foka "prawy/lewy foka szot luzuj" i o luzowaniu grota. Nie luzujemy od razu maksymalnie tylko stopniowo, adekwatnie do zmiany kursu, pilnujemy żeby żagle nie wchodziły w łopot i pracowały cały czas. Wchylenie steru i praca żaglami mają być równoczesne.

• ZWROT PRZEZ SZTAG

Z bajdewindu jednego halsu przechodzimy do bajdewindu drugiego halsu przecinając dziobem linię wiatru. Przed wykonaniem zwrotu należy upewnić się czy mamy odpowiednią ilość miejsca i odpowiednią prędkość. Komendy "do zwrotu przez sztag" -> "jest do zwrotu przez sztag" (odpowiada cała załoga), sternik wychyla ster w odpowiednią stronę podając komendę "prawy/lewy foka szot luz" i może wybrać szoty grota maksymalnie, co pomaga skrócić do linii wiatru. W linii wiatru luzujemy grota, bo inaczej zatrzymamy cyrkulację! Przesiadamy się w trakcie zwrotu. Po przejściu linii wiatru, ale dopiero, gdy fok zapracuje na drugim halsie pada komenda "lewy/prawy foka szot wybieraj" i jednocześnie wybieramy szoty grota kończąc cyrkulację (nie tylko ster zero, ale też odpowiednia "kontra" na sterze). Zwrot kończmy w bajdewindzie najlepiej ostrym z prędkością porównywalną z tą przed zwrotem. Cyrkulacja ma być dynamiczna - mocne wychylenie steru, żeby nie stanąć w kącie martwym i przejść linię wiatru. Przetrzymywanie foka "na wstecz" pomaga w niektórych przypadkach obrócić jacht jednak tracimy przez to prędkość (obracamy się cofając i tracimy wysokość). Sztag z fokiem "na wstecz" nie jest uznawany za wykonany poprawnie na egzaminie.

• ZWROT PRZEZ RUFĘ

Z baksztagu jednego halsu przechodzimy do baksztagu drugiego halsu przecinając rufą linię wiatru. Przed wykonaniem zwrotu należy upewnić się czy mamy odpowiednią ilość miejsca. Komendy "do zwrotu przez rufę" -> "jest do zwrotu przez rufę" (odpowiada cała załoga), sternik najpierw przesiada się na

drugą burtę a następnie wychyla delikatnie ster w odpowiednią stronę wybierając szoty grota i podając komendę "prawy/lewy foka szot wybieraj, lewy/prawy foka szot luzuj" - tzw. przeciąganie foka na sztywnych szotach, żeby nie zaplątał się na sztagu. Gdy tylko grot wybrzuszy się na drugą stronę luzujemy szoty (w sposób kontrolowany, nie puśczone całkiem od razu, ale też nie przetrzymujemy grota) i kończymy cyrkulację. W czasie zwrotu najważniejsze jest kontrolowanie grota. Zwrot kończmy w baksztagu najlepiej pełnym. Cyrkulacja ma być powolna - delikatne wychylenie steru, żeby sternik zdążył wybrać i wyluzować grota (żeby grot nie przeleciał sam). Gdyby sternik po zwrocie został po zawietrznej i zbyt późno zaczął luzować grota to zostałby "przygnieciony" rumplem, jacht ostrzyłby do wiatru a sternik miałby bardzo niewygodną pozycję do wypchnięcia rumpla na drugą stronę i zaprzestania w ten sposób ostrzenia, które w tej sytuacji może doprowadzić do wywrotki. Nie wolno w niekontrolowany sposób ostrzyć po rufie!!! Przesiadamy się przed rufą i zatrzymujemy się w baksztagu.

• MANEWR "CZŁOWIEK ZA BURTA"

Instruktor lub osoba przez niego wyznaczona wyrzuca za burtę fantom a i melduje o wypadnięciu "człowieka". Po zameldowaniu wypadnięcia człowieka za burtę sternik ogłasza alarm człowiek za burtą podając komendę "**alarm** człowiek za burtą", następnie pada komenda "środki ratunkowe człowiekowi rzuć/podać" i dopiero na tą komendę zostaje wrzucone do wody koło (lub np. kamizelka) przez osobę znajdującą się najbliżej. Koło nie może udawać człowieka. Koło rzucamy zawsze po nawietrznej stronie człowieka/fantoma, aby zdryfowało na człowieka/fantoma. Sternik wyznacza obserwatora tzw. oko na człowieka. Oko melduje o położeniu człowieka podając odległość (w długościach łodzi lub w metrach) i pozycję tzn. na godzinie ... , na trawersie itd. Można też przyjąć

inny system pozycjonowania np. rumbowy natomiast system godzinowy jest najbardziej intuicyjny. W tym systemie podajemy zawsze najpierw godzinę a potem odległość, przy czym używamy tylko pełnych godzin i zawsze podając odległość podajemy ją z jednostką np. "człowiek na godzinie piątej, dwadzieścia metrów", "człowiek na godzinie czwartej, pięć długości łodzi". Meldunki takie jak "człowiek na piątej piętnaście" są niepoprawne i mogą wprowadzać w błąd. Oko cały czas pokazuje ręką położenie człowieka. Oko nie meldować regularnie i powstrzymać się (o ile to możliwe) od meldowania, kiedy sternik wydaje komendy reszcie załogi np. podczas zwrotu natomiast cały czas obserwuje człowieka i wskazuje ręką jego POZYCJĘ.

- z kursów ostrych:

Odpływamy ok. 5 do 6 długości jachtu od człowieka cały czas trzymając kurs. Po odpłynięciu na tą odległość odpadamy do baksztagu, możemy na chwilę zatrzymać cyrkulację jednak nie na długo by nie stracić zbyt dużo wysokości. Następnie wykonujemy zwrot przez rufę po czy także możemy zatrzymać cyrkulację jednak również na krótką chwilę, po czym ostrzemy i obieramy kurs na człowieka. Manewr ten nazywamy podejściem do człowieka przez zwrot przez rufę (nazwa pętla rufowa jest nieaktualna i nie do końca poprawna, może być nieakceptowana przez komisję egzaminacyjną).

- z kursów pełnych (jedna z możliwości, nienajlepsza):

Odpływamy 3 do 4 długości jachtu od człowieka cały czas trzymając kurs. Po odpłynięciu na tą odległość ostrzemy do bajdewindu, możemy na chwilę zatrzymać cyrkulację a następnie wykonujemy zwrot przez sztag, po czym obieramy kurs na człowieka. Manewr ten nazywamy podejściem do człowieka przez zwrot przez sztag (nazwa ósemka sztagowa jest nieaktualna i nie do końca poprawna, może być nieakceptowana przez komisję egzaminacyjną).

- z półwiatru:

Odpływamy od człowieka kursem półwiatr, po czym podchodzimy do człowieka metodą przez zwrot przez rufę lub metodą przez zwrot przez sztag.

Jeżeli po obraniu kursu na człowieka nie płyniemy bajdewindem należy odpaść, popłynąć kawałek kursem pełniejszym i wyostrzyć do bajdewindu w momencie, kiedy kurs ten będzie się pokrywał z kursem na człowieka. Nie korygujemy kursu tuż przy człowieku ("myszkujący" dziób jachtu może wywołać panikę i osoby znajdujące się w wodzie). W odległości 1 - 1,5 długości łodzi od człowieka sternik podaje komendę "żagle luz", którą osoba obsługująca szot foka powinna rozumieć jak komendę "lewy/prawy foka szot luz" (taka komenda może być też podana w tej sytuacji przez sternika). Sternik nie może zapomnieć o wyluzowaniu do łopotu również grota! Prędkość z jaką należy podchodzić do człowieka to ok. 1 węzeł czyli ok. 0,5 m/s. Podchodzimy do człowieka w bajdewindzie! W końcowej fazie manewru oko może przejąć komendę na ster mówiąc sternikowi "prawej/lewej". Człowieka należy odebrać po stronie zawietrznej (łódki balastowe, balastowo mieczowe, ciężkie łódki mieczowe oraz łódki mieczowe o wysokiej burcie m.in. Conrady) lub po nawietrznej (łódki mieczowe lekkie lub o niskiej burcie, czyli głównie Omega). Oko lub inna wyznaczona do tego osoba/osoby podejmują człowieka na pokład, po czym meldują "człowiek na pokładzie". Sternik podaje wówczas komendę "udzielić człowiekowi pierwszej pomocy" a następnie "lewy/prawy foka szot wybieraj" i wybiera szoty grota podejmując dalszą żeglugę. Ta przedostatnia komenda często mylona jest z komendą do rzucenia koła i brzmi "udzielić człowiekowi środków ratunkowych". Żeby oduczyć się (i innych) podawania takich komend wystarczy wziąć koło ratunkowe i wałnąć nim kilka razy fantoma po usłyszeniu takiej komendy (sprawdzone w praktyce - działa). Podczas manewru jacht nie może się całkowicie zatrzymać.

Warto wiedzieć o istnieniu tzw. metod półwiatrowej (nie ważne w jakim kursie wypadł ci człowiek od razu zmieniasz kurs na półwiatr a potem decydujesz jaki zwrot wykonasz, żeby do niego wrócić) oraz że wybór metody podejścia do człowieka nie zależy od kursu w jakim wypadł ale od kursu jakim od niego odpływamy np. jeżeli wypadnie w bajdewindzie a my od razu odpadniemy do baksztagu i tym właśnie kursem będziemy od niego odpływać to ostrzemy, robimy sztag i płyniemy na człowieka.

Każde podejście do człowieka jest poprawne jeśli spełnia następujące warunki: - jest skuteczne
- jest bezpieczne

W trakcie egzaminu należy podejść do człowieka wykonując co najwyżej **jeden** zwrot!

Należy pamiętać, że zwrot przez rufę zawsze "wychodzi" i podejście do człowieka z wykorzystaniem tego zwrotu jest pewniejsze. Podchodzące z wykorzystaniem zwrotu przez sztag ryzykujemy, że zwrot "nie wyjdzie" i nie uda nam się szybko i sprawnie dopłynąć do człowieka.

• PODEJŚCIE DO BOJI - na silniku:

- 1) Podchodzimy dziobem do boji, zatrzymujemy się tak, aby boja znalazła się przed dziobem na odległość skutecznego zasięgu bosaka lub do wysokości want, obkładamy cumę na boji - "cuma dziobowa na boję", po czym lekko wycofujemy tak, żeby boja nie obijała się o dziób. Sternik musi pamiętać o wyznaczeniu osób do przygotowania cumy (komenda dla tej osoby to "przygotować cumę dziobową do obłożenia na boji") i do bosaka oraz oka. Osoby te znajdują się w trakcie manewru na dziobie i starają się w miarę możliwości nie zasłaniać sternikowi. Oko melduje odległość do boji w metrach i pokazuje na palcach jednej ręki odległości od 5m. Oko może zajmować się również cumą.
- 2) Boja ma się znaleźć na odległości skutecznego zasięgu bosaka na wysokości kokpitu, przygotowujemy cumę rufową.

Do boji podchodzimy na silniku o ile jest to możliwe pod wiatr. Manewry wykonujemy na małych obrotach silnika.

- na żaglach:

Przygotowanie jw. Z bajdewindu:

Boja 2 długości łodzi na wysokości want -> "żagle luz" i kręcimy na boję. Z półwiatru:

Boja 1,5 długości łodzi na trawersie -> "żagle luz" i kręcimy na boję. Z baksztagu:

Boja 1 długość łodzi na wysokości rufy -> "żagle luz" i kręcimy na boję. A potem jw.

(punkt w którym należy rozpocząć cyrkulację może się różnić od podanego w zależności od jachtu czy siły wiatru)

Cyrkulacja ma być szybka - wychylamy ster na burt i robimy Ciasne kółko. Zatrzymujemy cyrkulację, gdy mamy boję przed dziobem. Podchodzimy do boji w linii wiatru. Należy zrzucić/zrolować foka, jeśli będzie nam przeszkadzał przy podejściu (za mało miejsca na dziobie) lub przy większym wietrze, kiedy łopoczący fok może stanowić zagrożenie dla załogi przebywającej na dziobie.

• ODEJŚCIE OD BOJI

- na silniku:

Przygotowujemy cumę nabiegowo. Przy odejściu należy zwrócić uwagę na to żeby boja nie obijała się o burty oraz żeby wybierano szybko cumy na pokład po ich oddaniu (nie dopuścić do wkręcenia się cumy w śrubę). Jeżeli boję mamy przed dziobem to odchodzimy na biegu wstecznym luzując a potem oddając cumę. Jeżeli boja znajduje się na wysokości kokpitu możemy odejść na biegu na przód.

- na żaglach:

Przygotowujemy cumę nabiegowo. Odchodzimy na zadany wcześniej hals np. prawy. W tym celu wystawiamy fok na wiatr (tu prawo na wiatr, komenda "fok prawo na wiatr") tzn. wybieramy nawietrznego szota i ustawiamy foka "na wstecz". Luzujemy cumę ("cumę dziobową luzuj"). Gdy odkręci nam już dziób wybieramy grota oraz foka na drugiej burcie ("prawy/lewy foka szot luz, lewy prawy foka szot wybieraj"), oddajemy cumę ("cumę dziobową oddaj") i wybieramy ją na pokład. Na końcu pada komenda "klar na cumach". Trzeba pamiętać, że obrót jachtu będzie się **tu** odbywał przy płynięciu do tyłu (musimy mieć miejsce za rufą lub przytrzymać jacht za pomocą cumy dziobowej, żeby nie cofał się przy obrocie).

• STAWANIE NA KOTWICY

Przygotowujemy kotwicę tzn. przywiązujemy węzłem kotwicznym linę kotwiczną do łańcucha, jeśli jest taka potrzeba przenosimy kotwicę na dziób uważając, żeby nie obijać burt ani pokładu. Przygotowujemy linę kotwiczną o długości minimum 3 x głębokość w miejscu kotwiczenia, knagujemy koniec tej liny i układamy ją na pokładzie tak, aby po rzuceniu lina mogła się bez problemu luzować (pod koszarą i relingami). Przed rzuceniem kotwicy następuje komenda "uwaga na nogi" - nikt nie powinien stać w ten sposób, aby opadająca kotwica zacisnęła mu linę wokół nóg, należy to sprawdzić przed podaniem komendy do rzucenia kotwicy. Ustawiamy się pod wiatr (płynąć na żaglach robimy to analogicznie jak przy podejściu do boji z tą różnicą, że powinniśmy zrzucić

foka). Kotwicę rzucamy, gdy jeszcze powoli posuwamy się na przód. Gdy opadnie na dno cofamy powoli a następnie zbieramy luz na linie kotwicznej. Przedwczesne wybieranie kotwicy może spowodować, że nie chwyci ona dna. Kotwica powinna pracować pod kątem (lina kotwiczna nie powinna iść pionowo w dół).

• ZEJŚCIE Z KOTWICY

Przygotowujemy kotwicę do wybierania. Sternik może zadać pytanie "jak patrzy kotwica" tzn. gdzie się znajduje, na co należy odpowiedzieć "kotwica patrzy naprzód/ w prawo w bok/w lewo w bok". Przy silniku pracującym na biegu jałowym lub postawionym i wyluzowanym grocie wybieramy się na linie kotwicznej ("kotwicę wybierać"), gdy kotwica znajdzie się pionowo pod dziobem należy zameldować "kotwica pion", wtedy pada komenda "kotwicę rwij" - należy wyrwać kotwicę z dna i jeśli puściła zameldować "kotwica puściła". Kiedy kotwica wynurzy się z wody meldujemy "kotwica pod dziobem" i czekamy na komendę "kotwica na pokład".

• PODEJŚCIE DO POMOSTU

Odpowiednio wcześniej należy wyznaczyć stanowiska załódze i przygotować cumy oraz odbijacze. Cumi mają być z jednej strony zaknagowane (pod koszem i relingami) a z drugiej wiążemy pętlę węzłem ratowniczym (nie na sobie) - o ile na pomoście, do którego podchodzimy znajdują się polery itp. Wyznaczamy oko i desant. Może być to ta sama osoba. Oko melduje odległości od pomostu. Od sm pokazuje też na palcach (5 palców = 5m, 4 palce = 4m, ... , 1 palec = 1m i z powrotem wszystkie 5 palców oznacza odległość desantową). Wszystkie meldunki oko powtarza na głos, nie tylko pokazuje. Na komendę sternika desant schodzi na ląd i odbiera rzucone mu cumy i obkłada ja na polerach itp. Nie skaczemy z cumą w rękę! Najpierw rzucamy ją na pomost a potem schodzimy lub najpierw schodzimy i czekamy na podanie cum. Cumami pracujemy z pokładu.

Należy przeciwzyć podejście na silniku dziobem i burtą do pomostu. Na żaglach podchodzimy do pomostu w miarę możliwości pod wiatr analogicznie jak do boji (w zależności od jego kierunku wiatru - dziobem, skośnie lub wzdłuż pomostu). Przy słabym wietrze można podejść do pomostu przy wietrze dopychający zrzucając odpowiednio wcześniej żagle. Podchodząc do pomostu burtą na silniku najpierw podchodzimy skośnie dziobem, desant schodzi na pomost a potem dostawiamy rufę do pomostu. Unikamy płynięcia wzdłuż pomostu. Zatrzymujemy się w wyznaczonym miejscu. Pamiętamy o chronieniu burt i dziobu - robimy do bosakiem, odbijaczami lub rękojęcią pagaja. Nie używamy do tego celu rąk i nóg.

• ODEJŚCIE OD POMOSTU

Odpowiednio wcześniej należy wyznaczyć stanowiska załódze i przygotować cumy oraz odbijacze. Cumi przygotowujemy nabiegowo tzn. tak, aby można je było wybierać, luzować i oddać pracując nimi z pokładu. Należy upewnić się czy wszyscy są na pokładzie. Na komendę sternika luzujemy i/lub oddajemy odpowiednie cumy i szpringi. Należy przeciwzyć odejście na silniku na biegu do przodu i na biegu wstecznym z pozycji burtą jak i na biegu wstecznym z pozycji dziobem do pomostu. Na żaglach odchodzimy od pomostu analogicznie jak od boji o ile stoimy w linii wiatru lub jeżeli da się postawić i wyluzować żagle tak, żeby nie pracowały - stawiamy je i odpowiednio luzując cumy - wybieramy. Przy wietrze dopychającym robimy overholung. Odchodząc od pomostu na silniku musimy uważać, aby nie zahaczyć nim o pomost. Pracujemy na cumach i szpringach przy odejściu tak żeby odstawić odpowiednio dziób albo rufę od pomostu. Można wystrzeliwać się na szpringach. Unikamy płynięcia równoległe do pomostu. Pamiętamy o chronieniu burt i dziobu - robimy do bosakiem, odbijaczami lub rękojęcią pagaja. Nie używamy do tego celu rąk i nóg.

• FERHOLUNG

Aby rozpocząć manewr musimy mieć założone obie cumy i oba szpringi. Przy ferholungu do przodu przenosimy cumę dziobową na dalszy poler, po czym pracujemy cumami z pokładu. Wybieramy cumę dziobową i szpring rufowy a luzujemy cumę rufową i szpring dziobowy. W momencie, gdy szpring rufowy ustawi się prostopadle do pomostu zaczynamy go luzować. Po wykonaniu manewru jacht stoi na cumie dziobowej, długim szpringu dziobowym i dwóch cumach rufowych (poprzednio były to

cuma i szpring rufowy). Cumę dziobową i krótszą cumę rufową zostawiamy, szpring dziobowy przenosimy na poler bliżej dziobu a z dłuższej cumy rufowej robimy szpring rufowy.

Przy ferholungu do tyłu postępujemy analogicznie zaczynając od cumy rufowej. W czasie manewru jacht zawsze musi stać co najmniej na komplecie dwóch cum lub dwóch szpringów. W trakcie wykonywania manewru należy pamiętać o chronieniu burty. Cumami pracujemy z pokładu.

• OVERHOLUNG

Przed manewrem należy przygotować dwie długie cumy.

- stojąc burtą przy pomoście:

Możemy wykonać ten manewr na dwa sposoby: dziobem lub rufą do pomostu. Z uwagi na wystający poza rufę silnik przyczepny a czasem również podniesiony ster do poziomej pozycji płetwy sterowej (np. na Tango Family nie da się podnieść wyżej płetwy mieczowej a zdarza się, że przy pomoście jest za płytko by była opuszczona) overholung rufą do pomostu jest bardziej uciążliwy niż dziobem z koszem dziobowym, za który chwytając łatwo przeprowadzimy dziób i pomożemy obrócić jacht. Z drugiej strony trudno jest wykonać overholung dziobem do pomostu przy silnym wietrze wiejącym wzdłuż pomostu od dziobu.

Poniższy opis dotyczy obu wariantów manewru z tym, że wariat rufą do pomostu podany będzie w nawiasach.

Stoimy burtą do pomostu na dwóch cumach i dwóch szpringach. Zdejmujemy cumę rufową i szpring dziobowy (cumę dziobową i szpring rufowy) jednocześnie zakładając długi szpring rufowy (dziobowy) zaknagowany na drugiej burcie. Następnie wybieramy ten szpring jednocześnie luzując drugi szpring, który też powinien być długą liną. Nie wolno zapomnieć o chronieniu dziobu (rufy) za pomocą odbijaczy, bosaka lub rękojeści pagaja. Nie używamy rąk i nóg do chronienia dziobu (rufy). Dopuszczalne jest przesuwanie jachtu rękami za kosz dziobowy. Krytycznym momentem manewru jest chwila, kiedy jacht stoi prostopadle do pomostu. Wtedy właśnie możemy pomóc sobie przeprowadzając dziób jachtu stojąc na pomoście i trzymając jacht za kosz dziobowy. Załoga przebywająca na pokładzie przenosi odbijacze na drugą burtę. W tym też momencie szpringi, na których dotychczas pracowaliśmy zmieniają się na cumy. Wybieramy nowopowstałą cumę rufową (dziobową), aby dociągnąć rufę (dziób) do pomostu natomiast nową cumę dziobową (rufową) przenosimy na dalszy poler i wybieramy luzując bądź oddając jednocześnie trzecią cumę, która aktualnie pracuje, jako szpring dziobowy (rufowy). Na koniec przenosimy cumę rufową (dziobową) na bliższy poler i zakładamy lub przekładamy szpringi.

Przy overholungu najważniejsze jest żeby obrócić jacht za pomocą cum i szpringów. W trakcie wykonywania manewru należy pamiętać o chronieniu burt i dziobu (rufy). Cumami pracujemy z pokładu. Jacht na każdym etapie manewru musi być zacumowany do pomostu minimum dwoma cumami bądź szpringami.

• STAWANIE W DRYF

Aby stanąć w dryf jachtem typu słup należy wykonać z kursu bejdewind taki skręt sterem jak w przypadku zwrotu przez sztag, ale bez luzowania foka. Przechodzimy linię wiatru z fokiem przetrzymanym na wstecz i wybranym maksymalnie grotem. Ster cały czas trzymamy tak jak na początku czyli rumplem na nawietrzną. Fok odkręci nam dziób. Jacht odpadnie od wiatru i będzie się poruszał wstecz. Następnie zapracuje wybrany grot i podostrzemy płynąc do przodu. Potem znowu zapracuje fok itd. Jacht powinien ustawić się generalnie bokiem do wiatru i poruszać się jak opadający liść w kierunku z wiatrem. Nawet przy silnym wietrze wbrew pozorom jest to manewr bezpieczny. Manewr ten jest zasadniczą częścią manewru monachijskiego, czyli jednego z manewrów stosowanych przy wypadnięciu człowieka za burtę. Manewr monachijski z bajdewindu może wykonać jedna osoba. Jest on również często stosowany na jachtach morskich, kiedy załoga chce spokojnie zjeść obiad - nawet przy silnym wietrze jacht ustawiony w dryf nie skacze na falach. Nie wszystkie jachtu równie łatwo wprowadzić w dryf.

• KŁADZENIE MASZTU

Aby położyć maszt należy zrzucić żagle a często też odpiąć bom od masztu. Wyznaczamy osobę, która odepnie sztag od sztagownika, drugą odpowiedzialną na luzowanie liny będącej przydłużeniem sztagu (trzeba najpierw rozbuchtować tę linę i obłożyć o kabestan), kolejną do asekuracji masztu (ta osoba staje pod masztem i kładzie go sobie na ramieniu, może to być więcej niż jedna osoba) i jeszcze jedną, która zajmie się zbieraniem lin (topenanty, achtersztagu) tak, aby nie wpadły do wody. Maszt kładziemy powoli. Nie można ufać w 100% linie od patentu do składania masztu. Staramy się tak kłaść maszt żeby przez cały czas pozostawał w osi jachtu i nie uciekał na boki (inaczej możemy skrzywić piętę masztu) a na samym końcu kładziemy go na krzyżaku lub innym przeznaczonym do tego urządzeniu. Jeżeli coś blokuje, maszt nie chce dalej iść to może być to: wanta zaczepiona o słupek od relingów, linka od rol era foka, zaknagowany po sklarowaniu lub obłożony o kabestan szot foka, jakaś inna linka zaczepiona o słupek relingów, kabestan lub zaknagowana.

Po złożeniu masztu zwiększa się nasza długość, zyskujemy kilka metrów za rufą - pamiętajmy o tym przy sterowaniu a w szczególności na zakrętach w wąskich kanałach oraz przy holowaniu. Maszt można składać stojąc przy pomoście o ile potem wystarczy nam miejsca na manewr wyjścia, na boji, kotwicy lub płynąc na silniku. Łatwiej będzie nam składać maszt idąc pod wiatr (na silniku, ewentualnie na pagajach o ile wystarczy nam osób w załodze) w szczególności, gdy jest on silny.

• STAWIANIE MASZTU

Wyznaczamy osoby analogicznie jak przy składaniu masztu z tą tylko różnicą, że luzujący linę od patentu do kładzenia masztu będzie ją teraz wybierał a asekurujący poprzednio maszt będą go pchać do góry. Główną siłą stawiającą maszt są osoby pchające go do góry a nie osoba wybierająca linę. Jeżeli coś blokuje, maszt nie chce dalej iść to może być to: krawat, którym przywiązaliśmy m.in. achtersztag do kozła, wanta zaczepiona o słupek od relingów, linka od rolera foka, zaknagowany lub obłożony o kabestan szot foka, jakaś inna linka zaczepiona o słupek relingów, kabestan lub zaknagowana. Należy pilnować, aby maszt cały czas pozostawał w osi jachtu i nie uciekał na boki (inaczej możemy skrzywić piętę masztu). Stawianie masztu jest zakończone dopiero wtedy, gdy sztag zostanie zamocowany do sztagownika, czyli po włożeniu przytyczki i zabezpieczeniu jej zawleczką. Stawiając maszt upewnijmy się czy mamy na tyle miejsca nad sobą, aby to zrobić. Maszt można stawiać stojąc przy pomoście (o ile udało się nam do niego dobić nie robiąc nikomu krzywdy złożonym masztem), na boji, kotwicy lub płynąc na silniku Łatwiej stawia się maszt przy wietrze od rufy.

KLAR NA JACHCIE

• Wygląd jachtu świadczy o załodze a wygląd załogi świadczy o jachcie.

• Jacht **sklarowany** oznacza: poskładane i zbuchtowane liny, zmarlowane i uporządkowane żagle, porządek na pokładzie i pod nim, umyty pokład, itd....

• Czego **nie należy robić na jachcie**: stać z rękoma w kieszeni, moczyć rąk albo nóg, wlec za burtą odbijaczy i lin, gwizdać na pokładzie, itd...

• Co **powinno się robić**: okazywanie szacunku kapitanowi, załogi stojące w porcie powinny pomagać jachtom wchodzącym do portu, przechodząc przez inny jacht idziemy wokół masztu, ucho swojej cumy na polerze umieszczamy pod cudzymi cumami.

• Wchodząc pierwszy raz na jacht sprawdzamy jego stan techniczny oraz wyposażenie.



KOMENDY a MELDUNKI NA JACHCIE

- W żeglarskim wszystkie czynności związane z manewrowaniem wykonuje się na komendę lub polecenie wydawane przez prowadzącego jacht.
- **Każda komenda:**
 - musi być słyszana przez członków załogi
 - musi być wyraźnie zaadresowana
 - wykonujący komendę potwierdza jej usłyszenie i zrozumienie słowem - „jest”
 - np. komenda: „*przygotować żagle do stawienia*”, „*grota wybieraj*”
odpowiedź: „**jest** przygotować żagle do stawienia”, „**jest** grota..”
- **Meldunek:**
 - Jest to informacja przekazywana najczęściej sternikowi
 - np. „*fok zgasł*”, „*człowiek na dziewiątej*”
 - na meldunki nie musimy odpowiadać ani potwierdzać ich usłyszenia



KOMENDY i MANEWRY NA JACHCIE

Komendy na żagle: wybieraj – luzuj, wybierz – luz, hamuj, przygotuj do postawienia – zrzucenia, itd..., żagiel lewo/prawo na wiatr

Komendy na ster: lewiej – prawiej, lewo – prawo, lewo/prawo na burt, odpadaj – ostrz, tak trzymaj, kurs na drzewo, sternik do półwiatru, ster zero, itd...

Czynności związane z linami: wybieranie, luzowanie, obkładanie, pompowanie, przygotowanie do podania/obłożenia/oddania, cuma nabiegowo, itd...

MANEWR NA JACHCIE:

- musi być wcześniej omówiony z załogą i zaplanowany
- w miarę możliwości należy zapoznać się z akwenem manewrowym
- muszą zostać obsadzone stanowiska manewrowe
- w razie nieoczekiwanych sytuacji prowadzący jacht musi przygotować manewr zapasowy i awaryjny (plan B i C)
- podczas prowadzenia manewru na jachcie powinna panować absolutna cisza i porządek



PRZED MANEWRAMI – pierwszy raz na wodzie

Każdy powinien zapoznać się z obsługą podstawowych urządzeń na jachcie:

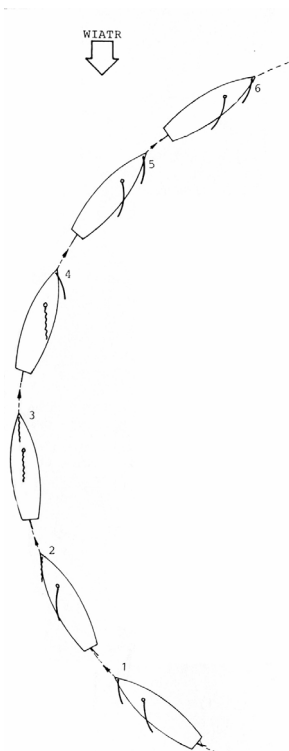
- zapoznanie się z nazwami poszczególnych elementów wyposażenia - olinowanie stałe i ruchome, drobny osprzęt, żagle, miecz, ster, odbijacze...
- zapoznanie się z miejscem dla sternika i załogi
- zapoznanie się z zasadami obsługi poszczególnych urządzeń tj.:
 - praca na sterze i mieczu
 - knagowanie lin, wiązanie podstawowych węzłów,
 - praca na cumach i odbijaczach
 - prawidłowe balastowanie na jachcie
 - stawianie i zrzucanie oraz wybieranie i luzowanie żagli, ocena kierunku wiatru

I zajęcia na wodzie:

- trzymanie kursu, sterowanie na punkt
- ustawienie żagli przy różnych kursach względem wiatru
- zasada działania miecza
- ostrzenie i odpadanie



MANEWRY PODSTAWOWE – ZWROT PRZESZTAG



ZWROT PRZESZTAG - prawidłowo wykonany polega na przejściu dziobem linii wiatru z kursu bajdewind *jednego halsu* do kursu bajdewind *drugiego halsu* bez tracenia prędkości manewrowej

KILKA UWAG:

- Przed zwrotem jacht musi mieć odpowiednią inercję (prędkość)
- Zwrot rozpoczynamy i kończymy zawsze w bajdewindzie

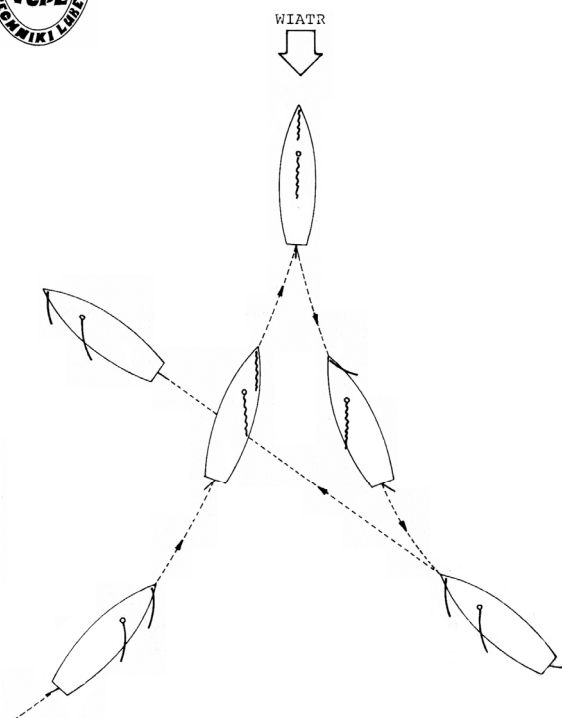
KOMENDY:

1. Do zwrotu przez sztag,
2. Grota szot wybieraj, lewy / prawy foka szot wybieraj,
3. Fok luz, grot luz (w momencie kiedy każdy przestaje pracować)
4. Lewy / prawy foka szot wybieraj,
5. Grota szot wybieraj

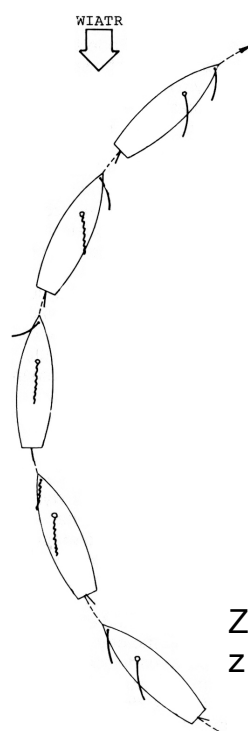
W trakcie wykonywania manewru opisanego powyżej osoba za sterem wydaje komendy i sama dba o to kiedy rozpocząć i zakończyć cyrkulację.



MANEWRY PODSTAWOWE – ZWROT PRZEZ SZTAG



Zwrot przez sztag na biegu wstecznym



Zwrot przez sztag
z zacieśnioną cyrkulacją



MANEWRY PODSTAWOWE – ZWROT PRZEZ RUFĘ

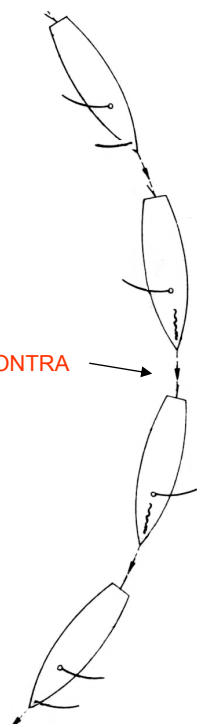


ZWROT PRZEZ RUFĘ - prawidłowo wykonany polega na przejściu rufą linii wiatru z kursu baksztag *jednego halsu* do kursu baksztag *drugiego halsu*

KOMENDY:

1. Do zwrotu przez rufę
2. Grota szot luzuj, prawy / lewy foka szot luzuj (odpadamy i czekamy na moment aż **fok zgaśnie**, wtedy dopiero możemy wydać komendę nr 3)
3. Grota szot **wybij**, (po przejściu linii wiatru) **luzuj**
4. Prawy / lewy foka szot wybierz lewy / prawy foka szot luzuj

KONTRA

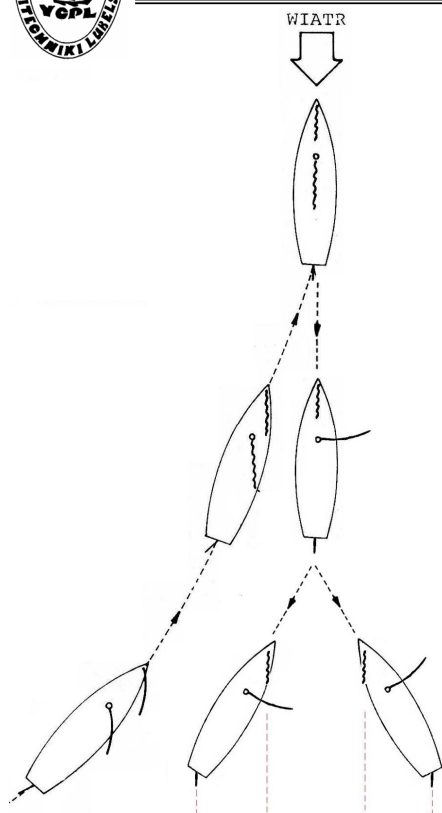


KILKA UWAG:

- Zwrot rozpoczynamy i kończymy zawsze w baksztagu
- Bardzo ważny jest moment kiedy zaobserwujemy, że **fok zgaśnie**
- W momencie kiedy grot łapie wiatr na zmienionym halsie wykonujemy **kontrę sterem** !!!!!!!!!!!!!
- Zwrot ten wymaga uwagi i koncentracji, gdyż opóźnienie w kolejności wykonywanych czynności może kosztować wywrotkę jachtu.
- W trakcie wykonywania manewru osoba za sterem wydaje komendy i sama dba o to kiedy rozpocząć i zakończyć cyrkulację oraz kiedy wykonać kontrę.
- Aby zwrot przebiegał spokojnie można wstrzymać cyrkulację i zmienić hals na grocie podczas jazdy w fordwindzie.
- Należy pamiętać o tym, że zwrot przez rufę zajmuje dużo więcej przestrzeni na wodzie niż zwrot przez sztag. Trudniej też jest ocenić pozycję jachtu po zwrocie



BIEG WSTECZNY, STAWANIE W LINII WIATRU



LINIA WIATRU

- Ostrzemy do baidewindu a później do linii wiatru
- Kiedy żagle przestaną pracować wydajemy komendę

ŻAGLE LUZ

- Następnie ustawiamy jacht idealnie pod wiatr

BIEG WSTECZNY

- Czekamy, aż jacht się zatrzyma
- Wydajemy komendę **GROT lewo / prawo NA WIATR**

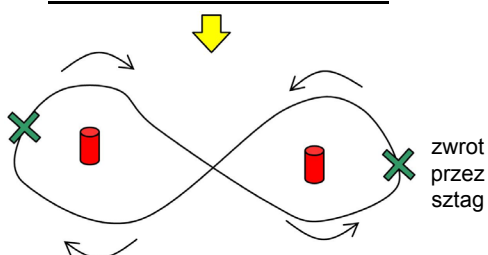
KILKA UWAG:

- Sternik musi uważnie kontrolować położenie jachtu, tak aby nie pozwolić aby jacht został odrzucony od linii wiatru
- W momencie kiedy jacht ruszy na biegu wstecznym, trzeba obserwować fokę, który pomaga utrzymać jacht w linii wiatru
- Wychylając grota na wiatr należy bom docisnąć prawie do want

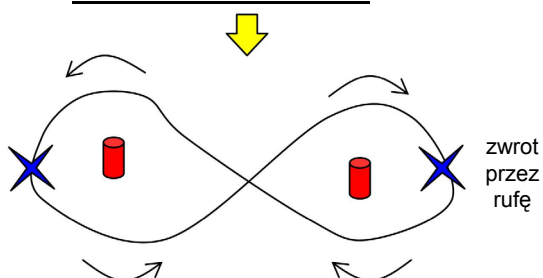


MANEWRY DOSZKALAJĄCE ZWROTY

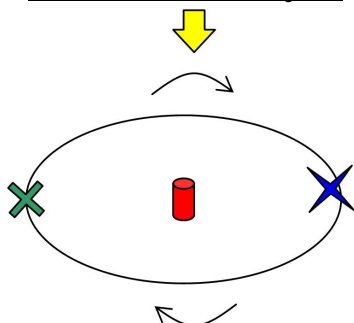
ÓSEMKA SZTAGOWA



ÓSEMKA RUFOWA



JAZDA PO OKRĘGU



Ósemka sztagowa: płniemy półwiatrem, następnie odpadamy do baksztagu, a później ostrzemy do baidewindu i wykonujemy zwrot przez sztag, po czym znowu odpadamy do półwiatru itd...

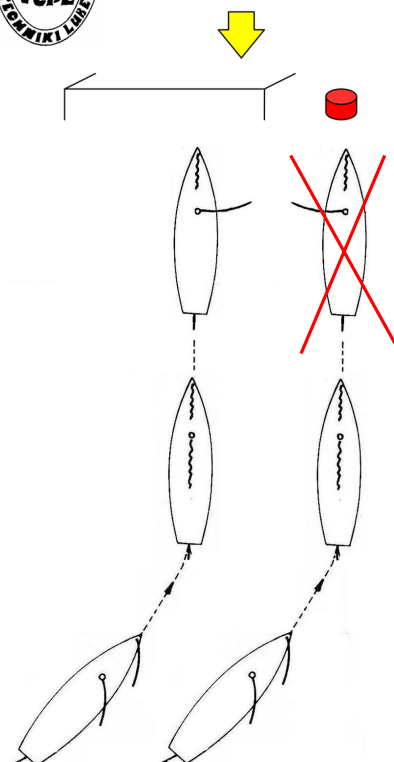
Ósemka rufowa: różnica polega na tym, że z półwiatru najpierw ostrzemy do baidewindu a później odpadamy do baksztagu i wykonujemy zwrot przez rufę, po czym powtarzamy cały manewr na drugiej boi...

Jazda po okręgu: płniemy wokół boi na przemian wykonując zwrot z wiatrem i pod wiatr...

Kilka uwag: każdy manewr należy wykonać bardzo dokładnie z **wydawaniem komend przy zwrotach** oraz podczas **ostrzenia i odpadania**.



HAMOWANIE ŻAGLAMI



Podczas dochodzenia do boi lub nabrzeża gdy okazuje się, że prędkość jachtu jest za duża trzeba hamować żaglami.

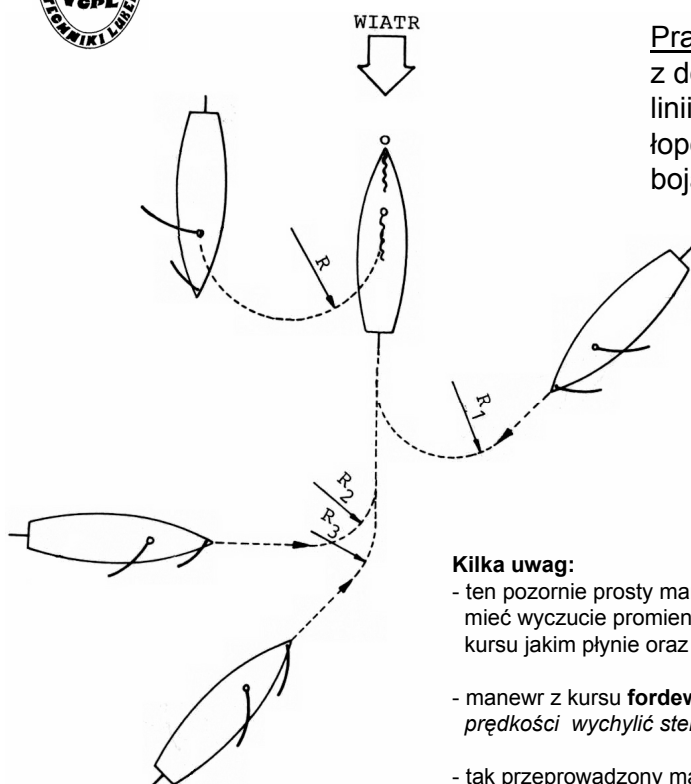
Komenda: **HAMUJ GROTEM**

Istnieje kilka warunków aby manewr był skuteczny:

- grot musi być wypchnięty prawie do want
- szoty muszą być wyszorowane z talii
- należy wybrać przeciwny hals od tego, którym akurat płyniemy
- wybór niewłaściwej strony skutkuje tym, że jacht przyspiesza, i uderza z pełnym impetem w nabrzeże lub przejeżdża boję
- manewr ten jest traktowany jako awaryjny
- podczas manewru podejścia do boi czy nabrzeża należy odpowiednio zaplanować drogę hamowania, lepiej aby zabrakło pół metra niż uszkodzić jacht lub nabrzeże 😊



PODEJŚCIE DO BOI



Prawidłowo wykonany manewr polega na tym aby z dowolnego kursu względem wiatru wyostrzyć do linii wiatru w takiej odległości od boi, aby idący w łopocie jacht **zatrzymał się w linii wiatru** tuż przed boją. Wtedy zakładamy cumę na boi.

Komendy:

1. Przygotować **bosak i cumę** do obłożenia na boi,
2. Komendy na żagle w zależności od kursu,
3. Przed linią wiatru **żagle luz**,
4. W razie potrzeby hamujemy żaglami,
5. **Obłożyć** cumę na boi.

Kilka uwag:

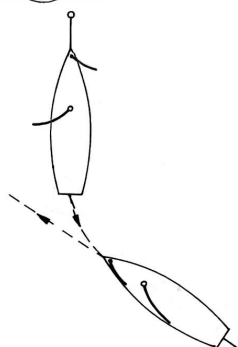
- ten pozornie prosty manewr bywa trudny do opanowania bowiem sternik musi mieć wyczucie promienia skreślu oraz drogi hamowania jachtu w zależności od kursu jakim płynie oraz warunków panujących na wodzie.
- manewr z kursu **fordewind** może wyglądać następująco: *należy przy pełnej prędkości wychylić ster na burtę a jacht powinien stanąć przed boją*
- tak przeprowadzony manewr wymaga dużej wprawy i wyczucia jachtu



ODEJŚCIE OD BOI

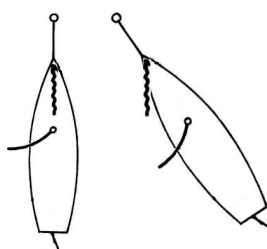
Odejście na prawy hals na biegu wstecznym:

- Przygotuj cumę do oddania
- Oddaj cumę
- Grot lewo na wiatr
- Fok prawo na wiatr
- Żagle luz
- Grota wybieraj
- Lewy foka szot wybieraj



Odejście na prawy hals z przytrzymaniem na boi:

Cuma musi być „na biegowo”

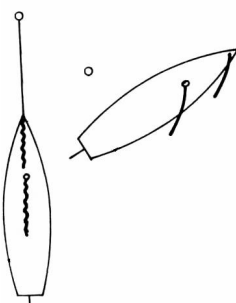


- Przygotuj cumę do oddania
- Grot lewo na wiatr

- Grota wybieraj
- Oddaj cumę
- Lewy foka szot wybieraj

Odejście na lewy hals z wystrzeleniem z boi:

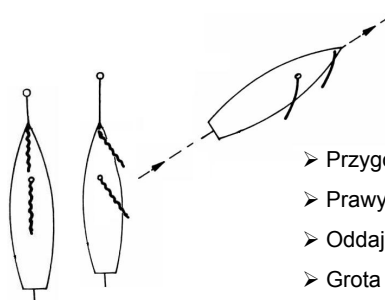
Dość długa cumą musi być „na biegowo”



- Przygotuj cumę do oddania
- Cumę wybierz
- Cumę oddaj
- Grota wybieraj
- Prawy foka szot wybieraj

Odejście na lewy hals z wykorzystaniem zmiany kierunku wiatru:

Cuma musi być „na biegowo”



- Przygotuj cumę do oddania
- Prawy foka szot wybieraj
- Oddaj cumę
- Grota wybieraj

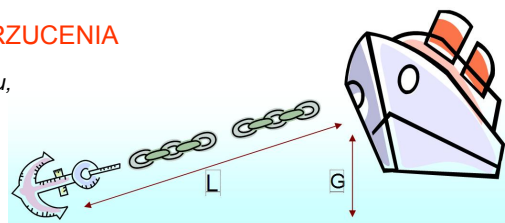


STAWANIE NA KOTWICY

Prawidłowo wykonany manewr polega na tym aby zatrzymać jacht w łopocie w linii wiatru i rzucić kotwicę. Następnie czekamy aż dryfujący jacht napręży linę kotwiczną.

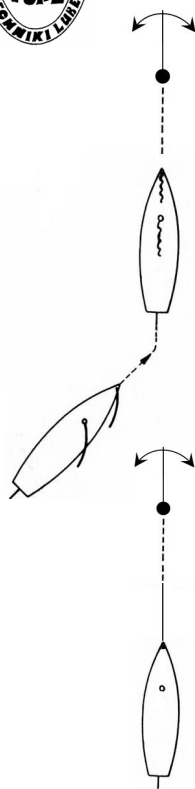
Komendy:

1. PRZYGOTOWAĆ KOTWICĘ DO RZUCENIA
2. Komendy na żagle w zależności od kursu,
3. Przed linią wiatru **ŻAGLE LUZ**, czekamy aż jacht się zatrzyma,
4. **KOTWICA DÓŁ.**



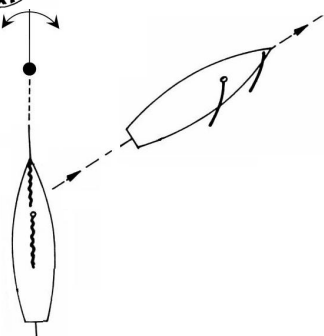
Kilka uwag:

- przed rzuceniem kotwicy należy linę kotwiczną przełożyć pod koszem przez półkluzę oraz **zaknagować koniec liny**. Lina nie może być spleciona, musi być luźno wydawana z jachtu,
- osoba, która przygotowuje linę musi przed rzuceniem kotwicy zwrócić uwagę na nogi czy nie są zaplątane w nią czy łańcuch kotwiczny,
- należy tak dobrać długość liny kotwicznej aby była przynajmniej 3 razy dłuższa od głębokości na jakiej się znajdujemy $L = 3 \times G$,
- kotwicę należy rzucać dopiero w momencie gdy jacht stanął lub zaczął się cofać,
- aby sprawdzić czy kotwica trzyma, wykonujemy serię namiarów i obserwujemy naszą pozycję
- przed rzuceniem kotwicy można do niej przyczepić *bojrep*
- kotwicę można rzucić również z rufy, jednak wtedy rzucaamy kotwicę w biegu ale ze zrzuconymi żaglami tylnymi. Należy mieć przygotowaną dostateczną długość miękkiej liny,
- aby ułatwić stawanie na kotwicy i zmniejszyć dryf jachtu można zrzucić przednie żagle, jeśli rzucaamy kotwicę z dziobu lub tylne żagle gdy kotwica wyrzucana jest z rufy





ZEJŚCIE Z KOTWICY



Prawidłowo wykonany manewr wygląda bardzo podobnie jak odejście od boi z wystrzeleniem się na cumie.

Komendy:

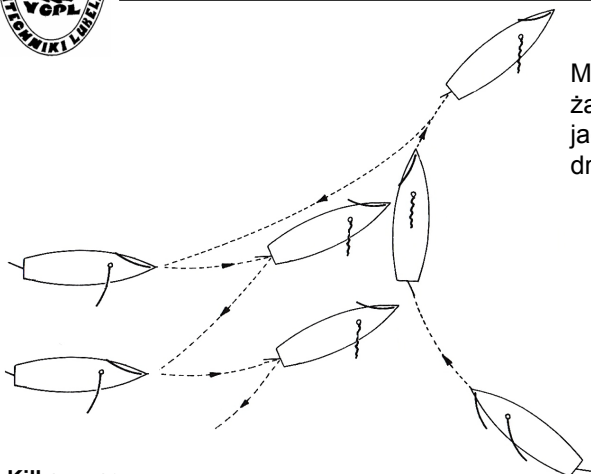
- Przygotować kotwicę do podniesienia,
- Kotwica góra,
- Kotwicę rwij (po meldunku „kotwica patrzy pion”),
- Klar na kotwicy.

Kilka uwag:

- przed podnoszeniem kotwicy należy postawić żagle lub uruchomić silnik aby po podniesieniu kotwicy mieć siłę napędową,
- linę kotwiczną w miarę możliwości należy wybierać energicznie aby rozpędzić jacht
- należy tak prowadzić jacht aby nie „myszkował” i szedł wzdłuż kierunku wyznaczonego przez linę kotwiczną
- należy ustalić sposób komunikacji pomiędzy prowadzącym jacht a obsługującym kotwicę, do tego celu służą meldunki i zapytania:
 - kotwica patrzy lewo / prawo
 - kotwica patrzy prosto / tył
 - kotwica patrzy pion
 - jak kotwica patrzy?



STAWANIE W DRYF



Manewr postawienia jachtu w dryf oznacza takie ustawienie żagli, by pracując przeciwnie do siebie starały się utrzymać jacht, aby tylko nieznacznie poruszał się w przód i powoli dryfował z wiatrem i falą.

Aby postawić jacht w dryf należy wykonać **zwrot przez sztag** nie luzując szotów foka. **Fok** pracuje wtedy na wiatr. **Grot** powinien być prawie wyluzowany a **ster** wychylony na nawietrzną.

Kilka uwag:

- tak ustawiony jacht będzie poruszał się torem „spadającego liścia”, fok na nawietrznej będzie powodował cofanie się oraz odpadanie jachtu, po czym zapracuje grot, który spowoduje wyostrzenie jachtu,
- manewr ten jest na tyle prosty, że nawet sternik będący sam na pokładzie jest go w stanie wykonać,
- manewr ten jest często wykorzystywany do utrzymania jachtu w miejscu, wykonywania różnego rodzaju napraw, sztormowania, oraz podnoszenia człowieka, który wypadł za burtę (*manewr ten zwany jest wtedy monachijskim*)
- innym sposobem położenia jachtu w dryf bez wykonywania zwrotu przez sztag jest wybranie nawietrznego szota foka, wyluzowanie grota oraz skrócenie sterem do wiatru,
- podczas dryfowania unikamy zmiany ustawienia żagli i steru
- należy pamiętać, że manewr ten nie jest w 100% skuteczny podczas wykonywania podejścia do człowieka

TEORIA MANEWROWANIA - CZŁOWIEK ZA BURTĄ

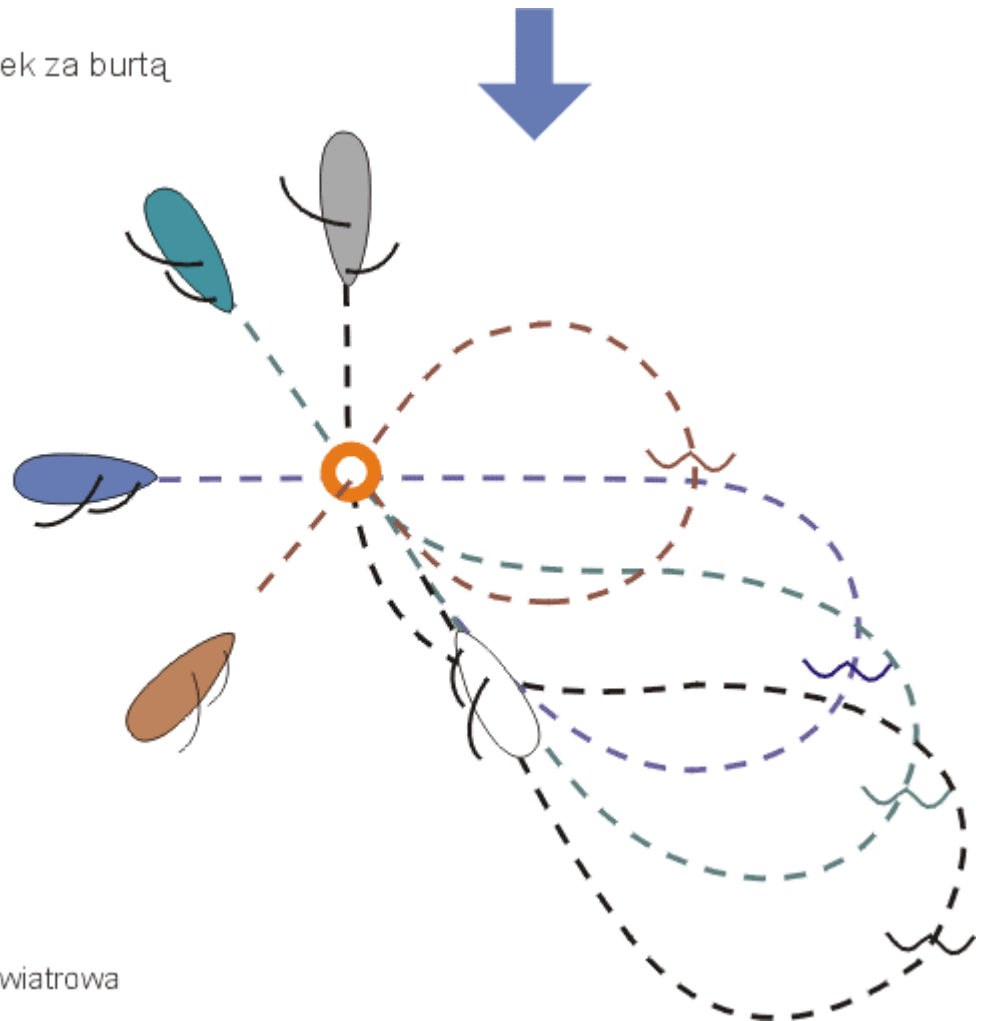
Alarm człowiek za burtą

Po ogłoszeniu alarmu człowiek za burtą (alarm ogłasza ten kto zauważył wypadnięcie człowieka) należy:

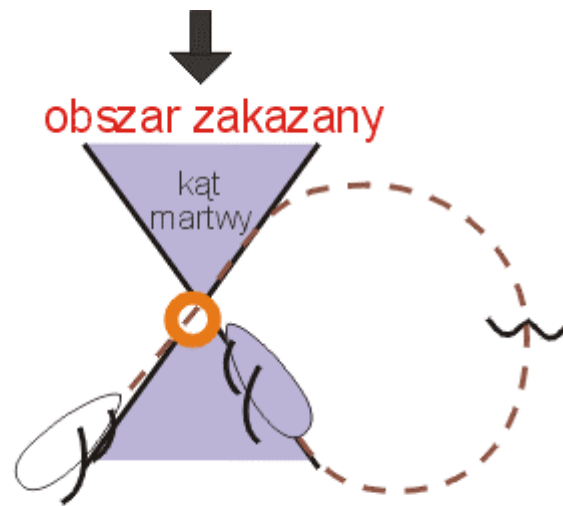
1. Wyrzucić człowiekowi koło najlepiej w ten sposób aby znalazło się przy człowieku od nawietrznej (koło będzie dryfowało ku człowiekowi jeżeli rzucimy niezbyt dokładnie i dalek od człowieka, uwaga nie rzucić w człowieka kołem!)
2. Wyznaczyć oko na człowieka - oko obserwuje cały czas człowieka nie spuszczać ani na chwilę wzroku z rozbitka. Podczas trudnych warunków, silny wiatr, duże zafalowanie, łatwo można zgubić człowieka. Obserwacja zapobiega zagubieniu pozycji człowieka. Oko pokazuje także ręką kierunek w którym znajduje się człowiek i melduje o odległości od niego i kierunku (można używać systemu godzinnego: człowiek w odległości 20 m na godzinie 15:00).
3. Nie odpływamy daleko od człowieka, mamy 3 minuty na podjęcie człowieka na pokład.
4. Podchodzimy do człowieka kursem bajdewind (uwaga) w odpowiedniej odległości zależnej od warunków panujących na akwenie, luzujemy żagle tak aby zmniejszyć prędkość do 0,5 węzła (1 m/s). Wyjmujemy człowieka na pokład (lekkie jachty mieczowe np. Omega z burty nawietrznej, cięższe jachty o wyższej burcie podejmujemy człowieka z zawietrznej). Udzielamy człowiekowi pierwszej pomocy, wybieramy żagle i odpływamy.
5. Uwaga na kurs bajdewind. Gdy silnie wieje i podchodząc do człowieka wytracimy prędkość, odpadnie wiatr własny który sprawiał, że wiatr pozorny był ostrzejszy od rzeczywistego. Może się okazać że jacht będzie ustawiony w stosunku do wiatru rzeczywistego w kursie półwiatr! Do człowieka podchodzimy tylko kursem bajdewind umożliwiającym wyluzowanie żagli i wytracenie prędkości.
6. Jeżeli mimo wyluzowanych żagli podchodzimy do człowieka za szybko możemy zahamować używając do tego grota wystawionego na wiatr. Uwaga wyhamować nie znaczy stanąć w miejscu, jacht musi mieć minimalną prędkość 1 - 0,5 węzła.
7. Jeżeli wyluzowaliśmy żagle i widzimy że stajemy w miejscu nie dojdziemy do człowieka, możemy wybrać grota i zyskać trochę szybkości.
8. Jeżeli widzimy że płyniemy na granicy kąta martwego podchodząc do człowieka możemy wyluzować fokę (foka ma większy kąt martwy niż grot) i dopłynąć do człowieka na grocie. Sytuacja ta może być wykorzystana tylko na parę metrów przed człowiekiem, jeżeli jesteśmy daleko nie pomoże nam wyluzowany fok i tak znajdziemy się W KĄCIE MARTWYM.
9. Komendy:
 - alarm człowiek za burtą: ogłoszenie alarmu,
 - podać człowiekowi koło ratunkowe,

- oko na człowieka: sternik wyznacza osobę,
- podjąć człowieka z prawej / lewej burty na pokład,
- udzielić człowiekowi pierwszej pomocy,
- wybranie żagli, wyluzowanie żagli, hamowanie grotem.

Manewr człowiek za burtą

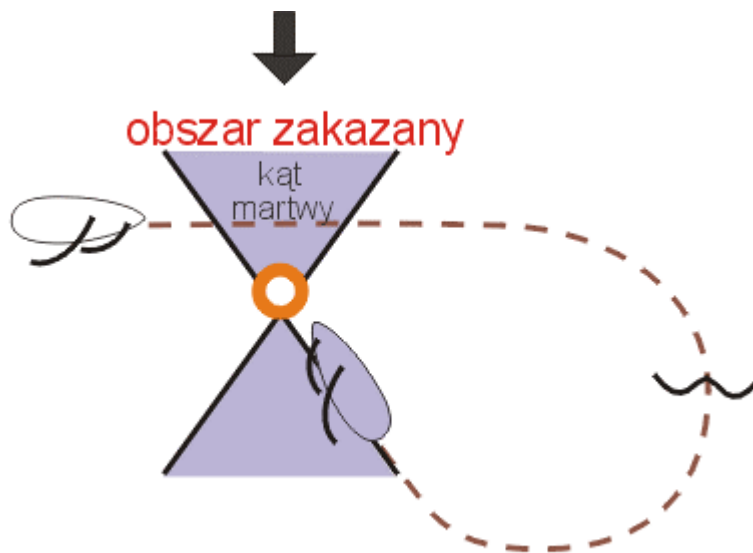


Metoda półwiatrowa, niezależnie od kursu w jakim wypadnie nam człowiek, natychmiast kierujemy jacht do półwiatru.



z bajdewindu

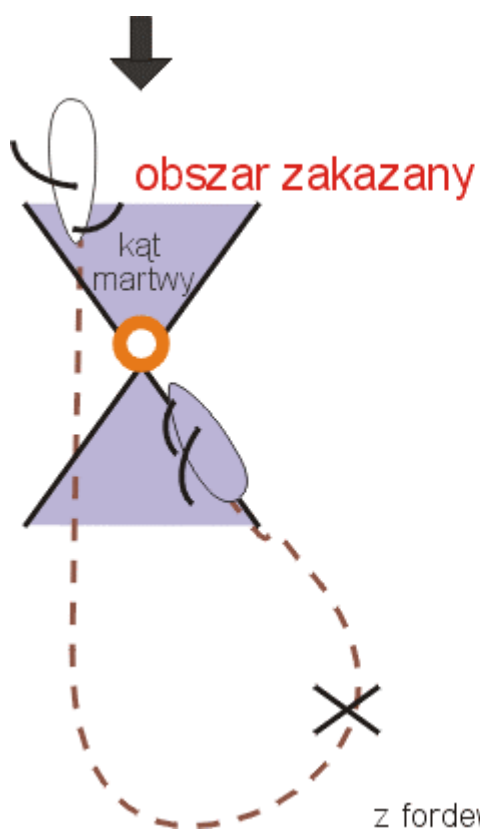
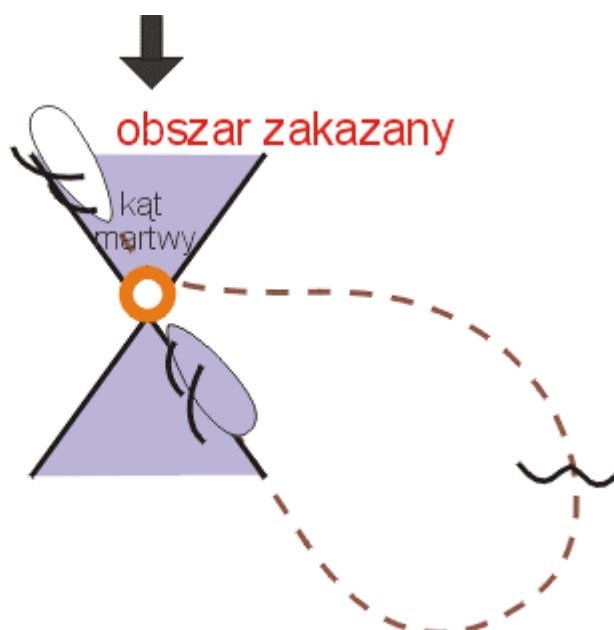
Metoda pętli rufowej, człowiek wypada gdy jacht płynie bajdewindem.



z półwiatru

Metoda półwiatrowa, człowiek wypada gdy jacht płynie półwiatrem.

z baksztagu



✕ zwrot przez sztag

~ zwrot przez rufę

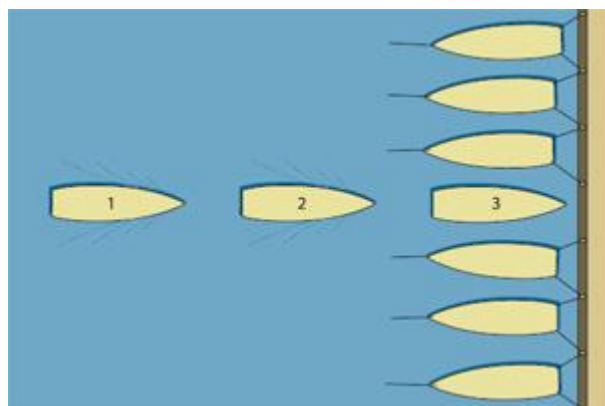
z fordewindu

Podejście do nabrzeża

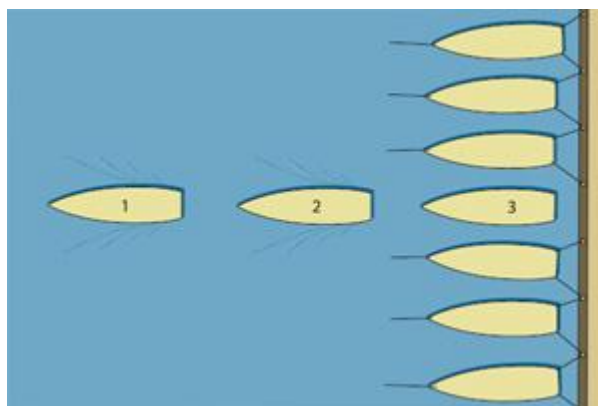
Manewry - Dojście do kei po prostej



Manewry omówione w tym punkcie polegają na tym, że nasz jacht ma stanąć prostopadłe do kei dziobem lub rufą. Taka jest powszechna praktyka, gdyż miejsca są płatne i zwykle jest ich mało, nawet w bardzo dużych marinach.



Rys. 1. Podejście do nabrzeża po prostej dziobem



Rys. 2. Podejście do nabrzeża rufą po prostej

Możemy spotkać się z sytuacjami, w których jacht podchodzi do kei, wchodząc bezpośrednio między dwa stojące już jachty, które mają wywieszone odbijacze na burtach. W portach mórz północnych najczęściej będziemy wchodzić między dalby, ale zdarza się również, że jacht wchodzi między pomosty pływające na wodzie. Każda z tych metod ma swoje plusy i minusy. Na morzach południowych, gdzie stacjonuje olbrzymia liczba jachtów, nabrzeże jest najczęściej uzbrojone w instalację wodną, elektryczną, a czasem także telefoniczną i telewizyjną. Cumuje się najczęściej do kei z użyciem mooringów. Taka metoda pozwala na ustawienie przy kei możliwie największej liczby jachtów, które są ograniczone tylko głębokością wody w basenie oraz szerokością samego basenu. Jest to też najtańsza inwestycja w budowie i konserwacji. Dalby i pomosty pływające wymagają miejsca na ich umieszczenie, co zmniejsza liczbę cumujących jachtów, ale jest to zwykle podyktowane względami wygody w dostępie do jachtu w takiej marinie. Podejście dziobem do kei jest łatwiejsze ze względu na lepszą manewrowość jachtu, jest praktykowane przez wielu

początkujących sterników i nie jest to powód do zażenowania. Stosunkowo łatwo jest wprowadzić dziób jachtu między inne jednostki czy dalby, by następnie bezpiecznie dojść do kei. Ćwiczyliśmy już żeglugę po prostej do przodu i wstecz. Teraz powtórzymy ten manewr, z tą różnicą, że zatrzymanie jachtu nastąpi w określonym miejscu przy nabrzeżu i w określonej odległości (tak aby między nabrzeżem a odbijaczem na dziobie było ok. 0,5 m) z możliwością podania cum na keję i podjęciem mooringu. Wcześniej przeprowadzone ćwiczenia dają nam pogląd, jaka jest inercja jachtu oraz jego inne cechy manewrowe, dlatego manewr ten powinien przebiegać bez niespodzianek.



W marinach ciasno i jachty cumują rufą do nabrzeża / zdjęcia: www.magdalena-lasocka.com

PODEJSCIE RUFA

Ten manewr wymaga od skippera wcześniejszego przećwiczenia manewru prowadzenia jachtu rufą do przodu po prostej z zatrzymaniem jachtu w określonym miejscu i określonej pozycji, ale to już ćwiczyliśmy i mamy opanowane. Przed rozpoczęciem tego manewru na pawęży jachtu wystawiamy specjalnie do tego przeznaczony odbijacz lub – przy szerokiej rufie – dwa typowe a największe, jakie mamy na jachcie. Ważne jest, aby podchodzić do nabrzeża prostopadłe, inaczej możemy być zmuszeni znacznie skorygować tor żeglugi lub nawet ponownie zacząć manewr, bo będziemy zbyt blisko jachtów i nabrzeża, żeby przebiegł on prawidłowo i skutecznie. Manewr wykonywany jest przy prędkości 1–2 węzłów i większe wychylenie steru jest możliwe tylko do korekty kursu i właściwego ustawienia jachtu przy podchodzeniu do pozycji 1 i 2. W tej pozycji jacht musi być już ustabilizowany kursowo, gdyż od tego momentu możliwe są tylko niewielkie korekty kursu. Jacht w pozycji 2 (rys. 2.) praktycznie nie powinien dokonywać korekt kursu, a jedynie zmniejszyć moc silnika i odłączyć napęd. Skipper prowadzi jacht, patrząc w kierunku nabrzeża, obserwując prędkość zbliżania się do nabrzeża oraz uważając, czy linia rufy jest ustawiona równolegle do niego. Ta sytuacja jest podobna do jazdy samochodem, gdzie koła skrętne są z przodu, co omówiliśmy wcześniej. Następnie włączamy napęd „naprzód”, a gdy nasza rufa znajdzie się w połowie długości stojących tam jachtów, ustawiamy ster „zero” i zwiększając obroty silnika i śruby napędowej, hamujemy zbliżanie się rufy do miejsca cumowania. W zależności od tego, czy podchodzimy do nabrzeża o pionowej litej ścianie od samego dna, czy jest to pomost na palach lub pływający, inny będzie skutek pracy śruby napędowej. Następnie w bezpośredniej odległości od nabrzeża 2–2,5 m odłączamy napęd, a jacht inercją może przepłynąć jeszcze 1–1,5 m do nabrzeża i zatrzymać się, nie powinien jednak dotknąć nabrzeża, mimo że na rufie mamy odbijacze. W czasie gdy jacht przepływa ostatnie metry, załoga powinna stać na stanowiskach do podjęcia mooringu oraz do podania cum rufowych. Mooring podejmujemy ze śródkręcia za pomocą bosaka, po czym, chwytając go, załogant przechodzi szybko na dziób, od jego strony podnosząc i wybierając mooring, a opuszczając do wody od strony nabrzeża. Wybrany mooring przekładamy przez kluzę dziobową, wybieramy zgodnie z poleceniem skippera i obkładamy na knadze. Cumy rufowe na polecenie skippera podajemy na ląd, rzucając, tak aby upadły na nabrzeże przed osobą, która ma je przyjąć i

tam obłożyć, lub obok niej, gdy stoi na krawędzi nabrzeża. Podchodzący rufą do kei jacht w ostatniej fazie będzie w różny sposób reagował na pracę silnika w celu zatrzymania go w określonym miejscu. Jacht podchodzący do pomostu, który pływa po wodzie lub unosi się nad jej lustrem, musi znacznie wcześniej zacząć hamowanie niż przy podchodzeniu do nabrzeża o podstawie zwartej i zamkniętej. Strumień wody wyrzucanej przez śrubę napędową oprze się na ścianie nabrzeża, a rozpluwając się na burty, wytworzy między jachtem a nabrzeżem strefę o podwyższonej gęstości, co będzie go bardzo intensywnie hamowało.



Rys. 3a. Jacht podchodzący rufą do pomostu, który unosi się nad lustrem wody, nie ograniczając jej przepływu



Rys. 3b. Jacht podchodzący do nabrzeża o budowie zamkniętej, która blokuje przepływ wody wywołany działaniem napędu jachtu / rys. J. Buczek

Zbyt późne wyłączenie napędu, gdy jesteśmy zbyt blisko nabrzeża, spowoduje, że nie dopływając do niego, „odbijemy się” i odpłyniemy na 3–4 m, co istotnie utrudni cumowanie. Podejście do pomostu unoszącego się nad wodą lub płynącego musimy wykonać w ten sam sposób, który wcześniej ćwiczyliśmy na otwartej wodzie, z tą różnicą, że przed naszą rufą jest konkretny obiekt, a więc musimy podejść i zatrzymać się precyzyjnie w określonym miejscu. Taką sytuację podejścia jachtu i przepływu wody widzianą z góry i z burty pokazują rys. 3a i 3b. Z czasem efekt odrzucania jachtu od nabrzeża nauczymy się redukować lub świadomie wykorzystywać do skutecznego i bezpiecznego podejścia, nawet w trudnych warunkach. Wymaga to jednak długiego treningu i opływania w różnych okolicznościach pogodowych.

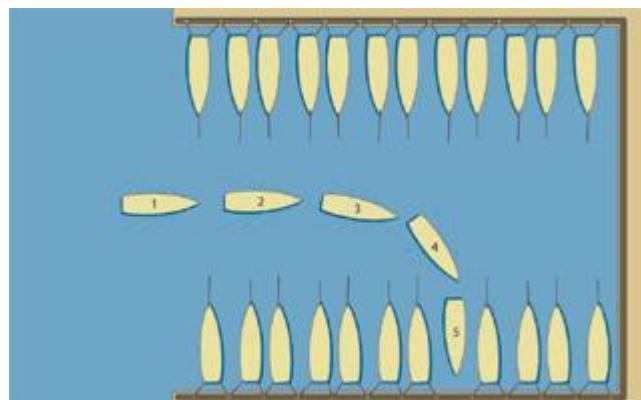
Manewry - Podejście do nabrzeża łukiem

Skipper musi mieć świadomość, że nieudane manewry wewnątrz basenu kończą się licznymi awariami burt, sztormrelingów, sterów i wplątaniem się w mooringi śrubą napędową jachtu. W trudnych warunkach atmosferycznych takie podejście może być jedynym bezpiecznym oraz skutecznym i dlatego opiszemy je, pokazując jego istotne elementy i ich wykonanie.

Podejście dziobem

Podejście pokazuje rys. 1. Jacht w pozycji 1 wpływa między inne cumujące jachty. Biorąc pod uwagę fakt, że mamy zacumować dziobem do nabrzeża po prawej burcie, lepiej jest wpłynąć w przejście w jego osi (poz. 1 rys. 1.) lub jego lewą stroną. W poz. 2 (rys. 1.) jacht jest już wewnątrz basenu w kanale podejściowym i porusza się naprzód, zaczynając cyrkulację w prawo o 90°, prędkość jachtu jest taka, że gwarantuje dobrą manewrowość i precyzyjne utrzymanie kursu, co jest istotnym elementem.

W wąskim przejściu długi, łagodny łuk zwrotu pozwala nam odejść rufą od bliskich mooringów po lewej burcie. W poz. 3 (rys. 1.) wyłączamy napęd śruby, jacht płynie inercją, pogłębiając sterem cyrkulację, dziób podchodzi na bezpieczną odległość do ostatniego mooringu przed miejscem naszego postoju i gdy tylko śródkręcie (poz. 4 rys. 1.) go minie, kierujemy dziób do nabrzeża. W momencie gdy jacht ustawiony jest prostopadłe do nabrzeża, ster ustawiamy na „zero”, a napęd śruby włączamy na „wstecz” i hamujemy jego ruch w



zależności od potrzeb. Po zatrzymaniu się jachtu w poz. 5 (rys. 1.) odłączamy napęd śruby, podejmujemy mooring i przenosimy go na rufę, podajemy z dziobu cumy i po wybraniu obkładamy na knagach.

Rys. 1. Jacht podchodzi dziobem

W przypadku wystąpienia trudności mogących uniemożliwić dojście do miejsca postoju i zacumowanie możliwe jest tylko wycofanie się z kanału podejściowego na biegu wstecznym na szeroką wodę, co również może okazać się trudne do wykonania, dlatego manewr ten, jak również podejście analogiczne rufą, muszą być dobrze opanowane w trakcie ćwiczeń.

Przy uzbrojonym w odbijacze nabrzeżu możemy postawić boję, która będzie wyznaczała nam miejscewęscia do wody mooringu lub, gdy mamy taką możliwość, zacumować nasz ponton jachtowy. Teraz możemy zacząć naukę prawidłowych działań w bezpośredniej bliskości przeszkód (nabrzeża i pontonu) na ograniczonym akwenie.

Gdy miejsce postoju jest usytuowane w głębi basenu, dobrze jest wcześniej określić, jakich trudności można się spodziewać podczas podejścia, np. jak szeroki jest tor podejściowy, czy jest fala i jak się układa, jakie są kierunek i siła wiatru, czy podejście do miejsca postoju wymaga zmiany kursu w kanale podejściowym.

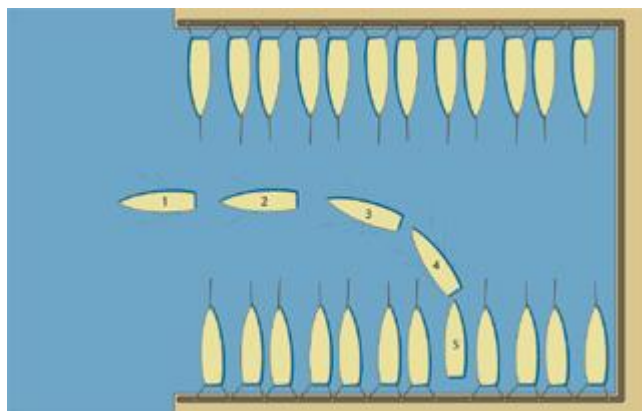


fot. www.magdalena-lasocka.com

Po opanowaniu manewru podejścia do pustego nabrzeża możemy przystąpić do ćwiczeń wśród jachtów. Do ćwiczeń najlepiej jest wybrać miejsce, gdzie jest tylko jeden rząd jachtów stojących przy nabrzeżu na mooringach. W takiej sytuacji nasza odległość od nabrzeża w poz. 1 (rys. 1.) i od mooringów (poz. 2 rys. 1.) może być większa, co pozwoli nam na swobodę w trakcie ćwiczeń, tak aby obyć się z taką sytuacją, a jednocześnie w przypadku kłopotów, jakie mogą wystąpić w trakcie ćwiczeń, mamy dużo miejsca po lewej burcie do awaryjnego wyjścia z sytuacji przez zwrot w lewo i zaprzestania kontynuowania nieudanego manewru.

Podejście rufą po łuku

Naukę takiego manewru przeprowadzamy w tym samym ustawieniu co poprzednio, gdyż układ otoczenia jest taki sam, a jedynie zmienia się istotnie sposób samego podejścia. Tor jachtu wykonującego zwrot o 90° rufą do przodu jest wydłużony i bardziej płaski. Naszym zadaniem jest „wpisać” go w nasze przejście, tak aby było bezkolizyjne, i popłynąć nim bezpiecznie do nabrzeża. Rys. 2. pokazuje kolejne fazy tego manewru, który zaczyna się maksymalnie po lewej stronie toru (poz. 1 rys. 2.), a nasze miejsce postoju znajduje się po prawej stronie. Jacht jest ciągnięty przez napęd o znacznie mniejszej sprawności, dlatego obroty i moc silnika muszą być znacznie większe niż przy podejściu dziobem.



Rys. 2. Jacht podchodzi rufą / rys. J. Buczek

W poz. 2 rys. 2. zaczynamy zwrot przez wyłożenie steru na lewą burtę, tak aby jacht zaczął powoli odchodzić od mooringów po prawej burcie, napęd cały czas jest włączony. Jacht przechodzi łagodnym łukiem do poz. 3 (rys. 2.), w której pogłębiajemy wyłożenie steru, tak aby, mijając w bezpiecznej odległości ostatni mooring, znalazł się w poz. 4 (rys. 2.). Od tej pozycji kierujemy rufę bezpośrednio na nabrzeże, tak by jacht znalazł się pośrodku miejsca postoju i prostopadłe do nabrzeża. Gdy nasza rufa znajdzie się na wysokości dziobu sąsiedniego jachtu, zmniejszamy obroty silnika, a 6–5 metrów od nabrzeża wyłączamy napęd i przełączamy go na bieg „naprzód”. Jacht płynie już prostopadłe w kierunku nabrzeża ze sterem ustawionym na „zero” i w odległości 3–2 metrów od niego zwiększamy obroty silnika, tak aby go szybko wyhamować i zatrzymać. Jacht powinien być stabilny na swojej pozycji i zatrzymać się 1–1,5 metra od nabrzeża. Manewr kończymy podjęciem mooringu, który przenosimy do zacumowania dziobu, podaniem cum rufowych na nabrzeże i zacumowaniem rufy.

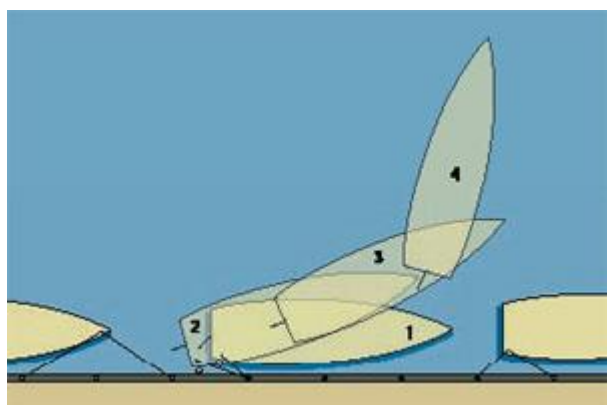
Manewry - Wykorzystanie szpringu



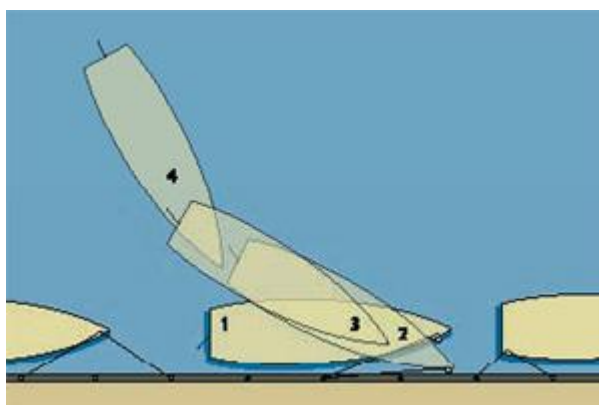
Odejście od nabrzeża z użyciem szpringu rufowego i jego kolejne fazy obrazuje rysunek 1. Pokazano na nim tylko jeden odbijacz, aby wykazać jego ważność dla całego manewru; oczywistym jest, że stojący przy nabrzeżu jacht wystawia na burcie komplet odbijaczy, chroniąc burtę przed ocieraniem. Przygotowanie do tego manewru polega na założeniu szpringu rufowego nabiegowo i wybraniu jego luzu, tak by nie pozwalał on na cofnięcie się jachtu. Na wysokości nabrzeża, na spojeniu burty i pawęży, umieść odbijacz, a jeżeli nie możesz go tam umocować ze względu na konstrukcję rufy, to wyznacz załoganta, żeby trzymał odbijacz w tym miejscu.

Następnie możesz przystąpić do zdejmowania szpringu dziobowego i cum, w kolejności zależnej od wiatru – jego siły i kierunku. Przy wietrze wiejącym od rufy pierwszą zdejmij cumę dziobową, zaraz potem cumę rufową. Szpring rufowy do oddania przygotuj wcześniej, tak aby oddać jego krótszy odcinek, jego zakończenie powinno być gładkie, bez węzła, splotu czy pętli. Szpring i cumy zdejmuje załogant, który jest na nabrzeżu, a gdy je zdejmie, niezwłocznie wchodzi na pokład i można zacząć odejście. W czasie oddawania cum inny załogant luzuje szpring rufowy na knadze, ale cały czas jest dobrze obłożony na niej, choć gotowy do oddania. Sternik kładzie ster na nabrzeże (na rysunku – w prawo), po czym włącza „wstecz” przez kilkanaście sekund na dość wysokich obrotach pracy silnika. Jacht, cofając się, napręża szpring rufowy, który przytrzymuje rufę, opierając się burtą zabezpieczoną odbijaczem (odbijaczami) o nabrzeże. Zatrzymany przez szpring kadłub wykorzystuje krzywiznę burty o punkcie obrotu, jaki stanowi przygotowany odbijacz na rufie, i odchyła się mocno dziobem od nabrzeża (na rysunku – w lewo).

Przy odejściu od nabrzeża, przy którym stoisz burtą (longside), możesz napotkać pewne trudności, szczególnie jeśli występuje słaby dociskający wiatr. Przy silnym dociskającym wietrze odejście jest praktycznie niemożliwe. Ważną rolę odgrywa przy tym odbijacz.



Rys. 1. Na szpringu rufowym



Rys. 2. Na szpringu dziobowym / rys. J. Buczek

Odbijacz przejmuje nacisk całego kadłuba i stanowi bardzo ważny element manewru. Jego brak spowodowałby wgniecenie burty na połączeniu z pawężą. Jacht odchylony od nabrzeża zatrzymał się w pozycji 2. (rys. 1.). W tym momencie ster połóż w pozycji zero, a silnik przełącz na „wolno naprzód” i gdy tylko rufa oddali się na 1–2 m od nabrzeża, oddaj szpring rufowy. Następnie jacht odpływa dalej kilka metrów po prostej, aż znajdzie się w pozycji 3. (rys. 1.) i w tej pozycji sternik kładzie ster na zewnątrz (na rysunku – w lewo), wykonując łagodny zwrot i zwracając uwagę, aby nie uderzyć obracającą się rufą w stojący po prawej burcie jacht, aż znajdzie się w pozycji 4. W tej pozycji praktycznie kończy się cały manewr odejścia dziobem od nabrzeża na szpringu rufowym. Manewr ten musi być wykonywany dość dynamicznie, gdyż może się zdarzyć, że dociskający wiatr nie pozwoli na odchylenie jachtu od nabrzeża, a to jest warunkiem jego powodzenia.

Rysunek 2. przedstawia odejście jachtu od nabrzeża przy wykorzystaniu szpringu dziobowego.

Przygotowania do tego manewru są takie same jak w poprzednim zadaniu, z tą różnicą, że odchodzimy od nabrzeża rufą. Część dziobowa jachtu jest węższa od rufowej, i to na dłuższym odcinku, a śruba napędowa ma w pracy „naprzód” swoją nominalną sprawność, co należy uwzględnić w początkowej fazie manewru – będzie potrzebna znacznie mniejsza moc silnika i przez krótszy okres czasu niż w poprzednim manewrze. Odbijacz umieść dokładnie na lub przy stwie dziobowej na wysokości krawędzi nabrzeża. Szpring dziobowy jest przełożony na biegowo, tak jak poprzednio, i przygotowany do oddania. Zaczynij odejście od

oddania: szpringu rufowego i wariantowo, jeżeli wieje wiatr od rufy lub do nabrzeża, w drugiej kolejności cumy dziobowej, a po niej cumy rufowej. Gdy wiatr wieje od dziobu, najpierw powinienes oddać cumę rufową, a po niej cumę dziobową. Teraz sternik kładzie ster do nabrzeża (na rysunku – w prawo) i włącza napęd „naprzód” (pozycja 1. na rys. 2.). Jacht rusza do przodu, odchylając rufę w wyniku działania steru, a napinający się szpring dziobowy blokuje ruch do przodu. Pęd jachtu i kształt burty sprawia, że dziób zostanie przyciągnięty do nabrzeża, a rufa odejdzie od nabrzeża – pozycja 2. Zależnie od dynamiki manewru („bardzo wolno naprzód”, „wolno naprzód” czy „pół naprzód”) ustawi się on do nabrzeża pod kątem dochodzącym nawet do 90°. W tej fazie sternik odłącza napęd silnika i kładzie ster w pozycji zero. Następnie przystępuje do kolejnej fazy manewru, włącza napęd „wstecz” i zwiększając moc silnika, jacht odchodzi od nabrzeża (pozycja 3.). W tej fazie manewru, gdy jacht już ruszy rufą do przodu, możesz ster trzymać w pozycji zero lub – w miarę potrzeby – poprowadzić w taki sposób na szerszy akwen. Wszystko zależy od pozycji 2. jachtu – od kąta, pod jakim się odchylił od nabrzeża. Jeżeli, płynąc w ten sposób, jacht wychodzi na szeroką wodę, to nie ma potrzeby zmieniać jego kursu czy pozycji. Zmiany tej możesz dokonać później, w lepszej sytuacji, gdyż należy brać pod uwagę fakt, że każda zmiana kursu o więcej niż 30° wymaga miejsca dla bezpiecznego przemieszczenia bocznego rufy. Gdy jacht po zatrzymaniu ma ruszyć dziobem do przodu ze zmianą kierunku żeglugi o duży kąt, wykorzystaj umiejętność precyzyjnego i bezpiecznego prowadzenia jachtu na biegu wstecznym rufą do przodu.

W obu opisanych manewrach musisz uwzględnić wiejący wiatr, jego siłę i kierunek, z którego wieje. Jeżeli wieje od nabrzeża, to jest Twoim sprzymierzeńcem, manewry będą łatwiejsze do wykonania i zawsze skuteczne. Jeżeli wieje wzdłuż nabrzeża, to zależnie od wolnego miejsca dostępnego do manewru i szerokości jednostek cumujących w pobliżu będziesz musiał ocenić i wybrać, który z tych manewrów będzie skuteczniejszy i bezpieczniejszy. Przy wietrze dociskającym zazwyczaj skuteczniejszy jest manewr odejścia rufą, czyli z wykorzystaniem szpringu dziobowego.

Tomasz Haftarczyk

Źródło: Jachting