

Manewrowanie jachtem na silniku

Wielu żeglarzy pływających po Mazurach lub Bałtyku, płynąc po raz pierwszy do Chorwacji, Grecji, nie tyle obawia się samych manewrów pod żaglami, co przede wszystkim manewrowania w porcie na silniku. Manewrowanie to różni się zwyczajami i sposobem cumowania, ale po kilku ćwiczeniach jest bardzo proste, a tamtejsze jachty okazują się dosyć dobrze dostosowane nawet do ciasnych manewrów.

Zapanuj nad jachtem płynącym wstecz, a połowę sukcesu masz za sobą

W regionie Morza Śródziemnego zwyczajowo wszyscy cumują rufą do kei. Najtrudniejszym elementem w całym manewrze dla sternika jest panowanie nad jachtem płynącym wstecz. Kiedy już wpływasz pomiędzy 2 jachty – ruchy muszą być precyzyjne, a każdy ruch kołem w nieodpowiednią stronę może kończyć się dziwnym ustawieniem jachtu i uderzeniem burtą. Niestety – standardowa reguła „ster lewo” – rufa skręca w lewo i „ster prawo” - rufa skręca w prawo – nie działa tu tak podręcznikowo. Jak to wyćwiczyć? Odpowiedź jest prosta – poza miejscem cumowania, a najlepiej początkowo nawet poza portem. Najwygodniej jest uczyć się z boją ćwiczebną (zakaz jest ćwiczenia przy bojach szlakowych / znakach nawigacyjnych), którą można wykonać z kotwicy i butelki / odbijacza (o ile znamy głębokość akwenu) lub po prostu z odbijacza obciążonego np. butelką z piaskiem.

Oto kilka prostych ćwiczeń:

Ćwiczenie nr 1. Trzymanie kursu wstecz

Pływanie wstecz - włącz bieg wsteczny na minimalnych obrotach. Kiedy jacht zacznie płynąć wstecz spróbuj płynąć równo do tyłu jednym kursem na boję.

Ćwiczenie nr 2. Zmiany kursu przy płynięciu wstecz

Wybierz obiekt na lądzie i zmień jednym ruchem steru kurs na niego i utrzymaj go. Znajdź inny obiekt, który zmusi Cię do skręcenia w drugą stronę i obierz kurs rufą na niego. Powtórz to ćwiczenie kilka razy, aż poczujesz, że panujesz nad jachtem. Następnie odpłyni od boi i staraj się do niej wrócić rufą trzymając kurs.

Ćwiczenie nr 3. Zatrzymywanie jachtu i rozpoczęcie płynięcia wstecz

To najtrudniejsze ćwiczenie ze względu na to, że jachty morskie mają śrubę prawo- lub lewoskrętną (ustawienie skrzydełek na śrubie) oraz fakt, że znajduje się ona przed sterem patrząc w kierunku dziobu. Powoduje to, że jacht przy włączeniu biegu wstecz nawet przy sterze „zero” w początkowej fazie ruszania wstecz narzuca rufę w jednym konkretnym kierunku. Pamiętajmy o tym i dlatego przy ruszaniu wstecz korygujemy ułożeniem steru to narzucanie rufy.

Oto kolejne kroki:

- odpływamy od boi na pewną odległość (max. 30m), a następnie płyniemy trzymając na nią kurs.
- chcąc zatrzymać płynący do przodu jacht wrzucamy bieg „pół wstecz” na około 1-2 sekundy (do czasu aż jacht zatrzyma się), a następnie włączamy „luz”
- włączamy małą wstecz i sterem korygujemy skręt dziobu, tak aby dziób był skierowany na boję
- starajmy się utrzymać kurs przy płynięciu wstecz przez kilkanaście sekund
- zatrzymujemy jacht i powtarzamy ćwiczenie

Kilka słów o skrętności śruby

Nie będziemy tego zjawiska w tym miejscu rozkładać na wektory. Ważne jest, aby potrafić zidentyfikować skrętność śruby, a następnie ją prawidłowo wykorzystać. Wyobraźmy sobie, że na wale zamiast śruby mamy walec. Będzie on obracał się w tą stronę, w którą skrętna jest śruba przy płynięciu do przodu. Obracając się narzuca on nam w tą stronę rufę. Śruba lewoskrętna przy płynięciu do przodu narzuca nam rufę w lewo, śruba prawoskrętna narzuca na rufę w prawo. Należy pamiętać dodatkowo, że przy obrotach śruby wstecz - rufa narzucana jest w przeciwną stronę. Przykładowo przy śrubie lewoskrętnej przy obrotach śruby wstecz - rufa narzucana jest w stronę prawą.

Ćwiczenie 4 - korekta silnikiem przy płynięciu wstecz

Jeśli przy płynięciu wstecz przestajemy panować nad jachtem - kurs skorygować możemy silnikiem. Kiedy jacht znacznie zboczy nam z kursu, należy przełożyć dać "pół naprzód", a ster przełożyć na przeciwną burtę - w ten sposób skorygujemy nasz kurs.

Cumowanie – znalezienie miejsca

Po wpłynięciu do portu naszą załogę poprosimy o przygotowanie cum i odbijaczy, a sami w tym czasie podpłynemy do miejsca cumowania i dokładnie je obejrzymy. Silnik daje możliwość tak mocnego zacieśnienia cyrkulacji, że praktycznie możemy jacht obracać w miejscu. Dlatego nie bójmy się podpłynąć blisko do kei i sprawdźmy następujące rzeczy:

- czy są miejsca pomiędzy pozostałymi jachtami
- czy nie ma tam czerwonych tabliczek lub białych napisów o zakazie stawania
- czy w wybranym miejscu jest wystarczająco dużo miejsca, żeby wpłynąć między jachty
- czy w danym miejscu widać podłączenia do prądu i stanowiska z wodą
- czy na wybranym miejscu są mooringi, czy może widać, że wszystkie jachty stoją z rzuconymi kotwicami
- następnie pokażmy załodze, gdzie chcemy stawać – oni też powinni zobaczyć wybrane miejsce z bliska

Szacowanie toru najazdu

Ze względu na to, że moment ruszania wstecz może powodować niekontrolowane ruchy jachtu, warto tak ustawić najazd na dane miejsce cumowania, aby:

- najazd na nasze miejsce cumowania był wzdłuż linii prostej po ruszeniu wstecz – dzięki temu nie będziemy potrzebować robić skomplikowanych skrętów jachtu, a jedynie robić nim lekkie korekty
- oszacujmy tak miejsce ruszania wstecz, aby od momentu ruszenia mieć przynajmniej około 20-30 metrów do kei. Wtedy niekontrolowany ruch jachtu przy ruszaniu możemy jeszcze skorygować. Drogę tę powinniśmy wydłużyć, jeżeli zakładamy rzucić kotwicę
- z góry założmy, który mooring będziemy łapać i również to weźmy pod uwagę robiąc najazd – wskażmy go załodze
- przy silnych wiatrach i zafalowaniu – koniecznie weźmy poprawkę na dryf, tzn. boczny ruch jachtu, szacując drogę najazdu.

Często, gdy miejsca w porcie jest mało - warto rozważyć wpłynięcie już między pirsy na biegu wstecznym. Wtedy manewr nasz będzie ograniczał się do skrętu rufą w miejsce cumowania. Jest to manewr ułatwiony o tyle, że płynąć wcześniej wstecz możemy dość precyzyjnie panować nad jachtem (najtrudniejsze są momenty zmiany kierunku jazdy)

Cumowanie rufą z mooringami

Mooringi to liny idące od kei w kierunku prostopadłym w wodę. Na końcu przytwierdzone są do kamiennych bloków. Nieużywane – leżą w wodzie, a jedynie tuż przy kei można je zauważyć jako cienkie linki schodzące do wody. Po wybraniu i zaknagowaniu na dziobie – doskonale go trzymają w takim położeniu. Aby sam manewr się udał, trzeba pamiętać, w którym momencie i jak je wybrać z wody. Kolejne kroki:

- do obsługi mooringu najlepiej wyznaczyć 2 osoby – jedną z bosakiem, która będzie wyciągać mooring z wody, drugą, która będzie z nim szła do dziobu (przy mniejszych załogach, może to być jedna osoba)
- wpływamy rufą w wybrane miejsce tak, aby jedna osoba mogła rzucić cumę na ląd, a następnie zejść na keję. Uwaga: Cuma powinna być podana ta, po której stronie jest mooring (czyli jeżeli mooring pozostaje po wpłynięciu po lewej burcie, to i cuma powinna być z lewej burty pierwsza rzucona). Jeśli mamy 2 mooringi do wyboru, to manewr prowadzimy za pomocą mooringa po nawietrznej stronie (aby nas nie zepchnął wiatr na sąsiednie jachty od zawietrznej)
- cumę tą osoba na lądzie obkłada kilka razy dookoła pachołka i przytrzymuje w rękach końcówkę
- w czasie podawania cumy i zejścia na ląd dziób jachtu mógł być zniesionym w lewą lub prawą stronę, dlatego jak tylko cuma zostanie obłożona - sternik powinien włączyć bieg naprzód i ustawić ster w stronę, w którą chce wyprostować dziób. Poprzez rzuconą cumę jacht stoi w miejscu jednak ze względu na pracę silnika naprzód - dziób przesuwają się zgodnie z ustawieniami steru
- następnie osoba z bosakiem przy rufie powinna wyjąć mooring z wody i podać go osobie idącej z nim

dziób. Tam należy mooring wybrać i obłożyć

- obie cumy na rufie obłożyć „na biegowo” (w krajach basenu Morza Śródziemnego zawsze cumy idące z rufy – lewa i prawa – zostawiamy na pachołkach na biegowo, a nie na sztywno, również na noc). Robienie węzłów na pachołkach / oczkach oczywiście nie jest zabronione, ale jest dziwnie postrzegane.

Cumowanie rufą z użyciem kotwicy

W przypadku braku mooringów z dziobu powinniśmy rzucić kotwicę w odległości około minimum 20 metrów od finalnego położenia dziobu naszego jachtu w porcie. Odległość ta zależy od rodzaju dna – zawsze sprawdźmy to w locji. Zazwyczaj dla portów niewyposażonych w mooringi – taka informacja o rodzaju dna i tego jak ono trzyma - jest zamieszczona.

Długość od miejsca rzucenia kotwicy o tyle oczywiście wydłuży nam tor najazdu. Kotwicę rzucajmy dokładnie naprzeciw miejsca cumowania (żeby jej nie skrzyżować z kotwicami innych jachtów) oraz koniecznie rozpoczynamy jej opuszczanie po ruszeniu wstecz, kiedy już kierunek płynięcia jachtu mamy ustalony. Manewr ten wykonujemy szczególnie przy małej prędkości, aby osoby na dziobie miały czas na opuszczenia łańcucha. Efekt można łatwo uzyskać poprzez zmniejszanie prędkości jachtu wrzucając bieg luz na zmianę ze wstecz.

Po zatrzymaniu wybieramy łańcuch kotwicy i sprawdzamy czy kotwica „trzyma”.

Wypłynięcie

Wypłynięcie z miejsca cumowania to manewr o wiele prostszy, naturalny i intuicyjny – polega na oddaniu cum i powolnym wypłynięciu naprzód z miejsca postoju. Warto jedynie pamiętać o kilku rzeczach:

- jeśli staliśmy na kotwicy wypłynięcie powinno być bardzo powolne, aby nie napłynąć na łańcuch kotwiczny dając więcej czasu osobom go zwijającym

- jeśli staliśmy na mooringu – mooring już na samym początku daleko odrzucić od dziobu w wodę i poczekać aż utonie – dopiero wtedy ruszyć z miejsca postoju (inaczej może on zaplątać się w śrubę)

- przed wypłynięciem z portu sprawdźmy, czy odłączyliśmy kabel od prądu oraz wąż od wody.

Obracanie jachtu w miejscu

Manewr ten zwany również „zacieśnioną cyrkulacją” jest bardzo przydatny w wąskich portach, a wykorzystuje się do niego właśnie skrętność śruby oraz fakt, że znajduje się ona przed sterem, dzięki czemu możemy strumień wody kierować bezpośrednio na niego. Z tego powodu jacht zawsze ciasniej skręca w jedną określoną stronę.

Kolejne kroki w manewrze (zakładamy jacht zacieśniający cyrkulację w lewo):

- włączamy bieg „mała naprzód” i ster kierujemy w lewo. Czekamy aż dziób zacznie się przesuwać w lewo.

- w momencie kiedy jacht również ruszy do przodu - włączamy „pół wstecz” na 2-3 s i ustawiamy ster zero.

Dziób jachtu powinien dalej przesunąć się w lewo (wykorzystujemy skrętność śruby)

- w momencie kiedy Jacht zacznie płynąć wstecz, włączamy bieg naprzód i ster wychylamy w lewo, czyli ponownie wykonujemy krok nr 1. Cykl ten powtarzamy tyle razy, aż jacht nam się obróci do pożądanej pozycji.

Jako sternik nie obawiaj się poprosić załogi na początku rejsu – zaraz po pierwszym wypłynięciu z portu – o czas dla siebie na ćwiczenia. Nie masz obowiązku od razu panować nad nieznanym jachtem, a Twoja załoga na pewno nie spojrzy na te ćwiczenia dziwnie i na pewno doceni je przy pierwszym cumowaniu.

Przy cumowaniu w Chorwacji – możemy usłyszeć Chorwatów z kei krzyczących „polaco, polaco” – nie machajmy im wtedy rękami ciesząc się że nas poznali – po chorwacku „polaco” oznacza „powoli”.