

# WEJŚCIE DO PORTU

Żeglowanie między portami to istotna część rejsu, ale każdy doświadczony wilk morski powie ci, że największym źródłem stresu jest wejście do portu i opuszczenie go. Omówiliśmy już wyjście z portu, ale co się dzieje, gdy wchodzimy do całkowicie nieznanego miejsca? Gdzie należy płynąć? Kogo spytać o miejsce cumowania? Jakie obowiązują tam zasady i komu się płaci za postój? Takie pytania kiedyś dręczyły również mnie. Oczywiście nikt nie chce się ośmieszyć podczas nieudolnego parkowania, ale zanim w ogóle dojdzie do cumowania, trzeba najpierw bezpiecznie wejść do portu. Oznacza to umiejętną nawigację blisko brzegu, opierającą się na znakach nawigacyjnych, czyli tak zwaną nawigacją pilotową. Omówimy teraz podstawowe techniki tej właśnie nawigacji.

## NAWIGACJA PILOTOWA

Nawigacja pilotowa to tak naprawdę prowadzenie jachtu w oparciu o to, co się widzi. Ma ona zastosowanie, gdy tradycyjna mapa, a nawet GPS nie zdają egzaminu. Zdarza się, że na łatwych nawigacyjnie wodach można przebyć całą podróż, opierając się jedynie na obserwacji. Niezależnie jednak od charakteru przejścia z całą pewnością użyjesz oczu podczas wchodzenia do portu. Sytuacja jest wtedy bardzo dynamiczna i może zmienić się bez ostrzeżenia w każdej chwili, dlatego twoje miejsce jest na pokładzie, skąd będziesz mógł podejmować decyzje. Poza tym nawet gdyby udało ci się nanieść coś na mapę, będzie to nieaktualne już w chwili twojego odejścia od stołu nawigacyjnego, ponieważ skala mapy jest duża, a jacht zdąży już się przemieścić. Obserwowanie postępu żeglugi na ekranie plotera jest pomocne, ale musisz bezwzględnie opanować kilka technik nieopierających się na elektronice. Zdarzą się sytuacje, w których twoje oczy zdecydowanie będą ją przewyższać skutecznością, kiedy na przykład będziesz chciał minąć wszystkie pławy właściwą burtą i identyfikować z mapą znaki szczególne na lądzie. Możesz też zwyczajnie preferować korzystanie z mapy papierowej dla zyskania lepszej orientacji, ponieważ w jej przypadku nie ma ryzyka awarii czy zgaśnięcia wyświetlacza na skutek braku prądu.



▲ Porządna lornetka jest niezbędna przy żegludze w pobliżu lądu

## Wskazówka

### Pojedynczy obiekt

Proste i pozornie bezpieczne utrzymywanie kursu na dany obiekt może mimo wszystko okazać się niebezpieczne. Jacht może być znoszony z właściwego kursu przez prądy poprzeczne, a nawet przez silniejsze podmuchy wiatru. Jeżeli płyniesz na dany punkt i nie weryfikujesz swojego położenia w żaden inny sposób, możesz zauważyć problem dopiero wtedy, gdy będzie za późno.

## Bezpieczny kurs

Od czasu do czasu zdarzy się, że będziesz musiał przepłynąć przez akwen, na którym pod wodą będą się znajdowały różne niebezpieczeństwa. To nie jest tak ryzykowne, jak się wydaje. Jako że nie będziesz ich mógł zobaczyć, musisz nanieść na mapę linię prowadzącą bezpiecznie przez dany obszar, a następnie spróbować znaleźć sposób na jej wzrokowe określenie. Poniżej wymieniam te najczęściej używane. Zauważ, że nie ma wśród nich korzystania z plotera nawigacyjnego. Błąd zejścia z trasy (ang. *cross-track error*), który znajduje się przy obrazie trasy jachtu (ang. *rolling road*) na ploterze (więcej na ten temat w rozdziale 13), może być przydatny, podobnie jak obserwowanie przemieszczającego się po ekranie plotera piktogramu jachtu, jednak w obu przypadkach może dojść do dezorientacji przy konieczności natychmiastowej zmiany kursu. Nie spędzasz każdego wolnego dnia, żeglując jachtem, więc nie da się uniknąć pewnego nieobeznania z obsługą plotera i jego funkcjami. Dlatego lepiej nie zakładać, że ploter jest podstawowym narzędziem do prowadzenia nawigacji. Gdy tylko się da, całą pracę najlepiej wykonywać oczami. Bezpieczny kurs można określić na kilka sposobów:

### Nabieżnik

To prawdziwy przyjaciel nawigatora. Linia nabieżnika jest najlepszym wskaźnikiem bezpiecznego kursu, jaki istnieje – jednoznaczna, łatwa do zobaczenia i jasno zdefiniowana. W portach często ustawiane są specjalne nabieżniki podejściowe, które widać z morza. Są one zaznaczone i opisane na mapie i w locji. Używaj ich, gdy tylko jest ku temu okazja, ale nie zapominaj sprawdzić ustawienia nabieżników ręcznym namiernikiem – istnieje ryzyko, że źle zidentyfikowałeś jeden lub oba znaki i patrzysz nie na to, na co powinienes.



▲ Oficjalne nabieżniki są zazwyczaj trudne do przeoczenia

### Nabieżniki na użytek własny

Jeżeli na linii brzegowej nie ma ustawionych celowo nabieżników, często da się stworzyć własne. Położ trójkąt nawigacyjny na mapie tak, aby krawędź pokazywała mniej więcej



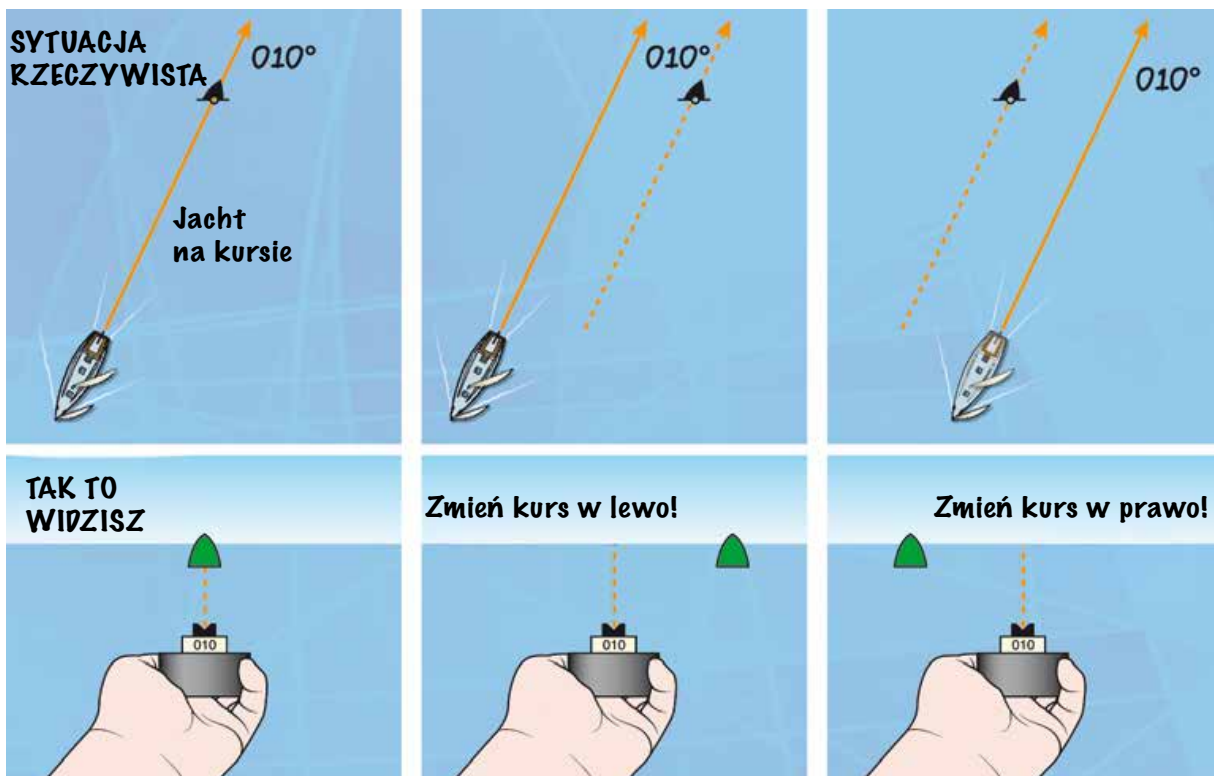
▲ Lewy kraniec skały na drugim planie i prawy koniec półwyspu tworzą dobry naturalny nabieżnik

założony kurs. Zobacz teraz, czy przed tobą lub za tobą na mapie nie ma dwóch łatwych do zidentyfikowania punktów, które układają się mniej więcej na jednej linii.

Niewielkie rozbieżności są możliwe, o ile kurs wynikający z obranego nabieżnika jest bezpieczny. Nie ma znaczenia, czy punkty te są za rufą, czy przed dziobem – tak czy inaczej pozwalają uzyskać bezpieczny kurs. Tworzenie nabieżników to technika warta zachodu związanego z analizą mapy. Wraz z nabieraniem doświadczenia będzie zabierała coraz mniej czasu.

## Namiar kompasowy

Namiar nie jest tak dobrym sposobem jak nabieżnik, ale przy braku możliwości obrania tego ostatniego pozostaje jedynym sposobem na określenie bezpiecznego kursu. Potrzebny jest możliwy do zidentyfikowania obiekt przed dziobem lub za rufą. Jeżeli jest on przed



▲ Rys. 8.1. Wykonywanie namiaru wstecznego. Utrzymuj na namierniku ręcznym żądany namiar na obiekt. Gdy jacht zdryfuje z założonego z kursu, będziesz wiedział, co robić

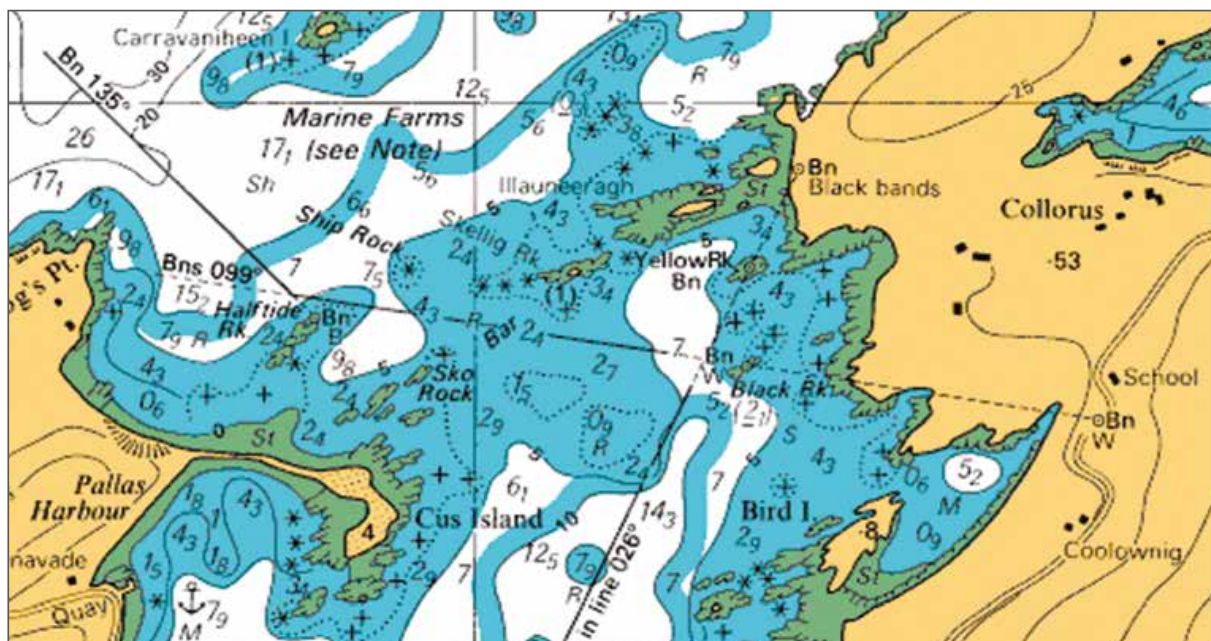
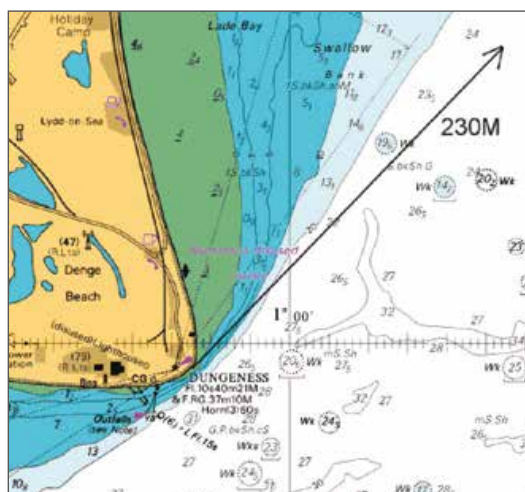
dziobem, utrzymuj kurs na niego i zapamiętaj wskazanie kompasu. Jeśli się ono zmienia, steruj tak, aby zamiar na obiekt pozostawał taki sam.

Jeżeli obiekt jest za rufą, musisz wykonać zamiar wsteczny. Poproś załoganta o obserwowanie obiektu przez namiernik ręczny, podczas gdy ty będziesz utrzymywał jacht na kursie przeciwnym (+/- 180°) do zamiaru. Patrz na właściwy zamiar. Jeśli przesunie się on na którąś ze stron obiektu, z łatwością określisz i zastosujesz korektę kursu (rys. 8.1).

## Granica bezpieczeństwa

Zdarza się, że niebezpiecznie jest tylko po jednej stronie naszej zamierzonej trasy. Utrzymywanie jachtu dokładnie na kursie w takiej sytuacji nie jest konieczne. Wystarczy nakreślić na mapie linię oznaczającą granicę obszaru niebezpiecznego i zarazem bezpiecznego. Taka linia powinna być mniej więcej równoległa do naszego kursu. Dopóki trzymasz się z dala od niej, jesteś bezpieczny. Wyznaczenie linii

► Rys. 8.2. Jacht płynący z NE i zamierzający okrążyć ten półwysep w bliskiej odległości od lądu będzie potrzebował sposobu na określenie położenia płycizn na północ od przylądka. Dopóki zamiar kompasowy wynosi mniej niż 230°, jacht znajduje się powyżej granicy bezpieczeństwa, a więc kieruje się na płycizny

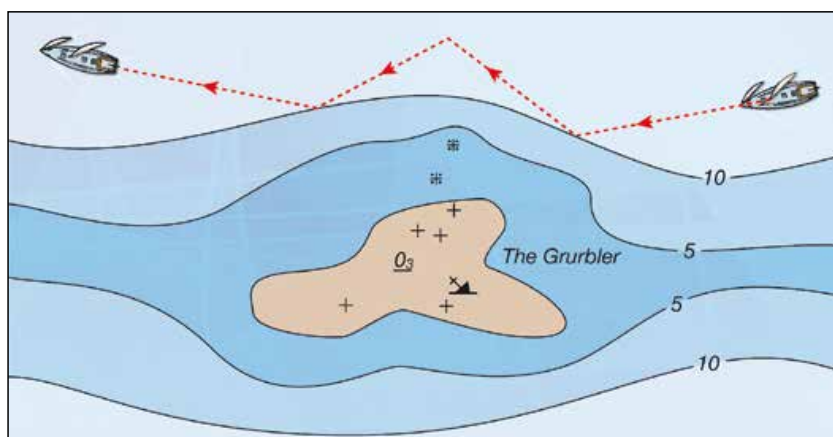


▲ Rys. 8.3. Nawigacja pilotowa z wykorzystaniem bezpiecznych kursów. Podejście do tego portu na zachodnim wybrzeżu Irlandii prowadzi między skałami i jest określone przez trzy bezpieczne kursy. Pierwszy, czyli na górze po lewej stronie, to zamiar na stawę. Drugi i trzeci to linie nabeżników. Najtrudniejszą częścią tego podejścia za pierwszym razem jest znalezienie i zidentyfikowanie znaków nawigacyjnych. Gdy uda się to zrobić, wystarczy pilnować kursu. Wszystkie wartości kątowe podane na mapie to zamiary rzeczywiste z morza w stronę lądu

granicznej niebezpieczeństwa odbywa się podobnie jak określanie bezpiecznego kursu – z wykorzystaniem namiaru kompasowego, nabieżnika itp. (rys. 8.2 i 8.3).

## Echosonda

Echosonda to źródło dodatkowych informacji, które pomagają na co dzień w określeniu pozycji jednostki. Jeżeli płyniesz rzeką i zbliżasz się nadmiernie do brzegu, zorientujesz się, że tak jest, patrząc na echosondę. Jeśli głębiej się nad tym zastanowisz, to okaże się, że echosonda dostarcza tak naprawdę informacji o granicy niebezpieczeństwa. Można ją do tego wykorzystać, gdy nie masz pewności co do sytuacji (rys. 8.4).



◀ Rys. 8.4. Granica bezpieczeństwa określona głębokością. Odczyt z echosondy 10 m to umowna granica bezpiecznej wody, dzięki której jacht pozostaje z dala od płycizny Grubler i otaczających ją podwodnych skał

## Plan żeglugi w okolicy brzegu

Planowanie podróży było ważnym tematem poprzedniego rozdziału. Jest ono tak samo istotne na etapie żeglugi przybrzeżnej i prowadzenia nawigacji pilotowej. Próba wejścia do portu, w którym się nigdy wcześniej nie było, bez uprzedniego przygotowania się to proszenie się o kłopoty.

Jako instruktor zauważyłem, że umysły ludzkie działają różnie, co najlepiej widać przy sporządzaniu planu żeglugi przybrzeżnej. Niektórzy wszystko zapisują, inni rysują kompletny plan portu, zaznaczając na nim kursy i odległości między kolejnymi punktami. Osobiście wolę używać mapy, o ile ta jest w wystarczająco dużej skali, na którą nanoszę istotne namiary i odległości, zakreślam ważne znaki nawigacyjne i zasadniczo zapisuję wszystko, co będzie potrzebne, a czego nie będę w stanie nanieść w czasie podejścia. Radzę, abyś poeksperymentował i poszukał własnej metody na przygotowanie planu, który zapewni ci wszystko, czego będziesz potrzebował na trasie z morza do docelowej kei. Na początku musisz być bardzo dokładny. Z czasem okaże się, które elementy przygotowań można pominąć.

## Ploter w kokpicie i nawigacja

Na wielu większych jachtach ploter nawigacyjny jest na stałe zamontowany w kokpicie. Jest to wątpliwe błogosławieństwo podczas nawigowania na pełnym morzu. Na bezpiecznych wodach skiper nie musi tak naprawdę w każdym momencie dokładnie wiedzieć, gdzie znajduje się jacht i z jaką prędkością płynie. Prowadzenie jachtu to nie tylko nawigacja. W takich okolicznościach ploter w kokpicie może stanowić niepotrzebny czynnik rozpraszający. Z kolei podczas prowadzenia nawigacji pilotowej ploter w kokpicie bywa bardzo przydatny do sprawdzania bieżącej pozycji, jeśli jest używany równoległe z mapą papierową. Jeżeli na

jachcie nie ma zamontowanego w kokpicie plotera, można z równą skutecznością korzystać z tabletu lub iPada obsługującego dobrą aplikację nawigacyjną z pełnym zestawem map. Dobrą metodą jest nawigowanie „na oko”, korzystając z mapy papierowej i wspierając się w celu potwierdzenia pozycji tabletem o wyświetlaczu na tyle jasnym, aby był czytelny w słoneczny dzień. Jeżeli nie masz dostępu do tabletu, możesz używać telefonu z dobrymi mapami, ale jest to kiepskie rozwiązanie z uwagi na kwestię skali i wielkość wyświetlacza.

## Wskazówka

### Locje

Książki te, tak jak mojego autorstwa locja *Shell Channel Pilot*, obejmująca obie strony Kanału Angielskiego, znacznie ułatwiają zaplanowanie żeglugi. Locje są pisane przez ludzi z dużym doświadczeniem i to najczęściej na opisywanych wodach. Sporządzone przez nich plany portów zawierają opis najwygodniejszych kursów podejściowych, wskazują najbardziej przydatne znaki nawigacyjne i podpowiadają, jak znaleźć te mniej widoczne. W locji znajdziesz też masę innych przydatnych informacji: trasy kursujących regularnie promów, okoliczności pojawiania się silnych prądów poprzecznych, opis łatwych do zidentyfikowania elementów linii brzegowej. Z niektórych publikacji dowiesz się nawet, czy w marinie znajduje się pralnia. Są takie, które zawierają historyczno-kulturowe opisy miast portowych. Większość niezbędnych informacji można znaleźć w almanachu, ale locje są znacznie bardziej szczegółowe.

## WYBÓR KEI

Jeżeli miejscem docelowym jest otwarta reda, będziesz stał na kotwicy. W lepiej osłoniętej zatoce będziesz miał zapewne kilka opcji do wyboru. Możesz stanąć na kotwicy lub przy boi cumowniczej, przycumować do betonowego nabrzeża lub wykosztować się na komfortowy i bezpieczny postój w marinie. Decyzję podejmiesz, biorąc pod uwagę koszty, prywatność, bezpieczeństwo, pogodę i łatwość dostępu, na przykład do toalet i pryszniców.

### Kotwiczenie

Więcej na ten temat przeczytasz w rozdziale 15.

Nie ma żadnego powodu, dla którego miałbyś zrezygnować z kotwiczenia przez noc w bezpiecznym miejscu. Jachty wyprawowe stoją na kotwicy miesiącami. Często za taki postój się nie płaci, ale niestety nie jest tak w południowej i południowo-zachodniej Anglii. Wybór kotwicowiska jest uzależniony od następujących czynników:

- **Dobre schronienie.** Miejsce to musi być osłonięte od wiatru i co ważniejsze, od faloowania. Jeżeli kotwicowisko jest otwarte z którejkolwiek strony, musisz mieć pewność, że wiatr i fala nie wedrą się na nie, lub brać pod uwagę możliwość zmiany miejsca postoju.
- **Głębokość wody.** Musisz sprawdzić, czy przy niskiej wodzie głębokość będzie wystarczająca. Z rozdziału 12 dowiesz się, jak to wyliczyć.
- **Dojście do brzegu.** O ile nie planujesz spędzić całego czasu na jachcie, dobrze byłoby wiedzieć, czy na kotwicowisku jest jakieś miejsce, do którego można dobić pontonem.

Gdy nie ma pływającego pomostu, może być też plaża, jeśli niestraszne ci są mokre nogi i konieczność wyciągnięcia pontonu na brzeg powyżej granicy wysokiej wody.

## Boje cumownicze

Przy wyborze boi cumowniczej kierujesz się tymi samymi czynnikami, które rozpatrujesz na kotwiczowisku. Musisz jednak dodatkowo uwzględnić to, do kogo należy dana boja.

- **Boje dla gości.** Są one zazwyczaj oznaczone w wyraźny sposób, a ich administratorem jest najczęściej marina. Cumuj, jeżeli masz ochotę. Opłaty pobierane są przeważnie przez pracowników mariny o poranku, gdy załoga zbiera się do śniadania. Czasem trzeba udać się na brzeg i rozliczyć z kapitanatem. W locji powinienes znaleźć informację, jak jest w danym przypadku, ale jeśli boje należą do jachtklubu, to raczej będziesz musiał popłynąć na ląd. Najlepiej zapytać kelnera w barze przy marinie, gdy wieczorową porą udasz się tam na piwo.
- **Boje prywatne.** Przyjęto się, że w sytuacji braku dostępnych miejsc dla gości przyplwający jacht może skorzystać z wolnej boi prywatnej, ale robi to na własne ryzyko. Jego skiper musi przy tym wziąć pod uwagę rozmiar jachtu i przypuszczalne parametry boi. Jeżeli właściciel boi wróci, gość musi natychmiast odcumować i poszukać innego miejsca. Jeśli zdecydujesz się na taki sposób cumowania, to pozostawienie jachtu bez załogi i stracenie go z oczu podczas pobytu na brzegu będą co najmniej przejawem złych manier.

Jeżeli pojawi się właściciel boi, a jego postawa będzie mało przyjazna, podczas gdy ty z uśmiechem na ustach jesteś gotowy przestawić swój jacht, to wówczas on zachowuje się nieładnie.

## Nabrzeże betonowe na wodach pływowych

Z locji dowiesz się, czy cumowanie tam w ogóle warto rozważać, czy lepiej to sobie odpuścić. Jeżeli wybrzeże nadaje się do cumowania, to po pierwsze sprawdź, czy przy niskiej wodzie będzie przy nim wystarczająco głęboko. Zagadnienie osiadania jachtu na dnie przy nabrzeżu nie mieści się w programie nauczania na certyfikat Day Skipper, ale jeśli jest już za późno na ucieczkę, to pamiętaj o jednej kwestii: najgorsze, co może się zdarzyć, to przewrócenie się jachtu. Obłóż fał na kei i dostosowuj jego długość w miarę obniżania się jachtu. Gdy kil dotknie dna, wybierz fal na kabestanie, aby uzyskać przechył jachtu wynoszący 5° w stronę kei. Jeśli uda ci się to osiągnąć, powinienes być bezpieczny. Jeżeli nie masz co do tego pewności, przesztaj jacht, dociągając burtę od strony nabrzeża. Nie zapomnij o przełożeniu kotwic i zapasu wody. Pilnuj odbijaczy przez cały czas aż do osadzenia jachtu na dnie.

## Mariny

Dobrym zwyczajem jest nawiązanie łączności z mariną na dziesięć minut przed przybyciem. Najlepiej zrobić to przez radio VHF (kanał roboczy mariny znajdziesz w almanachu lub locji). Jeżeli nie masz świadectwa radiooperatora, możesz czuć się pewniej, korzystając ze zwykłego telefonu komórkowego. Rozmówca poprosi cię o podanie długości jachtu i planowanego czasu postoju, a następnie skieruje do odpowiedniej kei. Możesz również dostać instrukcję, którą burtą cumować. Jeśli takowej nie dostaniesz, to lepiej zapytać z góry, niż potem mieć rozgardiasz na pokładzie z przekładaniem odbijaczy i cum



▲ **Wybieranie miejsca kotwiczenia to umiejętność, która przychodzi wraz z doświadczeniem**

w ostatniej chwili. Jeśli potrzebujesz, aby ktoś odebrał od ciebie cumy, poproszenie o to nie jest żadnym wstydem. Pracownicy mariny będą woleli ci pomóc, niż potem zbierać z wody kawałki laminatu.

Gdy jacht będzie stał już bezpiecznie przy kei, idź do biura mariny i zgłoś swoje przybycie. Rozlicz się i spytaj o kody dostępu do pryszniców, toalet czy furtki do mariny. Jeżeli w danej marinie nie ma możliwości skontaktowania się przed wejściem, to w locji powinna być informacja, które keje przeznaczone są dla gości. W takiej sytuacji najpierw zacumuj, a potem poszukaj pracownika mariny. Ten może poprosić cię o przestawienie jachtu, co powinieneś uczynić bez narzekania. Jeżeli natomiast nie znajdziesz nigdzie informacji o kejach dla gości, zacumuj w dowolnym miejscu, najlepiej w zewnętrznej części basenu portowego, i udaj się do biura mariny po instrukcje. Jeżeli z kolei biuro jest zamknięte, to możesz zostać przy kei, ale jeśli wróci właściciel miejsca, to w nocy o północy bądź gotowy do odcumowania.