

10

ŻEGLOWANIE W TRUDNYCH WARUNKACH

Przy obecnych możliwościach prognozowania pogody jest możliwe, aby przez całe życie żeglować i podczas krótkich przelotów nie spotkać prawdziwie trudnych warunków. Niemniej jednak każdy, kto zamierza przepłynąć Morze Północne, Zatokę Biskajską, Gulf of Maine czy inne prawdziwie pełnomorskie wody, musi być przygotowany na pogodę, jaką napotka. Jest to szczególnie ważne na początku i końcu sezonu. Zimą wszystko może się zdarzyć, i to niezależnie od akwenu.

Definicja trudnych warunków zmienia się z jachtu na jacht i z załogi na załogę, może też zależeć od kierunku wiatru. Jachcik o długości 22 stóp (6,7 m) próbujący halsować pod wiatr o sile 25 węzłów na otwartym morzu nie dostarcza wiele przyjemności swojej załodze. Z kolei w baksztagu ta sama załoga będzie bardzo fajnie żeglować. Oceaniczna jednostka regatowa o długości 40 stóp (12 m) zbudowana w połowie lat siedemdziesiątych i obsadzona dobrą załogą może odbyć szybki i bezpieczny rejs przy wietrze o prędkości 35 węzłów, podczas gdy 30-stopowy (9 m) jacht z rodziną z małymi dziećmi na pokładzie nie powinien w ogóle opuszczać portu przy takiej pogodzie.

W trudnych warunkach życie na pokładzie staje się bardzo trudne, przy czym potrzeba silnego przywództwa ze strony skipera jest wyjątkowo duża. Jeżeli na pokładzie panują konkretne zasady dotyczące korzystania z pasów bezpieczeństwa, sam stosuj się do nich rygorystycznie i pilnuj, aby inni czynili tak samo.

Posiłki muszą być serwowane regularnie, jeżeli jest to fizycznie osiągalne, nawet jeśli składają się z zupy z puszki i kanapki. Wymaga tego morale oraz utrzymanie fizycznej siły załogi. Ludziom trzeba będzie przypominać, że na czas odpoczynku powinni kłaść się do koi. Jeśli nie będziesz nalegać, aby tak robili, będą siedzieć po wachcie na świeżym powietrzu, aż apatia i hipotermia ich nie osłabiają.

Wszyscy mamy świadomość, że zejście pod pokład wywoła objawy choroby morskiej. Rzeczywiście tak będzie, jeśli postanowimy beczynie się szwendać, użalając się nad sobą. W młodym wieku odkryłem, że najlepszym sposobem na pokonanie skurczów żołądka jest kładzenie głowy w poziomie najszybciej i najczęściej, jak to możliwe. Kwestia choroby morskiej będzie szerzej omówiona w rozdziale 25. Trzeba pamiętać, że zanim podda się porządnie zbudowany jacht, najpierw opadnie z sił jego załoga. Z tego powodu opieka nad załogą jest twoim największym obowiązkiem. Pozostaje tylko dodać, że jeżeli załoga nie może wprowadzać w życie twoich dobrych pomysłów, to pozostaje ci jedynie dryfować na falach.

● PRZYGOTOWANIE JACHTU

Jacht powinien być odpowiednio zabezpieczony na pokładzie i pod nim za każdym razem, gdy wychodzi w morze. Przed nastaniem trudnej pogody niezbędne jest sprawdzenie wszystkiego. Reguły są proste:

- Obejrzyj wszystkie miejsca, którymi może dostać się woda, nawet w niewielkich ilościach. Zaliczają się do nich duże pokrywy bakist w kokpicie, zatyczki odpływów i suwklapa.
- Sprawdź, czy działają pompy zębowe. Regularnie sprawdzaj stan zęb.
- Upewnij się, że wszystkie ciężkie przedmioty, które mogłyby samoistnie przemieszczać się po części mieszkalnej, są dobrze zasztauowane. Powinno się to zrobić przed wyjściem w morze, ale jest to oczywista konieczność wobec spodziewanego nadejścia sztormu. Dla mniejszego jachtu bardziej niebezpieczny może być słabszy wiatr niż sztormowy, podobnie jak dla dowolnej jednostki zamierzającej pokonać akwen znany z wyjątkowego falowania (rozdział 28). Najlepiej jest założyć, że jacht obróci się dnem do góry. Więcej na ten temat znajdziesz w Załączniku. Pamiętaj jednak, że takie rzeczy zdarzają się zwykłym ludziom na zwykłych jachtach, nie tylko bohaterom opływającym przylądek Horn. Uzbrojony w tę wiedzę przeanalizuj mocowanie akumulatorów, kuchenki, butli z gazem, pudła z sekstantem, przenośnika nawigacyjnego i protezy zębowej.
- Wszystkie mocowania na pokładzie zdubluj, sprawdź też klar na linach. Jeśli w nagłej sytuacji będziesz musiał uruchomić silnik, a na śrubę napędową nawinie się fał grota, będziesz żałował, że nie byłeś bardziej zapobiegawczy.
- Teraz nadszedł czas na określenie zasad korzystania z pasów bezpieczeństwa. Przy uderzeniu dużej fali nawet sternik może wypaść za burtę. Powrót po jedną osobę stwarza zagrożenie dla wszystkich na pokładzie. Radą na taką ewentualność jest noszenie pasów bezpieczeństwa. Zakładaj je sam i pilnuj, aby załoga robiła to samo.

● ŻAGLE

W rozdziale 3 powiedzieliśmy już, że przy wzroście prędkości wiatru należy wypłaszczyć żagle, aby generowały mniejsze siły. Przy naprawdę silnym wietrze ma to kluczowe znaczenie. Fały małego foka i mocno zarefowanego grota powinny być porządnie napięte, a szkentla i wózki szotowe ustawione tak, aby żagiel był całkowicie płaski. Dopilnowanie prawidłowego kształtu żagli pomoże utrzymać jacht masztem do góry, gdy jest szarpany przez fale, a to z kolei pozytywnie wpływa na zachowanie zrównoważenia steru. Łatwość sterowania sprawi, że jacht będzie płynął prosto lub będzie czuł na ster przy żegludze przez fale, poza tym sternik będzie musiał wkładać o wiele mniej siły w swoją pracę.

Tylko rolery z najwyższej półki dają gwarancję odpowiedniego wypłaszczenia żagla do żeglugi na wiatr przy wietrze pozornym o sztormowej sile. Z tego względu najlepiej będzie, jeśli postawisz foka sztormowego na ruchomym sztagu. Jeśli masz na dziobie latacza, jak w przypadku kutrów, możesz zrolować foka i żeglować na wpiętym raksami sztakslu, którego masz na jachcie właśnie

na okoliczność napotkania ciężkich warunków. Każdy porządny kuter bermudzki powinien osiągnąć zrównoważenie pod sztakslem i mocno zarefowanym grotem.

Jeżeli twoim jedynym przednim żaglem jest genua, której kształt po mocnym zrolowaniu przypomina balon, to równie dobrze możesz zrolować ją całkiem i płynąć na silniku i grocie, jeśli musisz halsować. Jest to dobre rozwiązanie dla przeciętnego współczesnego jachtu turystycznego z mocnym silnikiem. Trzymaj na maszcie solidnie zarefowanego grota i steruj tak, aby żagiel pracował. Będziesz wtedy płynąć pod kątem około 30° do wiatru rzeczywistego, co powinno być wynikiem bardziej niż zadowolającym.

Może się zdarzyć, że silnik nie będzie najmocniejszą stroną twojego jachtu, a roler genuy nie należy do najdroższych. W takiej sytuacji najlepiej będzie nie wychodzić w morze, jeśli istnieje ryzyko pojawienia się silnego wiatru. Możesz też pozbyć się rolera i na jego miejsce kupić zestaw żagli przednich mocowanych do sztagu raksami.

Przy stromych falach nie warto ustawiać dziobu ostro na wiatr. Odpadnij 5° lub 10° i przesunąć wózek szotowy grota na szynie nieco na zawietrzną. Przechył jachtu się zmniejszy, prędkość wzrośnie, a tendencja do hamowania na falach spadnie.

Trajsel

Każdy jacht, który pretenduje do bycia poważną jednostką żaglową, musi mieć co najmniej trzy refbanty na grocie. Zrozumienie, dlaczego tak wiele jachtów nie spełnia powyższego kryterium, może być zadaniem dla filozofa.

Jacht, który niesie wystarczająco dużo żagla, aby sprawnie żeglować przy wietrze o prędkości 5 węzłów, będzie mocno przeżaglowany przy wietrze o sile sztormowej, nawet jeżeli grot zostanie zarefowany. Rozwiązaniem dla takiej jednostki jest trajsel, czyli trójkątny żagiel stawiany przy maszcie na miejsce grota. Podnosi się go za pomocą fału grota, róg halsowy mocuje specjalnym stropem umożliwiającym pracę nad bomem, a szoty wybiera się na kabestanach rufowych, z których mogą być prowadzone na parę kabestanów zamontowanych w kokpicie.

Trajsel ma dwa szoty, podobnie jak żagiel przedni, i jest całkowicie niezależny od bomu. Ta ostatnia cecha okazuje się szczególnie ważna, ponieważ w sytuacji uszkodzenia bomu w trak-

cie rejsu trajsel zawsze może spełniać swoją funkcję. Jest to żagiel płasko skrojony i mocny, toteż powinien być traktowany jako żagiel marszowy na wielu jednostkach o długości mniejszej niż 35 stóp (10,6 m), przystosowanych do żeglowania w każdych warunkach.



▶ Trajsle nie zmieniły się przez setki lat, odkąd używano ich jako żagli przelotowych na wielkich regatowych kutrach gaflowych, których bomy stanowiły spory problem przy dużym zafalowaniu.

Na ogół grot mocowany jest do masztu za pomocą likszparty lub szyny umieszczonej w jego tylnej części. Ważne, aby szersze miejsce, przez które wprowadzane są liklina lub pełzacze, znajdowało się powyżej głowy zrzuconego żagla. Jeżeli tak właśnie jest, to założenie sklarowanego trajsla (będącego w pokrowcu, z którego wystaje tylko lik przedni) nie przedstawia większej trudności. Nie będę udawał, że wykonanie tego zadania w ciemną, zimną noc i wśród 20-stopowych (6-metrowych) fal jest czymś przyjemnym, ale przynajmniej można mieć nadzieję, że praca przyniesie planowany rezultat. Jeśli szersze miejsce w szynie nie jest umieszczone w odpowiednim miejscu, to czeka cię masa problemów.

● STEROWANIE NA FALI

W normalnych okolicznościach jacht powinien być sterowany tak prosto, jak to możliwe. Każde zboczenie z kursu oznacza zwiększenie dystansu do pokonania. Na stromych falach o znacznej wysokości sytuacja może wymagać zmiany sposobu sterowania.

Żegluga na wiatr

Niebezpieczeństwo polega na tym, że łódź spadając z fali, uderzy dziobem w wodę, i wytraci całą prędkość. Nowoczesne, płaskodenne jednostki mają do tego szczególne inklinacje, ale na pocieszenie dodam, że niektóre z nich są odpowiednio wyposażone, aby sobie w takich sytuacjach radzić. Jeśli jacht jest szybki i zwinny, łatwy do sterowania, powinno się kierować jego dziób na szczyt fali. Gdy jednostka wespane się na jej grzbiet, trzeba sterować tak, aby zjechała, celując dziobem pod kątem do doliny fali. O ile za sterem stoi ktoś kompetentny, stosowanie tej techniki pozwala na osiągnięcie swoistego rytmicznego ruchu jachtu, który niesie ze sobą pewne korzyści. Sterowanie w ten sposób wymaga jednak od sternika pracy, podczas gdy tradycyjne jednostki po prostu przecinają grzbiety fal pod kątem i są dzięki temu łatwiejsze do prowadzenia. Nasz sternik natomiast musi mieć porządny sztormiak, ponieważ jest cały czas pod ostrzałem bryzgów.

Burtą do fal

Z wielu powodów jest to najgorsze ustawienie dla każdego jachtu. Jak zobaczysz w Załączniku, ustawienia burtą do fal w ekstremalnych warunkach powinno się unikać za wszelką cenę, i to bez względu na rodzaj jednostki, którą się płyne. Niezależnie od tego w warunkach normalnej żeglugi wiatr wiejący w burtę jachtu nadaje się idealnie do żeglugi i nie należy go marnować.

Problem z ustawieniem burtą do fal polega na tym, że wysokie i strome fale podnoszą jednostkę, a potem upuszczają ją w dolinę między grzbietami mas wody. Taka żegluga jest mokra, nieprzyjemna i może spowodować konstrukcyjne uszkodzenia zawietrznej burty jachtu, a także porwanie znajdujących się tam relingów (i to z łatwością, chyba że za burtę trafią również sztyce).

Sterowanie z głową może zmniejszyć powyższe zagrożenia, przynajmniej w warunkach dziennych. Gdy widzisz nadchodzącą gigantyczną falę, odpadnij i przyjmij ją na tylną część burty, ponieważ rufowa część jachtu poradzi sobie z nią najlepiej. Po przejściu fali spróbuj sterować kilka stopni wyżej niż zadany kurs, tak długo, jak będzie to bezpieczne. Ma to na celu nadrobienie utraconej wysokości.



Te załogi świetnie się bawią, dopóki żaden z jachtów nie wyostrzy do półwiatru.

Fordewind

Żeglując z wiatrem, który przybiera na sile, musisz cały czas obserwować parametry wiatru pozornego. Przykładowo 40 węzłów to niewielki sztorm, ale jacht płynący z wiatrem odczuwa tylko mniej więcej 33 węzły na pokładzie, co można uznać za silniejszy wiatr do żeglowania. Jeśli ta sama jednostka miałaby teraz zmienić kurs na bajdewind, zachowując prędkość 6 węzłów, to prędkość wiatru pozornego wzrosłaby do około 45 węzłów. Siła działająca na żagle byłaby w takiej sytuacji podwójna, ponieważ siła wiatru wzrasta proporcjonalnie do kwadratu jego prędkości. Na tych, którzy zignorują tę regułę, czekają przykre niespodzianki.

W rezultacie niezrównoważone linie kadłuba jachtu nie będą mogły poradzić sobie z uderzeniem wiatru. Jeżeli szot nie zostanie poluzowany natychmiast, utracisz panowanie nad jachtem.

Podczas żeglugi z wiatrem przy wysokiej fali trzeba uważać na zachowanie kadłuba. Jacht będzie przetaczał się po falach i w tym czasie naturalna tendencja do ostrzenia będzie gwałtownie ustępować skłonności do odpadania. Jeżeli nie skorygujesz tego ruchu sterem w odpowiednim czasie, może on doprowadzić do niekontrolowanego zwrotu przez rufę. Samoistne ostrzenie powiązane z przechyłem jest wystarczająco nieprzyjemne i ustawia jacht burtą do fali, ale cyrkulacja w drugą stronę jest znacznie gorsza.

Żeglowanie z wiatrem na samym żaglu przednim może zmniejszyć tendencję jachtu do skręcania, jeśli odpowiednio wyprofiluje się żagiel. Na niektórych jednostkach obszerny lik dolny może to utrudnić. Zdarzy się, że jacht cię zaskoczy i popędzi po prostej pod samym zarefowanym grotem.

Jeżeli żeglujesz z wiatrem i falą z baksztagu, bądź gotowy do ustawienia jachtu dokładnie rufą do nadchodzących większych i bardziej stromych mas wody. W ten sposób zmniejszysz tendencję jachtu do cyrkulacji. Musisz być jednak przygotowany na intensywny ruch kadłuba i momenty przypominające wchodzenie w ślizg. W trakcie tych właśnie chwil siła oddziaływania fal na jacht jest mniejsza, poza tym ogromnie wzrasta ekscytacja mającej żyłkę sportową załogi. Momenty te pozwalają zwiększyć szybkość we właściwym kierunku, ale jeśli zrobisz coś źle, to tendencja

do cyrkulacji wzmocniona siłą odśrodkową wynikającą ze zwiększonej prędkości może postawić cię w niepożądanym sytuacji.

● TECHNIKI PRZETRWANIA

Podstawowe zagadnienia związane ze strategią żeglowania w trudnych warunkach w pobliżu brzegu zostaną omówione w rozdziale 28. Wszystkie taktyki przetrwania na morzu należy rozważać przez pryzmat treści tego właśnie rozdziału. Odniesienie możliwości manewrowych jachtu do wyboru strategii, której obranie wymusza jego aktualne położenie, jest częścią wyzwania, jakie stanowi żeglowanie w czasie złej pogody. Zanim jednak założysz czapkę nawigatora i podejmiesz decyzję co do dalszych działań, musisz mieć świadomość podstawowych możliwości, jakie jacht żaglowy ma w warunkach survivalowych. Wymieniam je poniżej. Przekonasz się zaraz, że żadna z nich nie rozwiązuje wszystkich problemów każdego jachtu we wszystkich możliwych okolicznościach.

Stanięcie w dryf

Są dwa problemy związane z ustawieniem jachtu w dryf (rozdział 4), co byłoby sposobem przeczekania trudnych warunków: dla każdego jachtu istnieje górna granica siły wiatru, przy której dryf nie jest już realnym rozwiązaniem, a poza tym stanięcie w dryf w żadnym razie nie nadaje się jako środek zaradczy dla każdej jednostki.

Jeśli ustawienie jachtu w dryf ma w trudnych warunkach być skuteczne, jacht musi mieć dłuższy kil i głębszą stępkę na dziobie. Wiele modeli jachtów produkowanych masowo nie spełnia żadnego z tych wymagań, co skutkuje ustawianiem się przez nie burtą do fali po stanięciu w dryf. Niektóre mogą same z siebie przechodzić dziobem linię wiatru. Jeśli twój jacht stojąc w dryfie, celuje dziobem na wiatr i stabilnie ten kąt utrzymuje, dryf jest dla ciebie doskonały. Po pierwsze, nikt z wyjątkiem



- Żeglowanie przy wysokim stanie morza i silnym wietrze. Dobór zestawu żagli jest kluczowy. Tutaj postawiono sztaksel za rolerem ze zwiniętą całkowicie genuą. Takie rozwiązanie dobrze zdaje egzamin.

obserwatora nie musi wtedy zostawać na pokładzie. Dzięki temu poziom bezpieczeństwa wzrasta. Cała załoga, z wyjątkiem jednej osoby, może leżeć w kojach, regenerując siły i opierając się chorobie morskiej. Tak ustawiony jacht nie powinien dryfować z prędkością większą niż 1 węzeł. Jeśli twoim zdaniem prędkość jest większa, ustaw szoty tak, aby dziób celował ostrzej.

Ruch ciężkiego jachtu balastowego postawionego podczas sztormu w dryf jest bardziej niż zadowalający. Dla tych, którzy na morze wypływają głównie na takich jednostkach, będzie to najlepsze rozwiązanie.

Sztormowanie na gołych masztach

Sztormowanie całkowicie bez żagli wydaje się być kiepskim pomysłem w świetle współczesnych badań. Niemniej, dla umiarkowanie ciężkiego jachtu z głęboką stępką jest to drugie najlepsze rozwiązanie, gdy siła wiatru uniemożliwia już stanie w dryfie, a załoga opadła z sił. Istnieje oczywiście ryzyko wywrotki, dlatego zrozumienie zagadnienia stateczności jachtu przez każdego skipera, który rozważa ten sposób sztormowania, jest nieodzowne. Z zasady nie jest to metoda dla lekkich jednostek. Sam korzystałem z niej z powodzeniem, ale tylko na ciężkich, siermiężnych jachtach. Zrobiłbym to ponownie, ale nie na płaskodennym, szerokim kadłubie z krótkim kilem, gdzie lepszym rozwiązaniem jest użycie dryfkotwy.

Dryfkotwa

W dawnych czasach niewielkie jednostki transportowe przetrzymywały sztormy, korzystając ze stożkowych konstrukcji z drewna i płótna żaglowego, zwanych dryfkotwami. Sukcesy takiego rozwiązania z pewnością można było odnotować, natomiast kilku współczesnych znawców wypowiada się na jego temat z dużą przychylnością. Współczesne lekkie jachty, które nie mogą prawidłowo stać w dryfie ani bezpiecznie sztormować bez żagli, potrzebują jak żadne inne móc utrzymywać dzioby pod wiatr. Sensownym rozwiązaniem jest tu dryfkotwa, czyli czasza w kształcie spadochronu wrzucana do wody z dziobu i holowana na długiej, sprężystej linii nylonowej. Kąt, pod jakim jacht jest ustawiony do wiatru, można regulować, zakładając szpring z rufy jachtu mocowany na długości liny dryfkotwy. Znane są liczne przypadki działania takiej konstrukcji. Wrogiem jest tarcie, dlatego trzeba uważać, aby liny nie zostały „przepełowane” przez kluzy. Dryfkotwa może mieć bardzo duże rozmiary, do zgaszenia czaszy potrzebna jest więc specjalna linka.

Ucieczka z wiatrem

Zaletą takiego sztormowania jest ustawienie jachtu rufą do fali, a wiatr pozorny ma mniejszą siłę z uwagi na prędkość jachtu. Tę właśnie prędkość trzeba odpowiednio wyregulować – jeśli jest zbyt mała, sterowanie będzie mniej skuteczne, a groźba wywrotki przez dziób większa, natomiast nadmierna prędkość zwiększa ryzyko niekontrolowanego ostrzenia.

Na większości jednostek możesz sam stwierdzić, czy prędkość jest właściwa. Pomyśl, jaką maksymalnie prędkość możesz osiągnąć w bajdewindzie. Wartość ta wyrażona w węzłach będzie równa pierwiastkowi z długości linii wodnej. Jest to również ta magiczna prędkość, powyżej której silnik zaczyna zużywać nieproporcjonalnie dużo paliwa. Stanowi ona kompromis między liczbą węzłów a oporem wody dookoła.

W celu utrzymania prędkości na wybranym poziomie redukuj powierzchnię żagli, aż zdejmiesz wszystko i zostaniesz z gołymi masztami. Miałbyś naprawdę dużego pecha, gdyby trafiły

WSKAZÓWKA DLA SKIPERA: Złe strony sztormowania z wiatrem

W odróżnieniu od sztormowania w dryfie i pod gołymi masztami tu potrzebujesz aktywnej pracy kompetentnego sternika. Jeżeli twoja załoga jest osłabiona, nie możesz oczekiwać od niej obsługi jachtu w tych warunkach przez długi czas. Co więcej, w ten sposób przemierzasz morze w alarmującym tempie.

ci się warunki, w których prędkość przeciętnego jachtu bez żagli przekraczałaby jego prędkość konstrukcyjną, no chyba że byłbyś w trakcie przejścia oceanicznego. Jeśli stwierdzisz, że sprawy wymykają ci się spod kontroli, przygotuj na rufie z obu burt swoje najdłuższe liny i wrzuć je do wody. Holowanie ich będzie miało zbawienny wpływ na prędkość jachtu, a dodatkowo ułatwi ci sterowanie, utrzymując rufę pod wiatr.

Sztormowanie na wiatr

Już zauważyliśmy, że wskazane jest utrzymywanie któregoś końca jachtu pod falę. Jeśli nie masz dużo miejsca na akwencie przed sobą, nie możesz żeglować z wiatrem. O ile nie możesz zaufać swojemu jachtowi w kontekście utrzymania dryfu lub sztormowania bez żagli, będziesz musiał ustawić się w bajdewindzie.

Porządny jacht z dobrym zestawem żagli sztormowych poradzi sobie z takim sztormowaniem pod samymi żaglami, ale zwykła jednostka turystyczna może mieć z tym duży problem, szczególnie przy braku odpowiedniej pracy żagla przedniego. Alternatywą jest żeglowanie na mocno zarefowanym grocie lub trajsłu oraz na silniku.

Jeśli twój jacht ma wyjątkowo mocny silnik, to możesz odkryć, że stanie w dryfie, wspomagane silnikiem, lub utrzymywanie dziobu pod wiatr za jego pomocą jest dla ciebie dobrym rozwiązaniem. Zrzucasz wtedy wszystkie żagle lub zostawiasz mocno zarefowanego grota, a najlepiej bezana, po czym płyniesz na silniku wolno naprzód. Prędkość jachtu powinna niwelować działanie prądu powierzchniowego i fal, które będą próbowały cię hamować, a jacht pozostanie mniej więcej na jed-



nej pozycji względem dna. Wiem z doświadczenia, że takie postępowanie dobrze się sprawdza na kutrze rybackim o długości około 50 stóp (15 m). Nie potrafię natomiast powiedzieć, czy zda egzamin w przypadku jachtu, ale w sytuacji ekstremalnej warto spróbować, o ile silnik jest wystarczająco mocny, aby pokonać działanie wiatru na takielunek oraz utrzymać dziób pod falę pomimo braku głębokiej stępki.

- Wgląda na coś koło 10°B. Ale wiatromierz to nie wszystko – dopóki możesz stać na pokładzie, to nie jest sztorm...