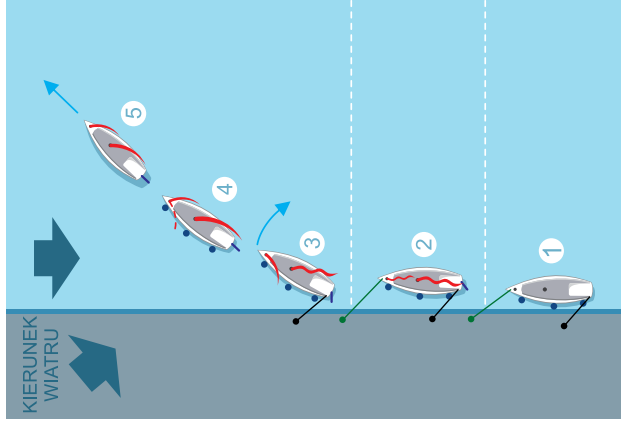
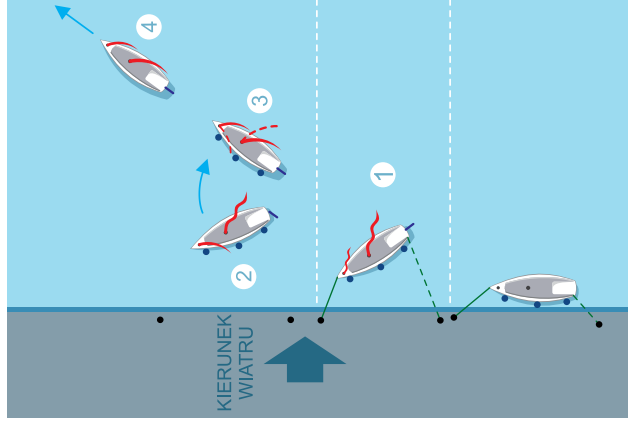


lub równoległe do nabrzeża (rys. 3.25). W pierwszej kolejności upuszczamy manewr – zdejmujemy szprिंग dziobowy i cumę rufową, a pozostałe liny zakładamy na biegowo (1). Odbijacz manewrowy chroni tylną część burty. Stawiamy grot i pozostawiamy w łopocie, a następnie fok, który ustawiamy do pracy wstecz od strony nabrzeża (2): FOK LEWO NA WIATR lub: LEWY FOKA SZOT WYBIERZ. Wiatr napiera na żagiel, choć obrócić jacht, ale ten jest oparty o brzeg i przytrzymywany przez wybrane liny. Rozpoczynamy luzowanie cumy dziobowej, co powoduje wysuwanie się dziobu na wodę (3). Linia ułożenia szprिंग rufowego i diametralnej jachtu tworzą rodzaj otwierającego się pod wpływem wiatru zawiasu. Punktem oparcia – obrotu – jest zabezpieczone odbijaczem miejsce założenia szprिंग rufowego. Gdy



Rys. 3.25. Odejście od nabrzeża jachtu zacumowanego burty, przy wietrze wiejącym od strony dziobu jednostki

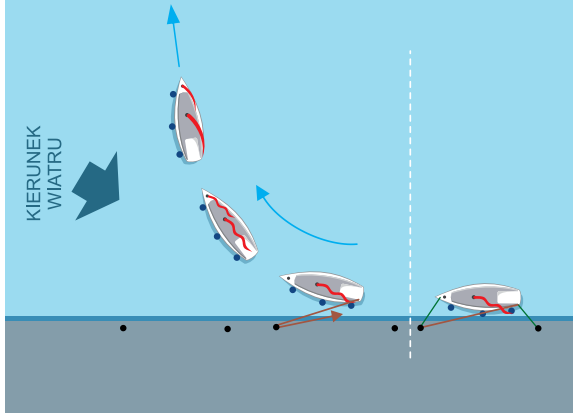


Rys. 3.26. Odejście od nabrzeża jachtu zacumowanego burty, przy wietrze wiejącym prostopadle od strony nabrzeża

jacht odpadnie do bajdewindu, oddajemy cumę dziobową, wybieramy szot grota, a kiedy ruszy do przodu, oddajemy szprिंग rufowy (4) i odpływamy, przenosząc fok na burtę zawietrzną (5). Manewr kończy klar na cumach i odbijaczach.

W przypadku niedużych, stosunkowo lekkich jachtów pracę foka wstecz może zastąpić odepchnięcie dziobu bosakiem. Po ustawieniu kadłuba na wybranym kursie do rozpoczęcia żeglugi wystarczy wybranie obydwu żagli na burcie zawietrznej.

Wiatr wiejący prostopadle od strony nabrzeża uniemożliwia bezpośrednio postawienie obydwu żagli. Nawet w pełni wyluzowany grot będzie pracował, utrudniając jego stawianie i usiłując przesunąć jednostkę do przodu. W takim przypadku w pierwszej kolejności niezbędne jest luzowanie cumy



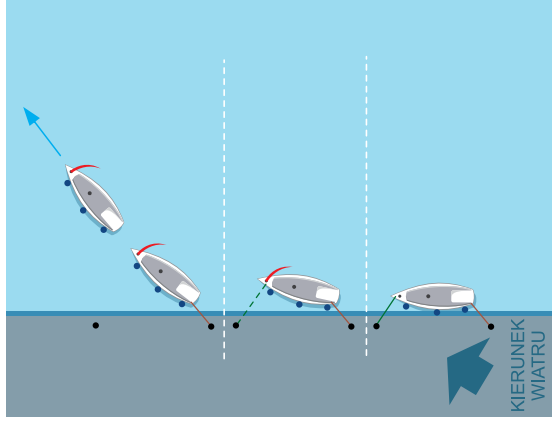
Rys. 3.27. Wariant odejścia od nabrzeża jachtu zacumowanego burty, przy wietrze dociskającym, z wykorzystaniem szprिंग rufowego

rufowej tak, by jacht ustawił się skośnie do wiatru lub w jego linii (rys. 3.26). Dopiero wtedy stawiamy w łopocie obydwie żagle (1). Jeżeli wokół jednostki jest wystarczająca ilość miejsca, oddajemy cumy i wystawiamy fok do pracy wstecz (2). Wychylamy ster na nawietrzną, a jacht zaczyna się cofać i dryfuje na wolny akwen. Po odpłynięciu na odpowiednią odległość przenosimy fok na burtę zawietrzną (3) i obieramy pożądaną kurs żeglugi (4).

Jeśli wiatr wieje pod niewielkim kątem do nabrzeża, dociskając do niego jacht, odejście na żaglach jest znacznie utrudnione. Klasyczne rozwiązania to przecumowanie jachtu na boję lub kotwicę, przedstawienie w inne miejsce przy nabrzeżu (zob. „Ferholung i overholung” str. 117), odejście na wolny akwen na wiosłach lub przy użyciu silnika i tam postawienie żagli. Dla niewielkiego, niezbyt ciężkiego jachtu, zgranej,

sprawnej załogi i przy sprzyjających warunkach wiatrowych – stabilne, niezbyt silne podmuchy, możliwe jest również odejście od nabrzeża po nadaniu jednostce prędkości manewrowej za pomocą szprिंग rufowego (rys. 3.27). Stawiamy grot, tak by był w łopocie, oddajemy cumy i sprawnie wybieramy załozoną na biegowo, możliwie jak najdłuższą linę biegnącą z rufy w stronę dziobu jednostki. Sterem pracujemy tak, by nie uderzyć w nabrzeże i jednocześnie skierować dziób w stronę akwenu. Po minięciu linii wiatru jak najszybciej stawiamy fok, tak by nie utracić prędkości manewrowej i kontroli nad ruchem jednostki.

Niezwykle ważnymi elementami manewru są praca odbijaczem manewrowym i szprिंगiem rufowym. Odbijacz chroni rufę, która podczas obrotu jachtu bardzo się zbliża do krawędzi brzegu, a szprिंग zabezpiecza jednostkę przed cofaniem – nie wolno dopuścić do sytuacji, w której lina nie jest

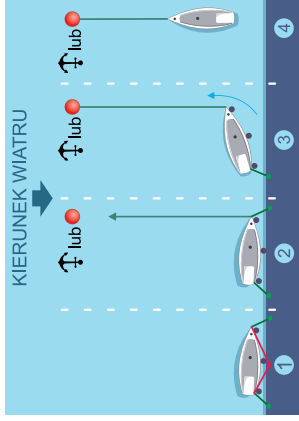


Rys. 3.28. Wariant odejścia od nabrzeża jachtu zacumowanego burty, przy wietrze wiejącym ukośnie od strony rufy jednostki

zabezpieczona na knadze i może się poluzować. W przypadku bardzo silnego wiatru wiejącego wzdłuż nabrzeża w stronę jachtu po zainicjowaniu odrzucenia dziobu na wodę szpring rufowy można wykorzystać przez jego wybranie do nadania prędkości początkowej, tak aby jednostka po oddaniu cum nie zdryfowała zbytnio do tyłu.

Jeżeli wiatr wieje od strony nabrzeża, od półwiatru do baksztagu, możliwe jest odpięcie przy wykorzystaniu wyłącznie fok (rys. 3.28). Zakładamy na biegowo cumę dziobową i rufową, oddajemy szpring i stawiamy żagiel. Cum rufowa powinna być cały czas napięta. Luźjemy cumę dziobową, a kiedy wypełniony żagiel odsunie dziób od nabrzeża, oddajemy go. Ruch ten można wspomóc odepchnięciem bosakiem od nabrzeża. Gdy będzie możliwe bezpieczne odpięcie (jednostka nie będzie poruszać się wzdłuż nabrzeża i ominięta stojące przed dziobem jednostki), oddajemy cumę rufową i odpływamy na wolnych przestrzeli. Z dała od nabrzeża ostrzyżmy do wiatru i stawiamy grot. Metoda ta może być wykorzystana także wtedy, gdy jednostka cumuje wzdłuż nabrzeża rufą do wiatru. Jednak podczas egzaminu na sto-

Boję cumowniczą można wykorzystać zarówno do zacumowania, jak i przy odejściu do nadania prędkości początkowej lub korzystnego ustawienia jednostki względem wiatru



Rys. 3.29. Odejście od nabrzeża przy wykorzystaniu boi lub kotwicy

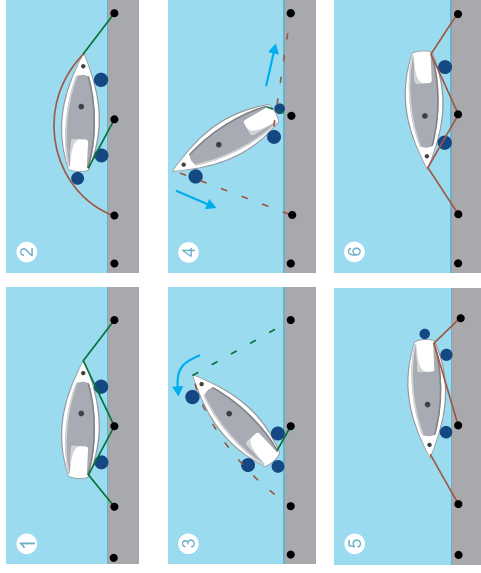
pień żeglarza jachtowego w obydwo opisanych przypadkach zalecane jest odwrócenie (przy nabrzeżu) jachtu o 180°, tzw. **overholung**, i odejście metodą klasyczną z dziobem skierowanym pod wiatr.

Wiatr dopychający, wiejący w stronę nabrzeża praktycznie uniemożliwia wykonanie manewrów przy brzegu. Niezbędne jest przecumowanie jachtu do boi lub ustawienie go na kotwicy (rys. 3.29) i przeprowadzenie tam odpowiedniego manewru. Koczując lub cumę wywozi się na boję manewrową pontonem lub małą łodzią wioślową, tzw. **bączkiem**.

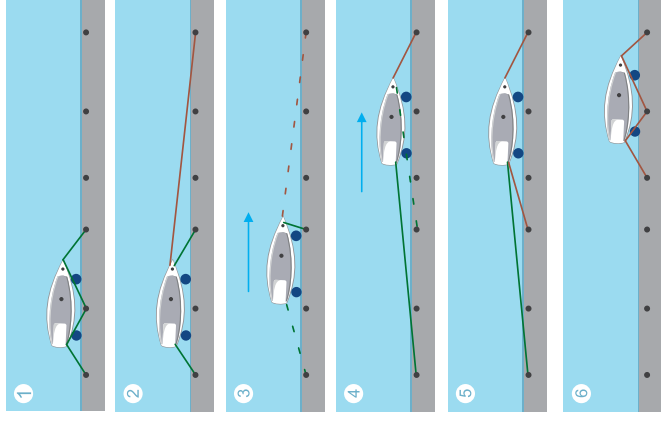
FERHOLUNG I OVERHOLUNG

Są to manewry polegające na zmianie pozycji jachtu względem nabrzeża. Wykonujemy je, gdy konieczne jest przecumowanie lub takie ustawienie jednostki, by umożliwić bezpieczne odejście od kei. Obydwa wykonuje się za pomocą skoordynowanej pracy cumami i szpringami.

Ferholung to przesunięcie wzdłuż nabrzeża jachtu zacumowanego longside (rys. 3.30). Manewr jest stosunkowo prosty i polega na przeciągnięciu jednostki przez wybranie z jachtu



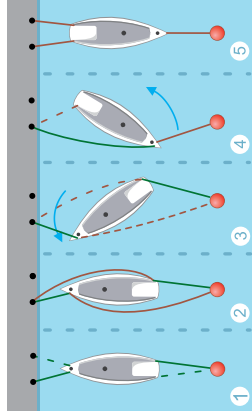
Rys. 3.31. Overholung jachtu stojącego longside



Rys. 3.30. Ferholung

założonej odpowiednio daleko cumy dziobowej przy jednoczesnym luzowaniu (z jachtu) cumy rufowej. W przypadku cięższej jednostki lub silnego wiatru od dziobu do nadania rozbiegu można wykonać manewrów jacht musi być przez cały czas połączony minimum dwiema cumami z infrastrukturą cumowniczą portu (boja, nabrzeże, dałba). Szczególną uwagę należy zwrócić na ochronę burty przesuwałcej się wzdłuż brzegu – trzeba sprawdzić, czy na drodze nie ma wystających elementów mogących spowodować uszkodzenie. Najkorzystniej, gdy jacht podczas ruchu swobodnie koczysie się na wodzie i jest nieznacznie oddalony od krawędzi kei.

Overholung to obrócenie zacumowanej jednostki o 180°. Manewr można wykonać w przypadku jachtu stojącego burtą (rys. 3.31) i prostopadle (rys. 3.32) do nabrzeża. Niezbędne są długie liny i takie ich rozmieszczenie, aby w połowie manewru nie okazało się, że któraś jest za krótka.



Rys. 3.32. Overholing jachtu stojącego prostopadle do nabrzeża

Podczas zmian pozycji jednostki musi zostać zachowana pełna kontrola nad jej ruchem, możliwość zatrzymania, a nawet cofnięcia manewru. Lin nie wolno trzymać bezpośrednio w dłoniach, lecz jedynie po przełożeniu przez osprzęt cumowniczy.

Burty muszą być dokładnie zabezpieczone odbijaczami, zwłaszcza w miejscach możliwego styku z innymi jachtami lub nabrzeżem. Warto mieć przygotowany minimum jeden odbijacz manewrowy. Można i trzeba wykorzystywać przystosowaną do cumowania infrastrukturę portu, nigdy nie wolno jednak wchodzić na obcy jacht, korzystać z jego osprzętu lub zmieniać naprężenia cum bez zgody jego kapitana.

Ferholung i overholung nie są obowiązkowymi zadaniami egzaminacyjnymi, ale umiejętności ich wykonania może okazać się niezbędna, by przygotować jednostkę do wypłynięcia. Sprawdzają się jako ćwiczenia doskonalące sprawne zarządzanie załogą, wydawanie komend oraz pracę cumami.

Alarm „człowiek za burtą”

Wypadnięcie człowieka za burtę to jedna z najbardziej niebezpiecznych sytuacji, które mogą przytrafić się na jachcie. To nie tylko zagrożenie życia osoby w wodzie, lecz także niebezpieczeństwo dla osób pozostających na jachcie i uczestniczących w akcji ratunkowej. Kapitan musi zrobić wszystko, aby jak najszybciej dotrzeć do poszkodowanego, jednocześnie zapewniając bezpieczeństwo załodze i jednostce. Sytuacja jest wysoce stresogenna, tym bardziej że poszkodowanym może być osoba bliska. Nietrudno wyobrazić sobie sytuację, w której rodzic wyskakuje do wody, chcąc ratować dziecko, i akcja ratunkowa będzie dotyczyć dwóch osób.

ZASADY POSTĘPOWANIA PODCZAS AKCJI RATUNKOWEJ

Alarm „człowiek za burtą” to nie tylko nowawia, pełnej koncentracji, bezwzględniego wykonywania poleceń dowodzącego przy jednoczesnym zadbaniu o własne bezpieczeństwo.

Poznając i ćwicząc elementy alarmu, trzeba pamiętać, że w sytuacji realnego zagrożenia jego bezbłędne, sprawne wykonanie będzie decydowało o ludzkim życiu. To moment, w którym nie ma miejsca na im-

pro wizację. Bez względu na obowiązek kapitana, w pierwszym dniu rejsu, jak najszybciej po wypłynięciu z portu, jest omówienie, przeprowadzenie i przećwiczenie próbnego alarmu „człowiek za burtą”. Dobrą praktyką jest jego powtarzanie i utrwalanie nabytych umiejętności. Każdy z członków załogi musi być świadomy, jak ma się zachować i jakie czynności wykonywać po przydzieleniu funkcji.

Ogłoszenie alarmu. Wypadnięcie osoby za burtę lub dostarczenie w wodzie potrzebującej pomocy jest sygnalizowane głośnym okrzykiem: „Człowiek za burtą”. Wydaje go osoba, która jako pierwsza zobaczyła zdarzenie, automatycznie przejmując też funkcję obserwatora – oka. Załogant znajdujący się najbliżej środków ratunkowych rzuca je tak, aby znalazły się jak najbliżej poszkodowanego po jego nawietrznej stronie. Musi przy tym uważać, by samemu nie znaleźć się za burtą. Koło ratunkowe rzucone nie dbale, bez rozważań, tylko po to, by znalazło się za burtą, nie stanowi żadnej skutecznej pomocy! Dowodzenie akcją i sterowanie przejmuje kapitan jednostki. Przed rozpoczęciem rejsu powinien on wyznaczyć kompetentną osobę, która przejmie jego obowiązki, gdyby sam znalazł się za burtą lub z jakichkolwiek przyczyn nie mógł samodzielnie zarządzać manewrem.

Obowiązki kapitana. Osobiście prowadzi manewr, nie zaniedbuje żadnej z zasad bezpieczeństwa, jest opanowany, logicznie i skutecznie zarządza całą załogą. Priorytetami są bezpieczeństwo na pokładzie, znalezienie się w bezpośredniej bliskości poszkodowanego i szybkie oraz skuteczne podjęcie go z wody. W razie potrzeby kapitan wzywa dodatkową pomoc i prowadzi akcję ratowniczą do skutku lub do momentu, gdy zostanie zwolniony z tego obowiązku przez służby ratownicze.

Praca na oku. Obowiązkiem osoby, która pierwsza zauważyła wypadek lub została

wyznaczona do funkcji oka przez kapitana są: natychmiastowa i ciągła obserwacja poszkodowanego, wskazywanie wyciągniętą ręką oraz ustne meldowanie o jego pozycji i odległości od jachtu. Wskazane jest stosowanie metody zegarowej, np. CZŁOWIEK NA PIĄTEJ 20 METRÓW, a na kursie podejściowym meldunki: CZŁOWIEK NA KURSIE/PO PRAWĘJ/PO LEWEJ i w końcowej fazie: CZŁOWIEK LEWO/PRAWO PRZED DZIOBEM/PRZY BURCIE/NA WYSOKOŚCI WANT. Podawane informacje muszą być wyraźne, precyzyjne i docierać do kapitana, jednocześnie nie zakłócając wydawanych komend. Od momentu rozpoczęcia podejmowania człowieka na pokład oko powinno przejąć funkcję obserwacji akwenu dookoła jachtu, tak aby w przypadku niebezpieczeństwa móc natychmiast poinformować o tym kapitana. Obserwator nie może zapominać o swoim bezpieczeństwie. Podczas całego manewru utrzymuje stabilną, bezpieczną pozycję w miejscu zapewniającą dobrą widoczność.

Praca załogi. Skutecznie podaje środki ratunkowe, natychmiastowo i skrępowanie nie wykonuje polecenia. Jacht, zwłaszcza śródłodowy, to niewielka powierzchnia, na której trudno poruszać się jednocześnie większej liczbie osób. Łatwo jest też niezamierzenie spowodować duży przechył. Nikt bez wyraźnego polecenia nie może przemieszczać się po pokładzie, należy zająć bezpieczne miejsce, nieutrudniające pracy innym i oczekiwać na przydzielenie zadania. Panują cisza i pełne skupienie. Słychać tylko komendy i meldunki osoby prowadzącej obserwację poszkodowanego. W momencie podejmowania poszkodowanego na jacht załoganci bez przydzielonych zadań samodzielnie balastują, reagując na pojawiające się przechyły. Podjęcie człowieka na pokład następuje wyłącznie po otrzymaniu komendy: PODJĄĆ CZŁOWIEKA, która pada w momencie, gdy dowodzący uzna,