Kotwiczenie pod żaglami i na silniku

Stawanie na kotwicy otwiera nieograniczone możliwości poznawania nowych miejsc, choć zamiast niego zbyt często wybiera się postój w przystani. Kotwiczenie to jednak ważny element żeglarstwa, o którym nie należy zapominać.

W czasach, gdy nie było marin, stawanie na kotwicy było rutyną i nikt nie myślał o innych możliwościach. Ta zasada nadal obowiązuje wśród żeglarzy oceanicznych. Tymczasem wśród tych, którzy mają wybór, obserwuję coraz większą niechęć do kotwiczenia.

Próbowaliśmy niedawno z żoną podsumować, ile nocy spędziliśmy na kotwicy. Przestaliśmy liczyć, gdy suma stała się czterocyfrowa. Na palcach jednej ręki mogę zliczyć przypadki, kiedy wlekliśmy kotwicę, i jeszcze zostanie mi palec lub dwa w zapasie. Bardzo rzadko stawaliśmy na więcej niż jednej kotwicy, a wachty kotwiczne trzymaliśmy może sześć razy.

Stawanie na kotwicy otwiera nieograniczone możliwości poznawania nowych miejsc. Żal byłoby stracić takie okazje z powodu nieuzasadnionych wątpliwości. Jeśli ma się dobrze wyposażony jacht i stosuje się zasady dobrej praktyki morskiej, jest to często bezpieczniejsze, niż korzystanie z muringu nieznanej jakości. Tak samo kołysanie się w przytulnej koi za solidną osłoną od wiatru jest daleko lepsze, niż stanie burtą przy nabrzeżu, gdy dmie na ciebie wicher.

Stawanie na kotwicy pod żaglami i na silniku jest ważnym elementem sztuki manewrowania jachtem. Niestety ta umiejętność zanika wraz ze wzrostem liczby marin. Po naszych wyczynach w cumowaniu do boi pod żaglami (patrz wyżej), Steve Osgood rwał się do szlifowania umiejętności kotwiczenia swoim jachtem „Cicada" typu Contessa 28. A ja byłem gotów do pomocy.

Dobry osprzęt kotwiczny

Widziałem już jachty wyposażone standardowo przez budowniczych w tak żałosny sprzęt do kotwiczenia, że równie dobrze mogli użyć haczyka na dorsze i łańcuszka od spłuczki.

Na podstawie mojego doświadczenia można przyjąć jako praktyczną zasadę, że dla żeglugi średniego zasięgu ciężki jacht trzydziestodwustopowy potrzebuje trzydziestopięciofuntowej kotwicy CQR (lub równoważnej) i co najmniej 50 metrów łańcucha 3/8 cala. Możesz zastosować te proporcje do swojej łodzi, a jeśli inny autorytet podpowie lżejszy zestaw, potraktuj to z rezerwą. Nie uczestniczyłem w żadnych testach, nie rozważałem naukowo tego zagadnienia, ale widziałem wiele jachtów wlokących kotwice i wiem, że mój zestaw gwarantuje spokojną noc, nawet gdy nad głową ryczy sztorm.

Ograniczeniem dla jachtów o małej wyporności jest ciężar łańcucha. Dlatego muszą one użyć znacznie dłuższej liny kotwicznej z odcinkiem łańcucha na „roboczym" końcu, żeby utrzymać kotwicę na dnie i zapobiec przecieraniu się liny. W kwestii środka ciężkości od ponad stu lat obowiązuje wśród projektantów jachtów aksjomat, że powinien być skupiony gdzieś w okolicach środka kadłuba. Jednak współcześni producenci często nie zostawiają nabywcom wielkiego wyboru i umieszczają łańcuch w komorze na dziobie. W efekcie trzeba się pogodzić z tym, że jego zapas jest niewystarczający. Nic więcej nie powiem…

Rodzaje dna

Oprócz dobrego osprzętu kotwicznego i osłoniętego kotwicowiska, trzecim czynnikiem gwarantującym bezpieczne kotwiczenie jest rodzaj dna. W zależności od podłoża pewne kotwice są lepsze od innych, ale obowiązuje jedna czy dwie prawdy uniwersalne.

Żadna kotwica nie trzyma dobrze na kamieniach i koralu, chyba że łapa kotwicy chwyci przypadkową szczelinę w skale. Wtedy prawdopodobnie nigdy jej nie odzyskasz. Obecność wodorostów, a zwłaszcza brunatnic, to zła wiadomość. Niewiele jachtów używa dużych kotwic admiralicji, a tylko takie potrafią skutecznie przebić się przez brunatnice. Małe jak zabaweczki kotwice admiralicji sprzedawane jako kotwice zawoźne nadają się tylko do powieszenia na ścianie w pubie.

Niezależnie od tego, jaką kotwicę wybierzesz, musisz znaleźć odpowiednie dno do jej zakopania. Czysty piasek, muł (nie za miękki) nadają się idealnie. Najlepsza jest glina. Przydatne informacje znajdziesz na mapie.

Mapa powie ci, jaki jest rodzaj dna.

Typy kotwic

KOTWICA DANFORTHA

Doskonała do przechowywania ze względu na składane płasko łapy. Najlepiej trzyma w piasku. Często używana jako kotwica zawoźna.

KOTWICA BRITTANY

podobna do Danfortha, również składa się na płasko. Może ślizgać się po wodorostach.

KOTWICA CQR

Oryginalny produkt jest odkuwany. Doskonale trzyma na każdym rodzaju dna, za wyjątkiem gęstych wodorostów.

KOTWICA DELTA

Zaprojektowana jako samozwalniająca się, szybko zyskała doskonałą reputację. Wielu preferuje ją jako kotwicę dziobową.

KOTWICA ADMIRALICJI

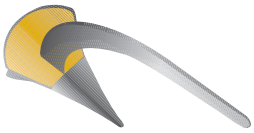
Jej ostre pazury doskonale przebijają się przez wodorosty, by zakopać się w piasku lub mule pod nimi. Podczas składania należy wyjąć poprzeczkę.

KOTWICA BRUCE'A

Opracowana na potrzeby platform wiertniczych, dorównuje kotwicy CQR. Jest jednak trudniejsza do przechowywania ze względu na brak elementów ruchomych.

KOTWICA SPADE

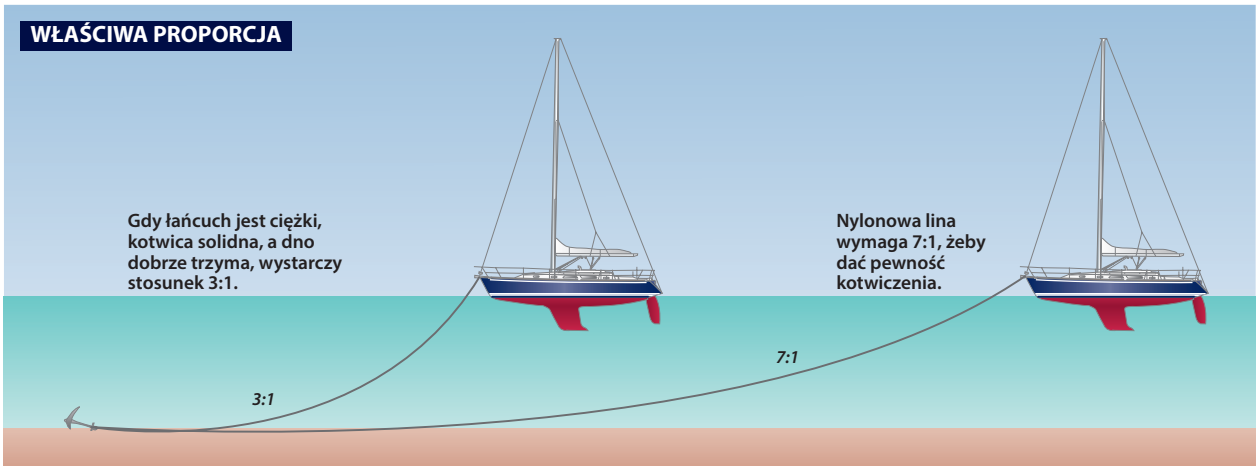
Samozwalniająca się, zawsze gotowa do wydania z rolki na dziobie. Względna nowość, ale ma już grono zdeklarowanych zwolenników.



KOTWICA FORTRESS

Lekka odmiana kotwicy Danfortha. Możesz wziąć ją pod uwagę, jeśli masa kotwicy ma dla ciebie znaczenie.

Długość łańcucha



Trwają niekończące się dyskusje, ile łańcucha wydać przy kotwiczeniu. W praktyce wszystko zależy od okoliczności. Gdy łańcuch jest ciężki, kotwica solidna, a dno dobrze trzyma, wystarczy stosunek 3:1 – koniecznie z uwzględnieniem skoku pływu! Wielu fachowców zaleca stosunek 4:1. Ma to sens przy silniejszych wiatrach, lecz sam przekonałem się, że 3:1 w zupełności wystarcza. Chyba, że mamy zbyt lekki osprzęt kotwiczny. Jeśli spodziewasz się silnego wiatru, im więcej wydasz łańcucha, tym lepiej.

Nylonowa lina musi spełnić warunek 7:1, żeby dać pewność kotwiczenia. Oczywiście zupełnie nie ma znaczenia, co zastosujesz, jeśli cały zestaw kotwiczny splątany spadnie na dno.

Wkopywanie kotwicy na silniku

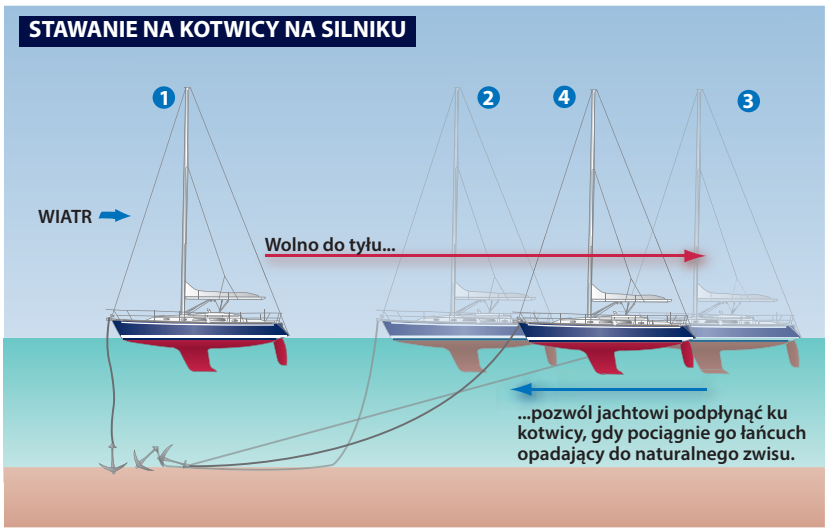
Takie same zasady, jak podczas cumowania, obowiązują przy stawaniu na kotwicy na silniku. Podejdź pod prąd lub pod wiatr, pod takim kątem, pod jakim przewidujesz, że ustawi się jacht, gdy skończysz manewr.

„Cicada" jest wyposażona w doskonały osprzęt kotwiczny. Ponieważ jednak nie ma windy kotwicznej, Steve przygotował w zwojach łańcuch w proporcji 3:1 do głębokości wody (trzykrotna głębokość). Następnie, we właściwym miejscu, opuścił kotwicę i dał znać, kiedy opadła na dno na głębokości 5 metrów. Włączyłem silnik małą wstecz, a Steve wydał resztę łańcucha w linii prostej przed dziobem. Wtedy wrzuciłem luz, żeby jacht siłą bezwładu wstępnie zakopał kotwicę.

Kiedy tylko poczułem, że dziób łódki szarpnął łańcuchem, włączyłem ponownie silnik wolno wstecz. Steve zaś obserwował, jak łańcuch pomału się wynurzał. Jeszcze raz się zanurzył, kiedy kotwica mocniej chwyciła. I znów się zatrzymaliśmy. Teraz zwiększyłem obroty silnika do „pół wstecz". Mój towarzysz obserwował, czy łańcuch nie „skacze", a ja patrzyłem na nabieżnik, który znalazłem na trawersie. Nabieżnik nie rozjeżdżał się, z fordeku zameldowano, że wszystko jest w porządku, więc zmniejszyłem trochę obroty silnika i pozwoliłem, żeby łódka powoli ruszyła ku kotwicy, pociągnięta opadającym łańcuchem.

Silnik odstawiłem dopiero wtedy, kiedy upewniłem się, że jacht stoi pewnie i nie „skoczy" w stronę kotwicy, plącząc tak starannie ułożony przez nas na dnie łańcuch. Mogliśmy bezpiecznie spędzić noc, nie martwiąc się o nic.

Wyznacz sobie jakiś nabieżnik na trawersie, kiedy kotwica się zakopie, żeby móc się upewnić, że nie skacze.



Rwanie kotwicy na silniku

Zamiast wypruwać sobie żyły, żeby wyrwać kotwicę, skróciliśmy najpierw łańcuch, ile było można, potem zaś włączyliśmy silnik cała wstecz. Kotwica puściła gładko, bez żadnych komplikacji. Gdybyśmy ruszyli do przodu, kotwica także by puściła, lecz łańcuch porysowałby burtę, a nawet mógłby zaplątać się w śrubę. Znacznie lepiej jest ruszyć do tyłu.

Wystarczyło włączyć silnik całą wstecz, żeby wyrwać kotwicę.

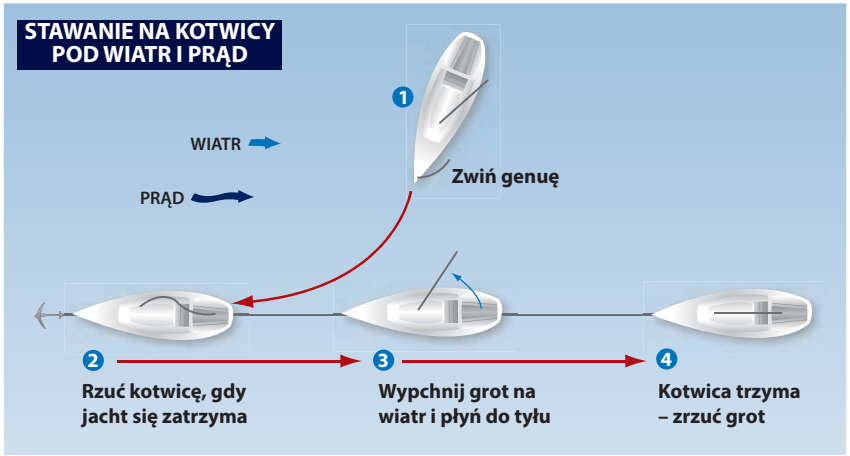
Stawanie na kotwicy pod żaglami

Wiatr zgodny z prądem lub brak prądu: Ponieważ nie było prądu, a powiał wiatr, najlepszym sposobem zakotwiczenia pod żaglami było podejście na samym grocie, by zostawić na fordeku miejsce do pracy dla Steve'a. W praktyce taki manewr zawsze niesie ryzyko, że gdy jacht się zatrzyma i rzucisz kotwicę, dziób odpadnie od wiatru. W skrajnym przypadku żagiel chwyci wiatr i kłopot gotowy. Wyjściem z tej sytuacji jest zrzucenia grota w momencie, gdy rzucasz kotwicę. Jednak ten sposób sprawdza się tylko przy silnym wietrze, bo ciężar spychanego jachtu wystarczy, żeby zaryć kotwicę. Przy słabym wietrze ten manewr się nie uda. Żeby skutecznie zakopać kotwicę, trzeba pożeglować do tyłu.

Do wykonania tego manewru dobrze jest mieć trzyosobową załogę, ale my musieliśmy dać sobie radę we dwóch. Kiedy znaleźliśmy się w linii wiatru, Steve opuścił kotwicę, a ja skoczyłem i wystawiłem grot na wiatr, wypychając mocno bom. Gdybym był w stanie dosięgnąć do rumpla, moglibyśmy pożeglować do tyłu. A tak musiałem nieprzepisowo, skacząc jak diabełek z pudełka, obsłużyć i bom, i rumpel. Na koniec musieliśmy jakby zmienić hals, ale zaraz potem Steve zameldował szarpnięcie łańcucha, sygnalizujące, że kotwica chwyciła. Nabieżniki nie zmieniały położenia, więc mogliśmy nastawić czajnik.

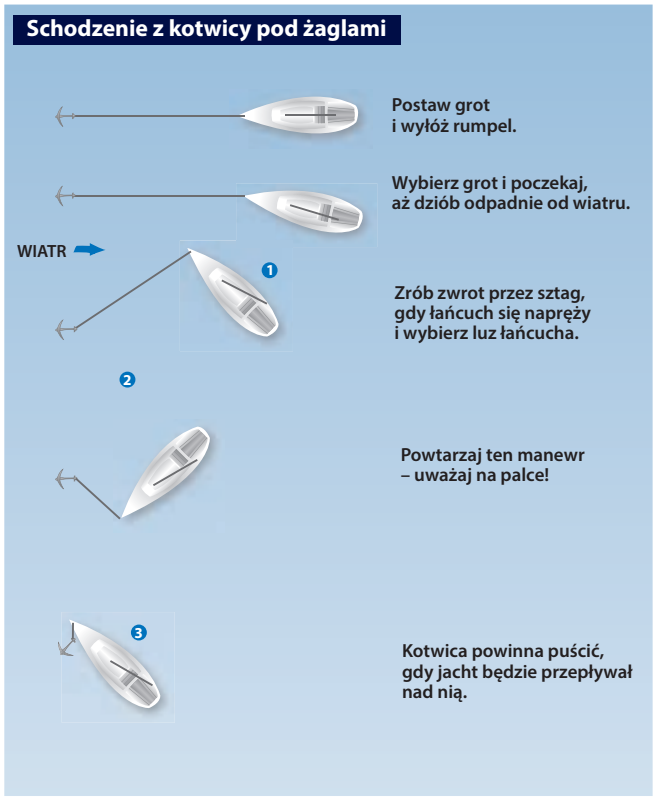
Wiatr przeciw prądowi: Niestety, nie mogliśmy tego przećwiczyć. Gdybyśmy mogli to zrobić, najpierw zrzucilibyśmy grot i płynęlibyśmy pod prąd pod przednim żaglem, wyluzowując, by kontrolować prędkość nad dnem. Gdybyśmy nie mogli się zatrzymać, zwinęlibyśmy fok i wytracilibyśmy szybkość pod samym takielunkiem. Po zatrzymaniu jachtu rzucilibyśmy kotwicę i wydawalibyśmy łańcuch, cofając się niesieni prądem. Przy wietrze pod prąd trzymanie kotwicy jest niepewne, dlatego trzeba uważnie obserwować nabieżniki, dopóki prąd się nie obróci i sytuacja się nie wyklaruje.

POWYŻEJ: Steve opuszcza kotwicę, a sternik luzuje szot grota, żeby wypchnąć bom na wiatr. PONIŻEJ: Tom trzyma bom wypchnięty na wiatr, żeby „Cicada" trochę się cofnęła.



Ręka dla bomu, stopa na rumplu, gdy „Cicada" żegluje do tyłu.

Podnoszenie kotwicy pod żaglami



Nie było prądu, więc jacht leżał dziobem pod wiatr. Dlatego bez problemów postawiliśmy grot, zanim przystąpiliśmy do podniesienia kotwicy. Było mało prawdopodobne, że dostaniemy wiatr z tyłu, co by nam pomieszało szyki, więc niczym nie ryzykowaliśmy. „Cicada" nie ma windy kotwicznej, zatem nie mogliśmy po prostu podciągnąć się do kotwicy, wyrwać jej i odpłynąć. Teoretycznie wiatr był na tyle słaby, że Steve byłby w stanie podciągnąć nas do kotwicy, ale trawiliśmy jeszcze wspaniały lunch, więc woleliśmy użyć żagla.

Grot był mocno wybrany i czekaliśmy, aż jacht odpadnie na tyle, żeby wiatr wypełnił żagiel. Wtedy wychyliłem rumpel na nawietrzną i „Cicada" ruszyła z miejsca w bok od kotwicy.

Po kilku sekundach łańcuch naprężył się, jacht zaczął skręcać trzymany łańcuchem, a ja pomogłem mu w tym sterem. Na nowym halsie Steve szybko wybrał luz łańcucha, ile dało radę, i przytrzymał łańcuch. Następnie powtórzyliśmy manewr. Wystarczyły trzy zwroty, żeby „Cicada" pożeglowała wprost nad kotwicą i gładko wyrwała ją z dna. Ten sposób sprawdza się także przy silnym wietrze, należy tylko uważać na palce, pracując na fordeku!

Przy wietrze przeciw prądowi mogłoby być konieczne wyrwanie kotwicy bez żagli, a następnie rozwinięcie genui, kiedy kotwica puści dno.

Steve przygotowuje się do wybierania łańcucha, gdy jacht zaczyna płynąć.

Tom wykłada rumpel, a Steve kontroluje łańcuch.

Steve mocno trzyma łańcuch, gdy „Cicada" żegluje nad kotwicą, żeby ją wyrwać.

Wnioski

Dobrze wyposażonemu żeglarzowi stawanie na kotwicy na silniku albo pod żaglami nie stwarza problemów. Dobry osprzęt kotwiczny, odpowiednie miejsce kotwiczenia i należyta staranność przy kotwiczeniu zapewnią załodze spokojną noc.