



Metody sztormowania: na żaglach pod wiatr

Andrzej Pochodaj

Trudno jest odpowiedzieć na pytanie jak prowadzić jacht żaglowy w sztormie oszczędzając jednostkę i ludzi. Wiele wylano już na ten temat atramentu, a praktycznie każdy ze skiperów ma na to swój własny pogląd. Nic dziwnego - nie ma jednoznacznej odpowiedzi i jedynej dobrej metody. Zależy to od sytuacji hydrometeorologicznej, rodzaju jachtu, doświadczenia załogi. Często ten sam jacht, ale w innych warunkach, pod inaczej dobranymi żaglami, inaczej prowadzony i zasztauowany może zupełnie odmiennie reagować niż dotychczas. Celem niniejszego cyklu artykułów jest przybliżenie różnych metod sztormowania ze wskazaniem ich zalet i wad. W dwóch pierwszych częściach postaram się scharakteryzować sposoby żeglowania w ciężkich warunkach, w następnej różne metody dryfowania, a w czwartej omówię sztormowanie na silniku i kotwicy. Dla jasności dodam, że nie będą to teksty dotyczące taktyki sztormowania.

Przygotowując się do sztormowania, bez względu na ewentualny kurs względem wiatru, powinniśmy dobrać żagle adekwatnie do istniejących i spodziewanych warunków hydrometeorologicznych. Truizmem jest stwierdzenie, że lepiej powierzchnię żagli zmniejszyć zawczasu, gdy nie sprawia to jeszcze wielkiego trudu załodze. W kursach na wiatr istotne jest by zawietrzna burta nie zanurzała się za bardzo. Przeżeglowanie powoduje tylko niepotrzebne zwiększenie przechyłu, dryfu i nawietrzności oraz zmniejszenie prędkości i utrudnia życie załodze. Jest także przyczyną wielu awarii żagli i takielunku. Przy wietrze około 6-7° Beauforta zwykle nosimy grot z dwoma-trzema refami i fok III. Gdy siła wiatru wzrasta należy zmienić fok na sztormowy, a w dalszej kolejności grot na trajsla. Trajsel powinno się w zasadzie nosić bez bomu z dwoma szotami (podobnie jak sztaksle). Pozostawienie samego foka spowoduje utratę jakiś 10-20° względem wiatru (pamiętajmy wtedy o lekkim wyluzowaniu szotów). Przy wysokiej fali dobrze jest podnieść fok nieco wyżej na sztagu na długim, najlepiej stalowym, stropiku. Co prawda przechyły boczne nieznacznie wzrosną, ale żagiel nie będzie poddawany działaniu fal i utracie wiatru w dolinie fali. Malutki fok sztormowy podniesiony na forsztagu praktycznie nie pracuje z grotem i nie tworzy z nim dyszy. Lepszym rozwiązaniem jest postawienie tego żagla na baby-sztagu (o ile taki posiadamy) – lepiej wtedy współpracuje z grotem oraz nie jest tak bardzo narażony na działanie fal. Przesunięty w ten sposób nieco do tyłu środek ożaglowania spowoduje zwiększenie nawietrzności – możemy na tym zyskać kilka stopni na wiatr. Na czas zmiany żagli czy refowania dobrze jest odpaść do baksztagu co zmniejszy przechyły i ułatwi pracę na pokładzie załodze. Zdjętych żagli nie powinniśmy pozostawiać na dziobie (nawet tych dobrze sklarowanych) – fala je szybko „rozwali” i przysporzy tylko dodatkową robotę.

Sztormując na wiatr staramy się utrzymać stale stosunkowo ostry kurs. Pamiętać jednak musimy, że nasz kąt martwy oraz dryf będą znacznie większe niż ma to miejsce w normalnych warunkach i wynosić mogą nawet 80-90° do kierunku wiatru a prędkość nad dnem nie będzie zbyt duża (1-3 w.). Jeśli nie damy sobie rady z utrzymaniem odpowiedniej wysokości możemy wspomóc się silnikiem. Jeśli mamy zbyt małą prędkość możemy lekko i na krótko odpaść wchodząc na falę. Nie powinny tego jednak robić jachty z długim kilem, gdyż mogą nie zdążyć wyostrzyć przed grzbietem fali. Na grzbiet fali powinniśmy wchodzić stosunkowo ostro, prawie na granicy łopotu, tak aby uniknąć uderzenia fali w burtę. Nie wolno nam jednak przejść linii wiatru, gdyż fok na nawietrznej prawdopodobnie spowoduje niekontrolowany zwrot przez sztag, który spotęgowany przez siłę wiatru i fali może prowadzić do wywrotki. Zbyt ostre wejście na fale może być także przyczyną wbicia się w nadchodzącą falę co spowoduje zalanie pokładu. Gdy już jesteśmy na szczycie fali szybko odpadamy, aby łagodnie zjechać po jej grzbiecie. W przeciwnym razie uderzymy mocno dziobem w otwierający się pod nim stok fali. Jest to szczególnie szkodliwe dla nowoczesnych jachtów o stosunkowo płasko wyprofilowanym dnie. Jachty o tradycyjnej konstrukcji (długi kil, wąski kadłub) znoszą to dużo lepiej, ale z kolei trudniej pokonują grzbiet fali. Często ją po prostu „przebijają” czyniąc żeglugę bardzo mokrą. W trakcie zjeżdżania na grzbiecie fali lekko odpadamy dla nabrania prędkości, by następnie ostrzyć do kolejnej nadchodzącej fali by po przejściu grzbietu ponownie odpaść na kurs. Zmiany kursu w granicach 20-30° w zupełności wystarczają. Karygodnym błędem niedoświadczonych żeglarzy jest zbyt znaczne „kręcenie” kołem sterowym, które prowadzi do dużego „myszkowania”, a niejednokrotnie chwilowej utraty kontroli nad jachtem. W takiej sytuacji

sternik może nie zdążyć z wyostrzeniem przed kolejną falą. Być może jest to spowodowane tym, że płynąc kursem na wiatr fala wydaje się nam bardziej stroma i krótsza niż to jest w rzeczywistości. Na płytkich i małych morzach (do takich można zaliczyć Bałtyk czy Adriatyk), gdzie wysokość a przede wszystkim długość fali na ogół nie jest duża w zasadzie można utrzymywać stały kurs. Niestety wiąże się to z „oraniem” fali i mokrą żegluga. Na tych akwenach jedynie sternicy mniejszych jednostek (do 10m) powinni dopasować rytm ostrzenia i odpadania do rytmu fal. Ważną rzeczą jest utrzymanie prędkości zapewniającej nam we wszystkich fazach żeglugi pełną sterowność. Przy zbyt małej prędkości na nadchodzącej fali moment skręcający może nas ustawić do niej burtą.

Do zalet żeglugi w bajdewindzie prawego halsu należy przede wszystkim korzystne i szybkie wyprowadzenie z niżu a tym samym stopniowe słabnięcie siły oraz odchodzenie wiatru w prawo. Do wad zaliczyć trzeba większy dryf spowodowany siłą Coriolisa oraz większe przechyły boczne. Sztormowanie bajdewindem lewego halsu ma niestety więcej wad niż zalet. Do wad należą: wzrastanie natężenia siły i wyostanie kierunku wiatru, a co za tym idzie zmniejszenie prędkości jachtu oraz silniejsze zderzenia z wierzchołkami fal. Jedyną zaletą jest zmniejszenie przechyłów bocznych. Sztormowanie na kursach półwiatrowych posiada podobne wady i zalety jak w bajdewindzie. Jednakże możliwe jest tylko w warunkach, gdy fala jest długa i stosunkowo płaska (wysokość do długości ok. 1:15). W innym przypadku grozi wywrotką przez burtę spowodowaną działaniem wysokiej i stromej fali. Ze względu na dużą możliwość wejścia na tym kursie w strefę rezonansu prędkość jachtu należy utrzymywać w górnej granicy prędkości konstrukcyjnej. Wraz ze wzrostem siły wiatru sztormowanie pod wiatr staje się coraz trudniejsze, a jego efektywność sprowadza się często do utrzymania wysokości i powinno być wybierane jedynie wtedy, gdy nie mamy innej możliwości (np. brak wolnej wody po zawietrznej). W trudnych warunkach jest także uciążliwe dla załogi i jachtu (uderzenia fali w dziób, uderzenia kadłubem przy nieprawidłowym schodzeniu z fali, mokra żegluga, znaczny przechył).

Część artykułu ABC sztormowania, „Żagle” 10/2003

www.SEAMASTER.pl

www.SEAMASTER.pl

www.SEAMASTER.pl

www.SEAMASTER.pl

www.SEAMASTER.pl

www.SEAMASTER.pl

www.SEAMASTER.pl

www.SEAMASTER.pl