



# Metody sztormowania: na żaglach z wiatrem

Andrzej Pochodaj

W obecnym odcinku omówię sposób sztormowania na żaglach z wiatrem. Jest to chyba najbezpieczniejszy i najprzyjemniejszy sposób sztormowania, co sprawia że chyba i najczęściej stosowany. Żeglowanie kursami pełnymi nawet przy sztormowym wietrze może być wielką przyjemnością w przeciwieństwie do bajdewindowego orania fal. Przyczyną tego jest fakt, że na kursach pełnych siła wiatru pozornego jest dużo mniejsza niż przy kursach ostrych a wysokość fali sprawia wrażenie mniejszej niż to jest faktycznie. Długość fali wydaje nam się większa, gdyż płyniemy razem z nią. Z tych powodów możemy dłużej nieść większą ilość żagla. Szybka i miła żegluga często prowadzi jednak do uśpienia czujności. Aby temu zapobiec, najlepiej od czasu do czasu jest wyostrzyć celem sprawdzenia jakie faktycznie panują warunki. Na kursach z wiatrem musimy pamiętać o zabezpieczeniu bomu grota kontraszotem (od noku ku dziobowi) oraz o dobrze wybranym obciążaczu, zapobiegającym unoszeniu się bomu na fali a co za tym idzie skręcaniu żagla i jego szarpaniu. Na kursach pełnych dłużej niesiemy większe żagle, a ich redukcję zaczynamy zwykle od rufy. Na jachtach dwumasztowych już przy sile 5-6° Beauforta postawiony bezan powoduje „wożenie” jachtu i trudności w sterowaniu. Podobnie jest ze zbyt dużym grotem zwiększającym nawietrzność. W fordewindzie przy sile wiatru do 6-7° i słabym falowaniu morza możemy jeszcze nieść fok „na motyla” na spinakerbonie. Przygotowujemy go (z topenantą, obciążaczem, szotem nawietrznym) jeszcze w baksztagu. Z chwilą wejścia w fordewind wybieramy szot nawietrzny luzując jednocześnie zawietrzny aż do uzyskania pozycji „na motyla”. Przy większej fali podarujemy sobie takie ustawienie żagli, gdyż kiwający się na boki jacht może przyczynić się do porwania sztaksła. W dalszej kolejności zmieniamy grot na trajsel, fok na sztormowy, a na końcu możemy pozostawić sam fok. Najlepiej go podnieść na długim stropiku na baby-sztagu – zmniejszy to nieco zawietrzne działanie żagla, przegłębianie dziobu oraz uchroni przed utratą wiatru w dolinie fali.

Na kursach z wiatrem – ważniejszym niż przy kursach ostrych – bardzo istotnym elementem sztormowania jest odpowiednie sterowanie. Dlatego też, sternik powinien zająć taką pozycję, aby widzieć nadbiegające fale. W dolinie fali jacht zasadniczo zmierza swoim kursem generalnym. Nadchodząca ukośnie w kierunku rufy fala podnosi ją a szybkość rośnie. Na jachtach o długim kilu może być w tym momencie konieczne niewielkie wyostrzenie celem zmniejszenia długości i odciążenia steru. Na nowoczesnych jachtach możemy to zrobić dopiero po przejściu grzbietu fali. W tym momencie żegluga trzeba szczególnie uważać, aby za bardzo nie wyostrzyć i nie ustawić się burtą do kolejnej fali. Zdarza się, że przy schodzeniu z fali osiągamy „astronomiczne” prędkości chwilowe, co czasami daje efekt „twardego steru”. Wtedy nawet pomimo użycia dużej siły ster ledwo da się poruszyć i jacht idzie własną drogą. W przypadku, gdy jacht żegluguje szybciej niż płyną fale i zjeżdża ze stromej fali istnieje ryzyko „zarycia” w nią dziobem (dotyczy to praktycznie tylko jednostek regatowych). W skrajnych przypadkach może to prowadzić do wywrotki przez dziób. W dolinie fali ponownie odpadamy ustawiając rufę ukośnie do przejścia kolejnego grzbietu. Nie wszystkie fale uda nam się przejść sucho, ale im nasza prędkość będzie większa tym uderzenia fal będą słabiej odczuwane. Przy odpowiednim sterowaniu jedynie nieliczne „dziady” mogą wchodzić na pokład. Takie załamujące się fale występują przy wietrze już od 8° w skali Beauforta, a szczególnie w pobliżu przyładków, w cieśninach, przy wietrze wiejącym pod prąd, nad płycznami. Na otwartym morzu stanowią one około 5% fal. Dostrzeżone wcześniej większe grzywacze możemy próbować wyminąć na dwa sposoby: wyostrzając i ze wzrastającą prędkością zjeżdżając po grzbiecie fali pozostawić go za sobą lub odpadając prawie do linii wiatru i ze zmniejszającą się prędkością pozwolić mu przejść bokiem. Na to jednak potrzeba dobrego sternika umiającego prawidłowo ocenić szybkość i kierunek przemieszczania się grzywacza. Niedopuszczalnym błędem niedoświadczonych sterników jest zbyt mocne „wachlowanie” sterem. Zmiany kursu o około 20-40° są zupełnie wystarczające. Jest to tym ważniejsze, że w żegludze z wiatrem szczególnie niebezpieczne, prowadzące do awarii, może być wykonanie niekontrolowanej rufy przy niezabezpieczonym kontraszotem bomie grota.

Zaletami żeglugi baksztagiem prawego halsu są: wyprowadzanie jednostki z niżu a co się z tym wiąże zmniejszanie siły wiatru. Jeśli będziemy żeglować z prędkością większą o ok. 30% od prędkości wody na wierzchołku fali, a czas nadchodzenia kolejnych wierzchołków fal będzie co najmniej o 40% większy lub mniejszy od okresu własnych kiwnięć konstrukcyjnych jachtu, to żeglu-

ga będzie szybka i najprzyjemniejsza z możliwych. Do wad sztormowania na tym kursie należą: tendencja do zwrotu przez rufę, możliwość znacznego przekroczenia prędkości konstrukcyjnej i związane z tym awarie (zwłaszcza steru), a przy zbyt małej prędkości możliwość wejścia w strefę rezonansu. Zaletą żeglugi baksztagiem lewego halsu, przy zachowaniu dużej prędkości, jest długie noszenie na fali i utrzymujący się w miarę stały przechył. Do wad należą: tendencja do wyostrzenia; większy dryf (w znacznej mierze niwelowany wyostrzeniem); częstsze wchodzenie na pokład „dziadów”, narastająca siła wiatru, przy zbyt małej prędkości niebezpieczeństwo wejścia w strefę rezonansu.

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  
WWW.SEAMASTER.PL  
WWW.SEAMASTER.PL  
WWW.SEAMASTER.PL  
WWW.SEAMASTER.PL  
WWW.SEAMASTER.PL  
WWW.SEAMASTER.PL  
WWW.SEAMASTER.PL