

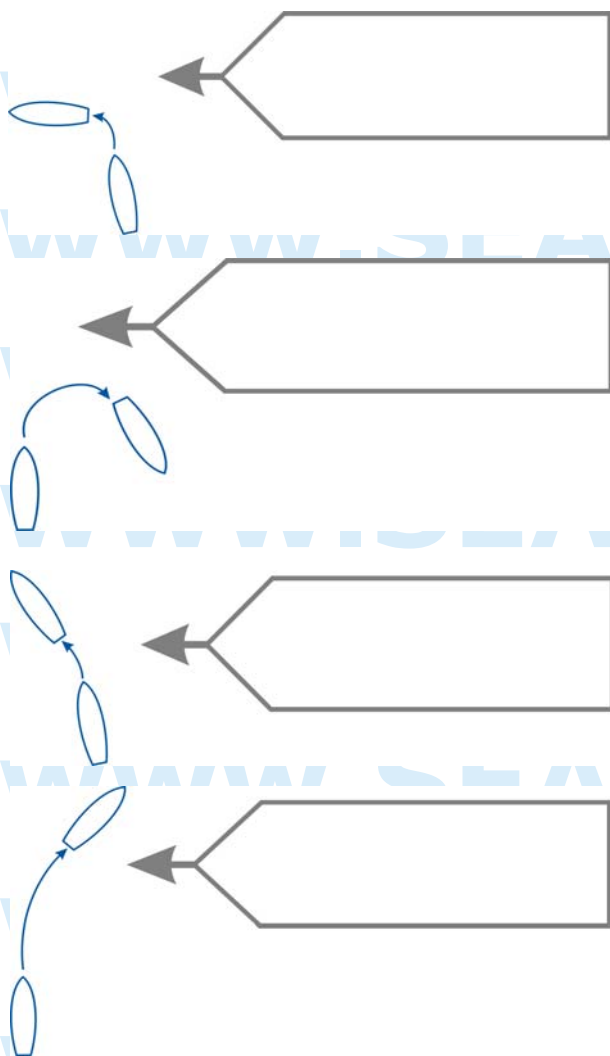
W artykule tym przedstawię poglądy wieloletniego instruktora i KWŻ-a w COŻ PZŻ w Trzebieży - j.kpt.ż.w. Jerzego „Szelesta” Szelestowskiego (J. Szelestowski, *Manewry ostatniej szansy*, [w:] *Konferencja bezpieczeństwa*, Trzebież 1983, s. 58-59, 73-75). uzupełnione nieco moimi własnymi przemyśleniami na temat zachowania się jachtu w chwili dojścia do kolizji z inną jednostką pływającą.

Podstawowa konkluzja: im ocena sytuacji i podjęta decyzja będzie wcześniejsza, tym skutki zderzenia będą mniejsze.

Do najbardziej niebezpiecznych należą:

- uderzenie jachtem w inną jednostkę przy kursach przecinających się i pod kątem zderzenia 45-90 stopni;
- uderzenie przez inną jednostkę w okolicy środka bocznego oporu.

W tych przypadkach utrata jachtu jest prawie pewna. Każde inne zderzenie spowoduje mniejsze skutki, choć efekt końcowy może być (ale nie musi) podobny. Dlatego najważniejsze jest możliwie jak najszybsze i najefektywniejsze zmienienie tych najbardziej niekorzystnych sytuacji celem zmniejszenia efektów zderzenia.



A.) Gdy czasu do chwili kolizji pozostało bardzo niewiele (mniej niż 1 minuta) powinniśmy:

1.) W przypadku groźby uderzenia przez naszą jednostkę:

- zasadniczo manewry należy wykonać przed linią diametralną drugiej jednostki (najprościej mówiąc przed wejściem pod dziób czy na kurs drugiej jednostki);

- wykonać zmianę naszego kursu na odchodzący, a co najmniej na równoległy zgodny z ruchem drugiego statku. W najgorszym przypadku dojdzie do popchnięcia jachtu. Dodatkową siłą odrzucającą będzie fala czołowa statku. Różnica prędkości powinna także zmniejszyć skutki ewentualnego zderzenia.

- zmiana kursu na równoległy lub odchodzący przeciwny do kierunku ruchu drugiej jednostki, powinna być stosowana jedynie wtedy gdy jesteśmy pewni, że unikniemy kolizji (wystarczająca odległość na wykonanie cyrkulacji).)

2.) W przypadku niebezpieczeństwa uderzenia naszej jednostki:

- w sytuacji, gdy drugi statek został zauważony na kursach przecinających się w linii diametralnej lub poza nią (jesteśmy przed dziobem lub już go minęliśmy), to najbardziej skutecznym działaniem będzie przejście linii diametralnej i ustawienie jachtu po kątem ok. 45 stopni w kierunku odchodzącym od kursu, ale zgodnym z ruchem drugiego statku. Ewentualne zderzenie (o ile nastąpi) będzie złagodzone działaniem odpychającym fali dziobowej oraz zmniejszeniem prędkości kolizji przez różnicę prędkości obydwu jednostek. Ewentualne uderzenie (popchnięcie jachtu przez falę lub statek) spowoduje odejście od

statku, a skutki jego będą najmniejsze z możliwych.)

- w razie przyjęcia kursu przeciwnego do kursu statku (zmiana kursu na ok. 135 stopni od kursu drugiej jednostki poza linią diametralną) ewentualne zderzenie poza skutkami bezpośrednimi wywołanymi zsumowaniem się prędkości może spowodować dodatkowe szkody w czasie przesuwania się jachtu wzdłuż burty statku, zawirowaniami wody i skutkami uderzenia w rufę. Nawet jeśli unikniemy bezpośredniego zderzenia to może dojść do tzw. kolizji bezkontaktowej spowodowanej działaniem fali i zawirowaniami wody powstałymi wokół statku. W tym przypadku najważniejsze jest posiadanie dużej prędkości manewrowej aby nie utracić sterowności nad jednostką.

B.) Gdy czasu mamy więcej:

Przy odpowiednio wczesnym dostrzeżeniu niebezpieczeństwa zderzenia i wystarczającej odległości najskuteczniejszą metodą jest zmiana kursu na rozchodzący się z drugą jednostką. Gdy czas i warunki hydrometeorologiczne nam pozwalają winniśmy więc wyminąć drugą jednostkę poza jej rufą. Ważnym elementem jest zachowanie a nawet zwiększenie własnej manewrowości (poprzez zwiększenie szybkości, włączenie silnika) celem uniknięcia efektu przyssania i utraty sterowności w rejonie działania niebezpiecznych zawirowań wody. Inną skuteczną metodą jest przepuszczenie drugiej jednostki przez przeczekanie w miejscu (staniecie w dryf, zacieśnienie cyrkulacji, bieg na wstecznym). We wszystkich tych sytuacjach jacht powinien posiadać pracujący silnik, nastawiony VHF na odbiór kanału 16, w nocy włączone światła salingowe czy też aldis oświetlający pokład i żagle, białą raketę gotową do użycia celem zwiększenia widzialności własnej jednostki.

Artykuł opublikowany jako *Manewry ostatniej szansy*, „Żagle” 6/2002