



Metody sztormowania: dryf

Andrzej Pochodaj

Dryfowanie jako metoda sztormowania stosowane jest coraz rzadziej, bez względu na jej sposób. Kojarzone jest ono raczej z dawniejszymi czasami powolniejszych, ale za to smukłych jachtów o głębokim kilu oraz z żeglugą oceaniczną, gdzie spotyka się częściej ekstremalne warunki. Faktycznie od owianych grozą dni Fastnet Race '79, w czasie których jednostki żeglujące aktywnie poniosły mniejsze straty w porównaniu z jachtami dającymi nieść się wiatrowi i falom, stopniowo odchodzi się od „biernych” metod sztormowania. Warto może jednak przypomnieć, zarówno wady jak i zalety, różnych sposobów dryfowania.

Dryf na żaglach

Najlepiej znany, w tym również z zajęć kursowych na kolejne stopnie, jest dryf na żaglach. Dryf z żaglami możliwy jest w kilku wariantach i najlepiej wychodzi na jachtach dwumasztowych z długim kilem. Nowoczesne słupy mają problem z utrzymaniem kursu, co zmusza do odpowiedniego dobrania powierzchni żagli. Najlepiej jest to wypróbować wcześniej i dobrać odpowiedni zestaw żagli. Pamiętać musimy także, iż dryf na żaglach ma zastosowanie przy sile wiatru maksymalnie 9-10°B, gdyż powyżej grozi wywrotką. Na mniejszych jednostkach, a zwłaszcza balastowomieczowych, granica ta przesuwana jest jeszcze w dół. Dlatego też sprawne załogi rzadko korzystają z tego sposobu, głównie dla chwili odpoczynku i ewentualnych napraw.

- Wybranie do diametralnej wszystkich żagli (na dwumasztowych także bezana) stosownie do siły wiatru oraz unieruchomienie steru na nawietrznej spowoduje ustawienie się jachtu na kursie bajdewindowym. W takim układzie żagli droga dryfu jachtu nad dnem zbliżona będzie do kursu baksztagowego a jego szybkość wynosić około 5% prędkości wiatru. Przechył jachtu okaże się być prawie stały a woda nie powinna wchodzić na pokład. Wszystko to umożliwi załodze bezpieczną pracę (także w kambuzie) oraz da jej chwilę odpoczynku. Po przyzwyczajeniu się do rytmu kołysania samopoczucie załogi powinno być dobre. Obciążenie kadłuba, takielunku i żagli jest stosunkowo niewielkie na aktualne warunki.

- Ustawienie żagli o powierzchni zredukowanej do minimum do diametralnej oraz wyłożenie steru na nawietrzną również umożliwi utrzymanie kierunku bajdewindowego. Kąt drogi nad dnem zbliżony będzie do pełnego baksztagu. Zachowanie się jachtu jak wyżej przy zmniejszonej prędkości dryfu (w zależności od ilości pozostawionej powierzchni żagli). W odróżnieniu od dryfu pod pełnymi żaglami przechyły wzdłużne jachtu będą mniejsze a boczne nieznacznie wzrosną. Obciążenie żagli i takielunku mniejsze. Sposób zalecany w przewidywaniu wzrostu siły wiatru.

- Dryfowanie przy bezaniu wybranym do diametralnej i sterze wyłożonym na zawietrzną ustawi jacht w ostrym bajdewindzie a szybkość dryfu znacznie wzrośnie (do około 10-15% prędkości wiatru). Zachowanie się jachtu jak w poprzednich metodach. Kąt dryfu jachtu nad dnem będzie zbliżony do fordewindu.

- Jako metodę przejściową, wymuszoną przez sytuację (gdy nie możemy użyć metod wyżej opisanych), możemy zastosować fok wybrany na wiatr i ster wyłożony na nawietrzną. Najszybsze wykonanie takiego manewru polega na zrobieniu zwrotu przez sztąg bez luzowania szotów żagli przednich. Jacht będzie myszkował w stosunku do wiatru i fali od bajdewindu do półwiatru. W połowie będzie nabierał prędkości i ostrzył, co powodować może silne zderzenia z nadbiegającą falą. Słabsza praca foka w bajdewindzie a także uderzenie fali powodować będą odpadanie jachtu. Przechyły boczne nieznacznie wzrosną. Kurs nad dnem zbliżony będzie do ostrego baksztagu a osiągnięta prędkość mieścić w granicach 5-10% prędkości wiatru.

Dryf bez żagli

Metodą możliwą do zastosowania w ostateczności pod warunkiem, że jacht nie będzie posiadał prędkości względem wody oraz zostanie ustawiony w pozycji wypadkowej działania siły wiatru (mniejszy wektor) i działania fal (większy wektor) jest dryf bez żagli. Oznacza to, że przy sterze wyłożonym na nawietrzną jacht powinien się ustawić prawie prostopadle do kierunku fali. Przechyły

będą znaczne lecz łagodzone dryfem i strugami wody opływającymi kadłub. Na jachcie powinna być przygotowana do zastosowania jakaś siła napędowa (silnik, żagle) na wypadek gdyby jacht zaczął wchodzić w rezonans z falą. Sposób bardzo uciążliwy dla załogi i niezbyt bezpieczny w przypadku wysokich fal (grozi wywrotką przez burzę). Na awarie narażone jest wtedy szczególnie urządzenie sterowe.

Dryfkotwa

Dla wielu żeglarzy znana tylko z lektury, niemalże szamańską metodą jest sztormowanie z dryfkotwą. Wielu z nas nawet pewnie nie wie jak rozłożyć i umieścić za burtą ów tajemniczy worek „gnijący” zwykle gdzieś w zakamarkach jachtu a wciąż wymagany przez PRS. Ale to temat na osobny artykuł. Zasadniczo zadaniem tego urządzenia jest utrzymanie (poprzez stawiany opór) jachtu względem nadbiegającej fali i wiatru. Stąd inna nazwa dryfkotwy – pływająca kotwica.

Jeśli już dryfujemy z dryfkotwą, to zwykle umieszczamy ją za rufą co możliwe jest do zastosowania na wszystkich jachtach. Wtedy też, większość nieprzyjemnych zjawisk występuje w znacznie mniejszym stopniu niż przy dryfkotwie z dziobu. Jacht ustawia się zwykle w pełnym baksztagu lewego halsu co powoduje dosyć znaczne przechyły boczne. Nawet przy źle dobranej długości liny fala nie powinna jednak wchodzić na pokład. Szybkość dryfu wynosi około 10% prędkości wiatru.

Dryfkotwa z dziobu możliwa jest do zastosowania gdy: jacht jest dwumasztowy, kształt kadłuba zapewnia nawietrzność, fale posiadają wyrównaną długość, a długość liny dryfkotwy jest tak dobrana, aby w jednym czasie dryfkotwa i dziób jachtu znajdowały się na wierzchołku fali. Z tego też powodu na akwenach, gdzie fala jest stosunkowo krótka (Bałtyk, M. Północne) metoda ta jest mało skuteczna. Przy tej metodzie sztormowania jacht ustawia się najczęściej w pełnym bajdewindzie, czasem wchodzi w linię wiatru powodując łopot bezana. Występują dosyć duże przechyły boczne, często uniemożliwiające jakąkolwiek pracę i złe samopoczucie załogi. Przy źle dobranej długości liny odczuwamy silne szarpnięcia i zalewanie pokładu wodą. Zwykle po kilku godzinach następuje „wytrzepanie” wolnego liku bezana, bez którego niekorzystne zjawiska jeszcze się nasilają. Przy używaniu dryfkotwy kadłub jachtu (zwłaszcza miejsca mocowania lin dryfkotwy) i urządzenie sterowe podlegają dużym przeciążeniom, co może być przyczyną awarii. Trudne jest odpowiednie ustawienie dryfkotwy w wodzie, poprzez dobranie odpowiedniej długości liny przy jednoczesnym luzowaniu liny zwrotnej i linki z woreczkiem olejowym. Zupełnie karkołomne wydaje się wydobycie dryfkotwy, gdyż już po krótkim czasie wszystkie linki skręcone razem tworzą jedną uniemożliwiając odwrócenie a tym samym wyciągnięcie worka. Jak z tego widać dryfkotwa ma wiele wad i chyba tylko jedną zaletę – rzeczywiście opóźnia dryfowanie jachtu.

Część artykułu ABC sztormowania, „Żagle” 10/2003