

Tom Cunliffe

Praktyka morska na jachtach żaglowych i motorowych

Ilustracje Andrew Simpson



Tom Cunliffe: *Praktyka morska na jachtach żaglowych i motorowych. Podręcznik RYA*

Tytuł oryginału: *RYA Manual of seamanship*

ISBN 978-83-953063-2-7

ISBN e-book 978-83-953063-3-4

Copyright © for this edition by Wydawnictwo Nautica, 2019

Copyright © Tom Cunliffe 2007

The Royal Yachting Association

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Druk: OZGraf, Olsztyn

Warszawa 2019

Wydanie I

Przekład: Zbigniew Studziński

Redakcja: *MODESTIA* Katarzyna Sarna

Korekta: *MODESTIA* Rafał Sarna

Skład: BestIT Paulina Andrulewicz

Projekt okładki: Filip Falandysz



nautica

Wydawnictwo Nautica

www.wydawnictwonautica.pl

Praktyka morska na jachtach żaglowych i motorowych

Podręcznik RYA

Tom Cunliffe żegluje od młodości. Pływał na małych statkach żaglowych, dowodził jachtami prywatnych właścicieli, ścigał się w regatach, był oficerem na brytyjskim kabotażowcu, a także uczył żeglowania, dobrej praktyki morskiej oraz nawigacji na wszystkich poziomach zaawansowania. Jest jednym z najlepszych egzaminatorów na stopnie kapitańskie w Wielkiej Brytanii, pracował również jako konsultant dla instytucji zarządzającej żeglarstwem w Stanach Zjednoczonych.

Jest autorem wielu podręczników marynistycznych z tak różnych dziedzin, jak astronawigacja czy historia pilotażu na świecie w czasach żaglowców. Brał udział w opracowaniu locji Kanału Angielskiego Shella. Jest stałym współpracownikiem czasopism „Yachting Monthly”, „Yachting World” i „Sail”.

Przedmowa

Jacht prawdziwego żeglarza rozpoznasz nawet z dużej odległości. Ale jeszcze łatwiej przyjdzie ci rozpoznać łódź partacza. Na jachcie kapitana nieobytego z praktyką morską fały i relingi zwisają luźno, wózki szotów grota i foka stoją w niewłaściwym miejscu, postrzępione szoty są doczepione do niewłaściwego żagla. Załoga jest nieszczęśliwa, gdyż podróż trwa dłużej, niż powinna, a pod pokładem po każdym zwrocie kłębią się stosy ubrań, walają się kubki po kawie i śpiwory. Na stole nawigacyjnym panuje nieporządek – leżą tam narzędzia, przekąski i rozmaite graty, a resztki zupy z poprzedniego tygodnia pokrywają lepką warstwą cały kambuz. Kapitanom takich właśnie jednostek pilnie potrzebna jest ta książka.

Przez wiele lat pracowałem z Tomem Cunliffe'em, szkoląc i egzaminując instruktorów żeglarstwa. Żeglowaliśmy także z wybitnymi mistrzami morskiego rzemiosła. Obserwując ich dokonania, można nabrać przekonania, że żeglowanie jest bardzo łatwe. Tak nie jest, ale patrząc na ekspertów, ma się wrażenie, że wybiegają myślami kilka ruchów do przodu. Sądzę, że nieustannie rozważają czarne scenariusze: co zrobią, gdy nadejdzie mgła, gdy wiatr zmieni kierunek albo łódź uderzy w zgubiony kontener? Sztukę żeglowania rozumieją pragmatycznie, jako oszczędzanie sobie pracy. Znacznie mniej wysiłku kosztuje przygotowanie się do sztormu, nim ten nadejdzie.

Moja żona stale przypomina mi, że nikt nie jest zmuszany do żeglowania. Robimy to zawodowo lub dla przyjemności, gdyż kochamy ten sport. Jacht utrzymany zgodnie z dobrą praktyką morską jest statkiem radosnym, a czujny i troskliwy dobry żeglarz powoli, acz nieustannie poprawia bezpieczeństwo oraz sprawność działania załogi na pokładzie. Niniejsza książka dostarczy wielu cennych informacji zarówno początkującym żeglarzom, jak i tym doświadczonym, którzy chcieliby poszerzyć swoją wiedzę oraz zwiększyć przyjemność żeglowania.

Trudno znaleźć autora lepiej nadającego się do pisania o żeglarstwie niż Tom Cunliffe, który nie tylko spędził całe życie na jachtach, ale potrafi również prowadzić wykład w sposób przejrzysty, mądry i w niepowtarzalnym stylu.

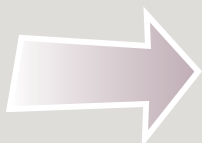
James Stevens FRIN

Szef szkoleń i główny egzaminator Royal Yachting Association

Spis treści

	Przedmowa	3
	Wstęp	6
1	Kształt kadłuba	8
2	Prędkość w teorii i w praktyce	12
3	Siła napędowa – żagle	18
4	Napędy silnikowe	29
5	Liny i praca na linach	40
6	Obsługa jachtu	66
7	Kotwiczenie	76
8	Cumowanie przy użyciu muringów	84
9	Sztormowa pogoda	86

Symbole używane w tekście



Wiatr



Pływ lub prąd



Kierunek ruchu lub sił oddziałujących na obiekt

10	Sztormowanie	100
11	Nagłe wypadki	110
12	Dbanie o załogę i pełnienie wacht	124
13	Mgła i ograniczona widzialność	128
14	Morskie maniery i zwyczaje	132
15	Postugiwanie się bączkiem	138
16	Sztuka żeglowania po rzece	140
17	Wejście na mieliznę	144
18	Wiatr i fala	148
	Słowniczek terminów żeglarskich	156

Wstęp



The Shorter Oxford English Dictionary objaśnia znaczenie określenia „praktyka morska” jako „umiejętność posługiwania się statkiem lub łodzią”. W dosłownym rozumieniu może to oznaczać absolutnie każdy aspekt praktyki morskiej, a więc nawigację, łączność, usuwanie rdzy czy klarowanie w niedzielny poranek żeglującej w pasacie Nelsonskiej fregaty. Zatem podręcznik praktyki morskiej powinien mieć tak wiele woluminów, że umieszczenie wszystkich ksiąg na małej łódce mogłoby zaburzyć jej stateczność.

Na szczęście słownikowa definicja przedstawia punkt widzenia szczonego lądowego. Spojrzenie człowieka morza jest zgoła inne. Ileż to razy słyszeliśmy uwagi typu: „Stary Baines to dobry żeglarz, ale nie potrafi nawigować, choćby od tego zależało jego życie” albo „Tosher świetnie radzi sobie z pędzlem, ale żeglarz z niego żaden”. Te rzucane mimochodem komentarze pozwalają się domyślać, że dla ludzi morza umiejętności nawigacyjne nie są najważniejszą cechą dobrego żeglarza, podczas gdy sprawne posługiwanie się linami i takielunkiem, podstawowymi narzędziami żeglarza, bez wątpienia lokuje się wysoko na liście jego talentów. Inne aspekty gospodarowania statkiem również mogą mieć znaczenie, ale umiejętność pomalowania jachtu, tak by uzyskać lustrzaną

powierzchnię, prawdopodobnie nie będzie najważniejsza. Arbitralne rozróżnienie, może ktoś pomyśleć, ale czy na pewno?

W pierwszym tomie wydanego w 1932 r. *Podręcznika marynarza* Admiralicja wstydliwie unika zdefiniowania zagadnienia. Zamiast tego autor rozpoczyna od instrukcji rozwieszania hamaka, by zaraz potem przejść do prostego schematu pokazującego, w jaki sposób chłopcy okrętowi 1. i 2. klasy powinni układać swoje wyposażenie do przeglądu. Takie zagadnienia miały w owym czasie znaczenie decydujące dla marynarskiej kariery i były ważnym elementem morskiego rzemiosła. Rozdziały poświęcone tradycyjnej sztuce wiązania węzłów są ponadczasowe i powinno się je starannie studiować. Jednak większa część tego trytomowego dzieła jest nieprzydatna żyjącym w XXI w. ludziom obsługującym małe, cywilne jednostki pływające.

Znacznie bliższa prawdy jest definicja admirała Smytha, sformułowana w 1867 r. i opisująca „praktykę morską” jako „szlachetną, praktyczną sztukę manewrowania i pracy statkiem”. Tę definicję można bez wahania zastosować i dzisiaj, jeśli przyjmie się, że „manewrowanie” obejmuje wszystkie maszyny i urządzenia, z jakimi mamy do czynienia na współczesnych statkach.

Chociaż autor tego podręcznika z satysfakcją przyjmuje słowa admirała o szlachetności praktyki morskiej, sam woli położyć nacisk na praktyczny aspekt zagadnienia. Ponieważ książka została wydana przez RYA, należy przyjąć, że uzyskała oficjalną akceptację. Wiele uwagi poświęcono jej zawartości, lecz stale powracała kwestia „trzymania ręki na pulsie”. Wyraźnie widać różnicę między tym, czego faktycznie można nauczyć się w ramach kursu, a umiejętnościami niezbędnymi do bezpiecznego i sprawnego kierowania łodzią w każdych warunkach na morzu i w porcie. W początkowym zamierzeniu podręcznik ten miał zapełnić tę lukę, ostatecznie jednak zakres poruszanej tematyki się rozszerzył, znacznie wykraczając poza program szkolenia RYA.

Już rzut oka na spis treści pozwala się zorientować, które tematy, zdaniem autora i RYA, powinny zostać uwzględnione, by w pełni wybrzmiało współczesne znaczenie definicji praktyki morskiej na małych łodziach. Książka rozpoczyna się od przeglądu najczęściej spotykanych kształtów kadłubów, ponieważ bez tej wiedzy nie da się przewidzieć, jak zachowa się konkretny jacht. Następna część obejmuje wiadomości, które admirał Smyth nazywał „takielunkiem”. Za jego czasów siłę napędową jachtu uzyskiwano za pomocą lin z naturalnych włókien, drewna i grubego płótna. Dzisiaj wykorzystujemy silniki wysokoprężne, a takielunek jachtu żaglowego wykonany jest ze stali nierdzewnej, poliestrowych żagli i lin, których jakość przypisałaby o zawrót głowy takielarzy z lat 60. XIX w. Żeglarz z XXI w. musi wiedzieć, jak efektywnie tym wszystkim pracować. Ponadto powinien poznać to, co wchodzi w zakres tradycyjnej wiedzy żeglarskiej, musi też on lub ona umieć przycumować i odejść od nabrzeża statkami o bardzo różnych charakterystykach, by potem pewnie prowadzić te łodzie w sztormie na pełnym morzu. A kiedy burza ucichnie, dobrzy żeglarze mogą spędzać czas w towarzystwie sobie podobnych i to bez obawy, że popełnią jakąś gafę.

Postęp w nawigacji i łączności, jaki dokonał się w końcówce XX w., zmienił warunki pracy na jachcie żaglowym do poziomu spotykanego niegdyś tylko na statkach motorowych. Ci z nas, którzy żeglują na małych łodziach, są dzisiaj znacznie bliżej morza oraz jego natury niż zawodowcy na dużych statkach. Opanowanie sztuki żeglowania powinno być dla nas powodem do dumy i radości.

Sztuka żeglowania jest dzisiaj równie ważna jak w zamierzonych czasach. Ten współczesny skiper jachtu wyposażonego w najnowocześniejszy takielunek typu aerorig^{***} korzysta z umiejętności, które ewoluowały przez stulecia.

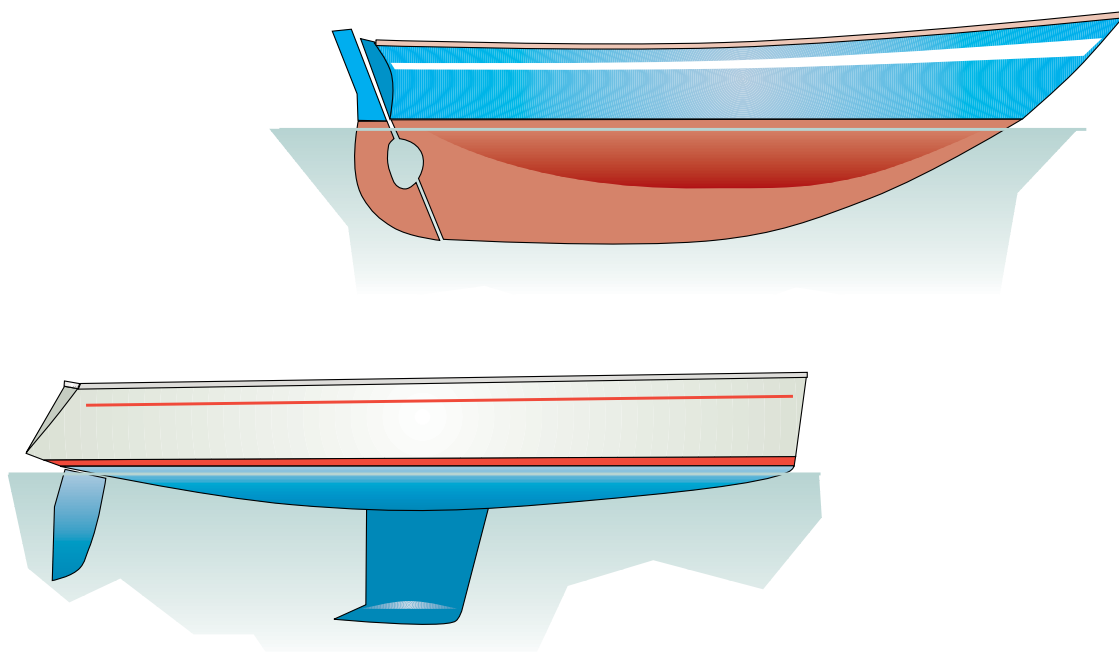
Kwestia płci

„Żeglarz” – w zamierzonych czasach, kiedy ukuto ten termin, zew morza był w znacznej mierze ograniczony do męskich osobników gatunku ludzkiego. Sprawy uległy zmianie, lecz nazwa pozostała jako uroczym wspomnieniu innego świata. Autor rozmawiał z żoną, dorosłą córką i kilkoma paniami ze swego otoczenia – każda z nich ma wielkie doświadczenie żeglarskie – i żadna z nich nie stwierdziła, że odbiera to słowo jako dyskryminację płciową. Kierując się polityczną poprawnością, organizacje takie jak National Union of Seamen^{*} zaczęły używać określenia „osoba żeglująca^{***}”, jednakże sformułowania „zwykła praktyka morska osób żeglujących” albo „Jemima jest wspaniałą osobą żeglującą” brzmią tak sztucznie i dziwacznie, że autor postanowił trzymać się dawnych sformułowań. Nie użyjemy tu zatem ani „osoby żeglującej”, ani żadnej innej nowomowy. W tej książce wyraz „żeglarz” nie oznacza „mężczyzny pływającego łodzią”, lecz „mężczyznę lub kobietę kierujących statkiem na morzu”.

- * Krajowy Związek Marynarzy. (Wszystkie przypisy pochodzą od tłumacza).
- ** W oryginale ang. *seafarer*.
- *** Rodzaj takielunku z bomem połączonym sztywno z masztem, wystającym daleko przed i za maszt. Całość obraca się wokół osi masztu.



Kształt kadłuba



Statki żaglowe

Niektóre łodzie doskonale manewrują w porcie nawet przy silnym wietrze. Innymi wiatr miota podobnie jak liśćmi jesienią. Wieloma statkami świetnie daje się kierować, płynąc do tyłu, gdy tymczasem inne mają w takich sytuacjach zdanie zgoła odmienne. Taktyka sztormowania, która jest bezpieczna dla jednej grupy jachtów, może być śmiertelnie groźna dla innej, która za to może się pochwalić istotnymi zaletami w innych dziedzinach. Bez względu na to, jakim jachtem płyniemy, żaglowym czy motorowym, jego zachowanie w porcie czy na otwartym morzu będzie zależało od kształtu kadłuba. Właściwości takielunku również są ważne, ale kadłub to podstawa. Najważniejsze czynniki decydujące o zachowaniu łodzi to: położenie steru w stosunku do śruby napędowej (lub śrub), długość kila, pękatość kadłuba, wyporność, wielkość nawisu dziobowego oraz stosunek powierzchni oporu bocznego części nadwodnej do podwodnej kadłuba. W zależności od tych czynników można z dużą dokładnością przewidzieć zachowanie jachtu. Poniżej przedstawiono najważniejsze rodzaje kadłubów.

Kil długi lub krótki

W przypadku jednokadłubowych jachtów żaglowych najważniejszym kryterium jest długość kila. Łodzie mogą znacząco różnić się w szczegółach, ale podstawowa różnica polega na tym, że na jachcie z długim kilem ster jest zawieszony na rufie i tylnej części kila. Na łodziach z krótkim kilem ster jest osobnym urządzeniem, zawieszonym jak najdalej z tyłu.

Generalnie łódź z długim kilem będzie mniej zwrotna i bardziej stabilna kursowo. Będzie lepiej się zachowywać przy porywistym wietrze, mieć większą wyporność, ale nie będzie żeglować zbyt ostro do wiatru. Sterowanie podczas płynięcia na silniku do tyłu może być trudne. Jacht z krótkim kilem potrafi żeglować ostrzej, zazwyczaj prędzej reaguje na ruchy steru i często dobrze słucha steru podczas płynięcia na silniku do tyłu. Jacht z długim kilem może dawać więcej możliwości przetrwania podczas ciężkiej pogody, jeśli mamy wystarczająco dużo wody po zawietrznej. Tymczasem jacht z finkilem i oddzielnym sterem zazwyczaj jest zwrotniejszy i zachowuje się bardziej jak mała łódka.