

JEN

Akademie Krásy jachtingu

4

**SNADNÉ TRIKY
POSTAČÍ**

MANÉVROVÁNÍ V MARINĚ



AKADEMIE KRÁSY JACHTINGU

STAŇTE SE MOŘSKÝMI VLKY 1



www.ifp-publishing.cz
www.krasajachtingu.cz
www.jachtarskaliteratura.cz

Připomínky a přání pište laskavě na adresu:
jaroslav@ifp-publishing.cz

Jaroslav Foršt
Jen 4 snadné triky postačí
Copyright © Jaroslav Foršt
Fotografie a schémata autor
Vydalo nakladatelství IFP Publishing s.r.o. © 2015-2022

© Všechna práva vyhrazena. Žádná část této publikace nesmí být kopírována a rozmnožována za účelem rozšiřování v jakékoliv formě či jakýmkoliv způsobem bez písemného souhlasu vydavatele.

Autor ani nakladatelství nenesou žádnou odpovědnost za použití technik zde uvedených.

PROLOG

I když jsou bouře postrachem jachtařů, a o obrovských vlnách, děsivých větrech a nešťastných námořníků se vyprávějí legendy, je skutečností, že na charterových plavbách zřídka potkáte vlny větší než jeden metr, vítr vyšší než 30 uzlů a nešťastníky, které moře spolkulo taky jen tak nevidíte. Tím nechci říct, že takové věci neexistují. Existují, ale daleko větším strašákem charterového jachtaře a jachtaře vůbec nejsou bouře, ale manévry ve stísněných prostorách, tedy hlavně v maríně.

Před špatným počasím se schováte, ale manévrum se prostě nevyhnete. Vždycky nakonec musíte někam zaplout, otočit se, vyvázat se, a to nejen v bezvětří, ale i za větru. A nemusí to být zrovna vichřice - s lodí při manévrech hezky zacvičí i slabý větřík kolem pěti uzlů.

Problém s manévry na plachetnici pod motorem je ten, že drtivá většina jachtařů vyráží na plavby párkrát do roka a to většinou není čas si je nějak nacvičit. Nedostatek praxe je pak zdrojem stresu, který se násobí tím, že poškození lodi při manévrech může být značné a dopad na vlastní peněženku nemalý. Nehledě na ostudu.

A přitom existuje jenom pár jednoduchých zásad a několik typů manévrum, které si stačí osvojit. Na většinu situací vám v kombinaci se selským rozumem rozhodně postačí.

TRIK PRVNÍ

ZAPOMEŇTE NA BOW THRUSTER

Bow thruster, nebo-li **přídový příčný pohon** (přídový propeler), je dobrý sluha, ale zlý pán. Aby mohl být dobrý sluha, je nutné si uvědomit, co zvládne, co *nezvládne* a k čemu ho použít. Co se týče učení základních manévru, je nejlepší ho nemít nebo jej nepoužívat. Protože - **co se naučíte jen s kormidlem a motorem, to vám nikdo nevezme**. Přídový propeler je pak jen bonbónek na dortu, který umí zpříjemnit život, ale nevyplácí se na něm stavět strategii. Proč?

Přídový propeler je slabý. Za bezvětří je všechno fajn, ale jakmile jen trochu foukne, je bok lodi vystaven silám, které příďák nemá šanci zvládat. Viděl jsem hodně lodí, co v domněnání, že přetlačí přídovým propelerem příď proti větru, zastavili bokem ke stáním, do kterého chtěli zacouvat jako autem. Sundat je potom z přídí, mooringů a kotevních řetězů již zaparkovaných lodí bylo vždy hodně problematické a bez motorových člunů a hromady lidí prakticky nemožné.

Proti silnějšímu větru příď bow thrusterem prostě nepřetlačíte ani za zlaté tele. A zatímco se o to snažíte, loď vám vítr odfoukne někam, kde určitě být nechcete a odkud se ani nedostanete.

Přídový příčný pohon je fajn za bezvětří nebo slabého větru, a když

potřebujete pohnout přídíl doleva nebo doprava v okamžiku, kdy ji vlečete za sebou, tedy couváte. Lze tak snížit poloměr zatáčky a dostat se do stání i z velmi úzkých uliček. Ale i to má za větru své limity. A když fouká víc, stejně vám v opravdu těsných prostorech musí pomoci obsluha maríny a štouchnout do vás gumovým člunem. Třeba v athénské Zea marině je to standardní služba :-).

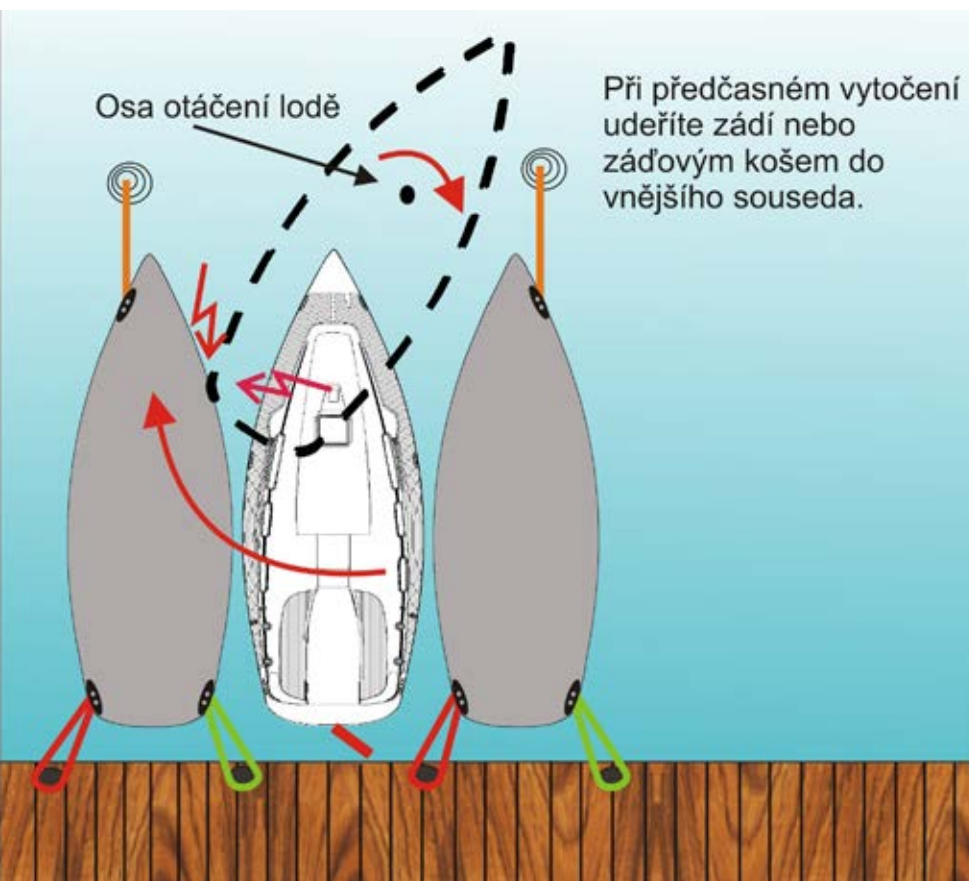
CO URČUJE PODMÍNKY MANÉVRU

Než se pustím do vysvětlování zásad pro manévry, je nutné si zopakovat, co všechno má na pohyb lodě vliv a proč to není jako automobil.

- **Lod' nemá brzdy.** Nemůžete prostým sešlápnutím pedálu lod' zastavit. Brzdit se může pouze protitahem a tak je tenhle manévr daleko podobnější manévrum kosmické lodi než automobilu. A přerušit manévr a začít znovu nemusí být jen tak.
- **Pohyb lodě brzdí jen minimální tření.** Voda nepůsobí na trup žádným velkým třením a tak je pohyb trupu po vodě jednoduchý - lod' odsunete klidně rukou. Bohužel tenhle fakt společně s neexistencí brzd trochu komplikuje jachtařům život.
- **Lod' má velkou hybnost.** I když díky malému odporu vody posunete lod' rukou, neznamena to, že ji stejně jednoduše zastavíte, když je v pohybu, byť pomalém. Charterová plachetnice má od pěti klidně do patnácti tun, a to je slušný nákladák. Když už se jednou

pohybuje, zastavovat jej rukama není vůbec dobrý nápad. A s lodí je to stejné, fyzika se nedá obejít. I pomaloučku plující plachetnice bude mít na vaši ruku mezi molem a lodním bokem drtivý dopad. Doslova.

- **Lod' má velkou plochu, na kterou působí vítr.** Vítr si tak s lodí pohrává jak chce a když lod' na větru přijde o pohon, okamžitě je někam unášena. Tak je při manévrech třeba na to pamatovat
- **Při zatáčení vybočuje zád!** Osa otáčení lodě je přibližně v místě stěžně a zatímco u auta jde zadek poslušně za předními koly, lodní zád' se vychyluje na opačnou stranu než zatáčíte. Takže když vyjízďíte ze stání a začnete točit příliš brzy, třeba doprava, orajbujete svojí zádí lod' na levoboku. A naopak. Pokud si to chcete simulovat



tady doma na suchu, můžete zkusit vycouvat z řady aut stojící předkem k chodníku. Když začnete točit moc brzo, odřete předkem auta dveře auta vedle.

TRIK DRUHÝ

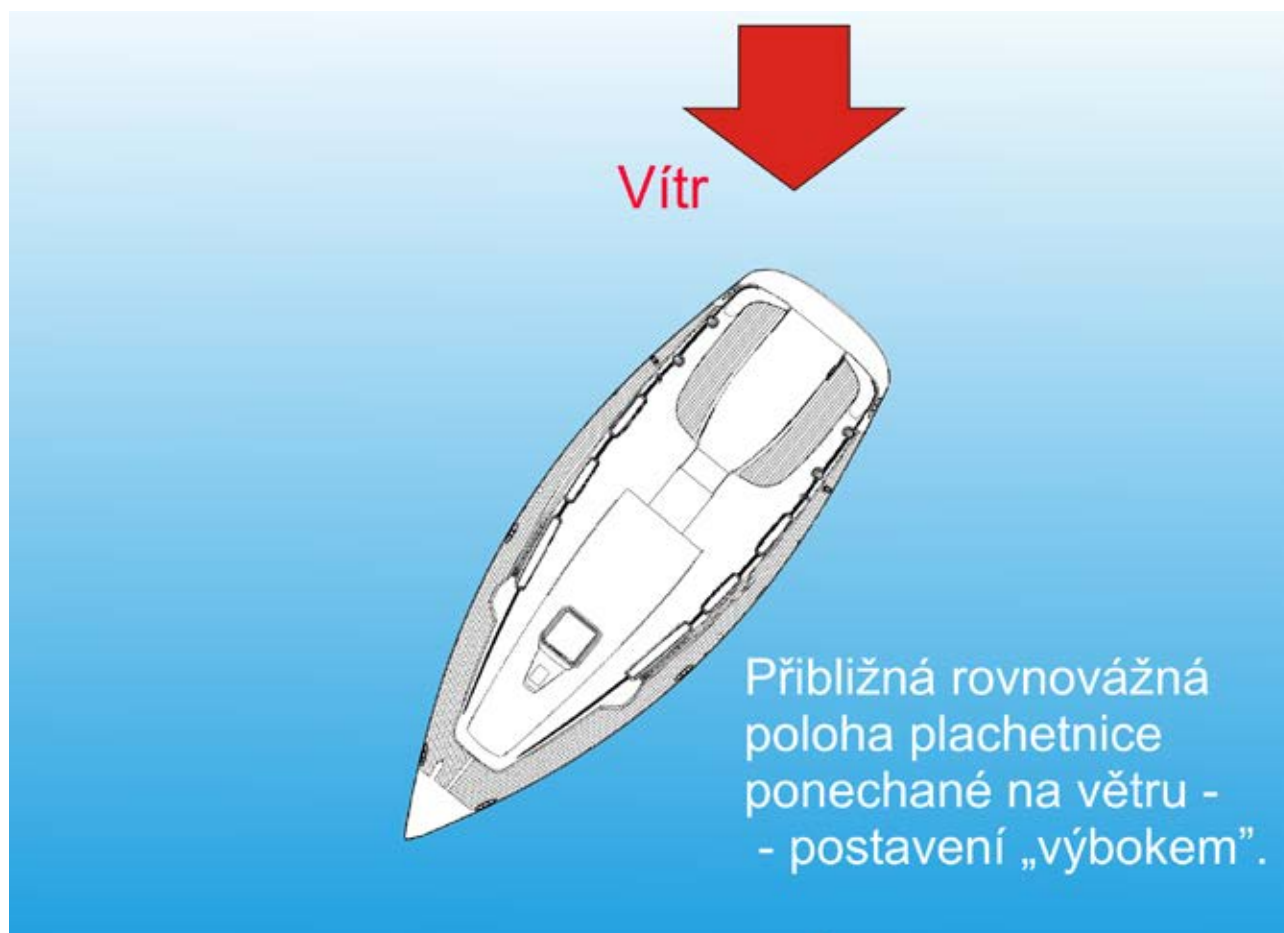
DO NÁVĚTŘÍ COUVEJTE

ZÁKLADNÍ POLOHA LODI ZA VĚTRU

Aby bylo možné pochopit chování lodního trupu za větru, je třeba si uvědomit, jaké má lodní trup tendence, pokud je ponechaný na vodě a větru sám sobě. Tyto tendence záleží na tvaru trupu pod vodou a trupu a nástaveb nad vodou. Můžeme to klidně zobecnit - chartrovky jsou jedna jako druhá, a s velkými výjimkami se nesečkáte.

Tvar trupu (půdorys - při pohledu zhora) tvoří **“baňatý” trojúhelník** se širokou zádí, který se dopředu zužuje do špičky. Nemá velký ponor, pod vodou je “mělký” a plochý. Kýl je štíhlý a sahá relativně hluboko. Stejně tak kormidlo. Pohon je dnes v drtivé většině “Z drive”, tedy nikoliv dlouhý lodní hřídel procházející šikmo trupem, ale vyústění lodního šroubu je kolmé k uložení motoru a lodní šroub se nachází blíže ke stěžni než při použití rovné lodní hřídele. (Má to vliv na vlastnosti při couvání.)

Pokud takto tvarovaný trup necháte volně ve větru driftovat - natočí se po čase proti větru buď levým nebo pravým zádovým rohem. Tím zaujme polohu v níž má **nejnižší odpor** a zvolna splouvá do návětrí. Říkáme tomu, že se loď nastaví **výbokem**.

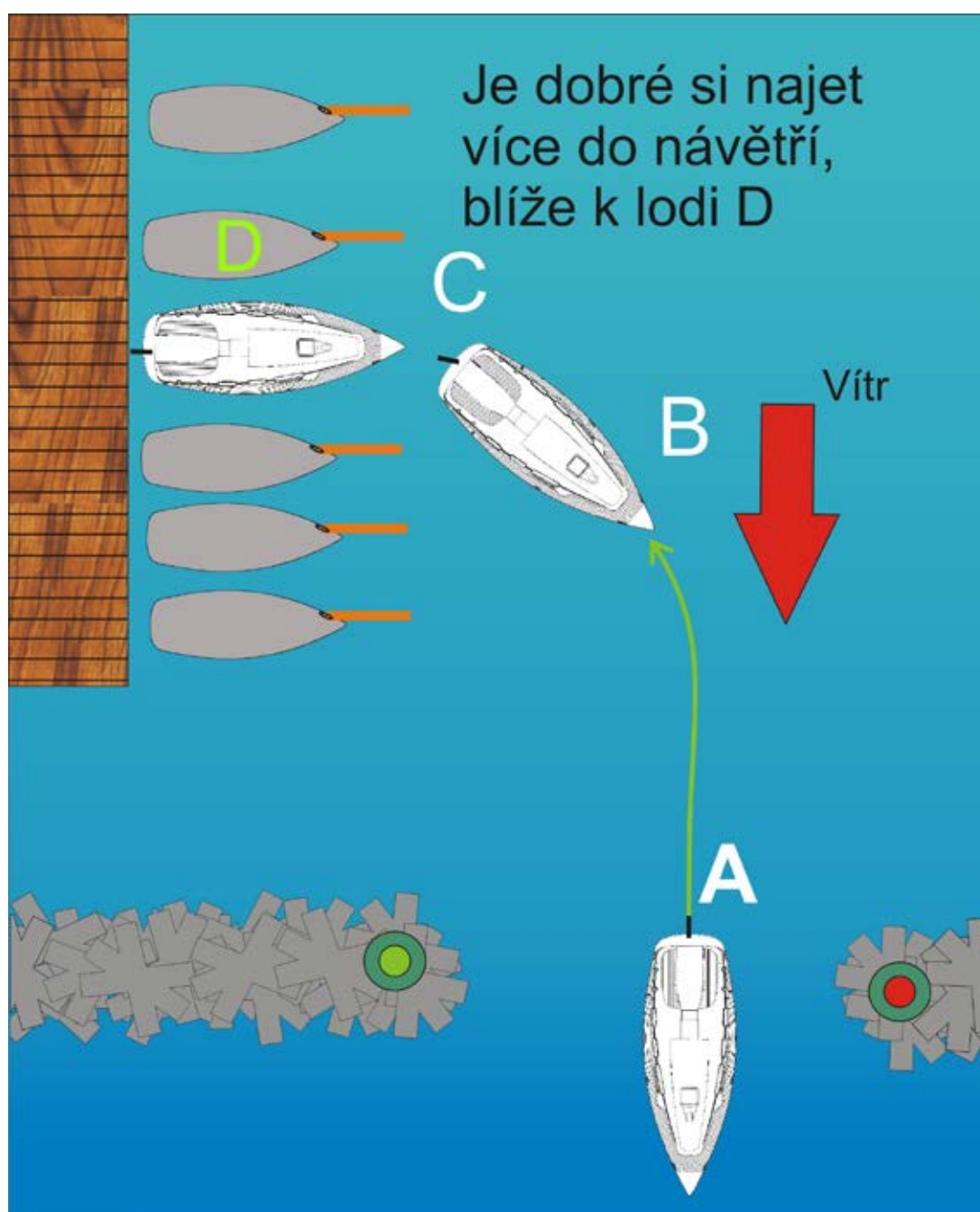


Má to dalekosáhlý význam - loď se při pomalé plavbě proti větru (což je zrovna třeba při manévrování v marině) daleké lépe ovládá při couvání do návětrí (tedy proti větru). Při tak malých rychlostech je odpor zádě zcela zanedbatelný, ale protivítr vám nemá kam odfouknout před, protože před hezky splývá za zádí.

Vynikajícím způsobem toho lze využít za větru, třeba ve frontě k benzínce. Prostě se ve frontě postavíte zádí proti větru a jen občas motorem zastavíte splouvání, nebo korigujete posun vpřed. A máte pohodu. Když se za stejných podmínek postavíte proti větru před, bude vám před pořád někam utíkat.

ZÁKLADNÍ POSTUP ZAJÍŽDĚNÍ DO STÁNÍ

Pokud můžete při zajíždění do stání uličkou couvat proti větru, vždy couvejte. Viz obrázek. Dostatečně daleko (A), aby loď chytila stopu, začněte couvat. V bodě B nasadte k manévru. Oblouk je třeba vyjet více ze široka a vyhnout se tak mooringům lodí v závětrí (zde tedy na pravovoboku). Směřujte blíže k lodi D, vítr vás usadí správně.



Je zajímavé, kolik lidí tento jednoduchý trik nezná. A on to ani není trik, spíš poznaná nutnost. Vzpomínám si na partu mladíků na lodi 40 stop na Visu u bunkru. Foukalo docela dost, rovnoměrně s pobřežím a oni zacouvávali do bunkru. Správně na zpátečku, ale po větru. Vždy se rozjeli ale při zatáčení doprava je vítr vždycky zfouknul na závětrnou stranu vjezdu do bunkru. Zkoušeli to tvrdohlavě dvakrát a pokaždé se ozval děsivý zvuk, jak trup narazil do betonu u vjezdu. Pak to vzdali a strávili noc venku na kotvě. A přitom stačilo přejet do závětrí a odtud začít couvat. Do stání by se dostali úplně v pohodě.

NĚKOLIK POZNÁMEK K TECHNICE COUVÁNÍ.

- **Síly** působící na list kormidla jsou při couvání značné. Držte jej pevně a nenechte se překvapit snahou kormidelního kola vás občas kopnout. Určitě neprostrkujte ruce skrze loukotě kormidelního kola, (některé lodě mají plynovou páku za kolem) mohly by vám snadno přerazit předloktí.
- **Máte-li lod's pínou** (kormidelní pákou) tak dvojnásob pozor, ať se vám nevyškubne z ruky.
- **Jestli stojíte zády** a ohlížíte se, nebo si kolo oběhnete a stojíte čelem ve směru pohybu je jedno. Obě metody jsou funkční a vyberte si, co je vám bližší.
- **Jinak je to jako při jízdě dopředu.** Vlevo je vlevo, vpravo je vpravo.

KDYŽ DUPETE NA BRZDU

Když brzdíte protitahem u mola - a nejen u něj, tohle platí pro jakýkoliv manévr - **musíte, opakují MUSÍTE mít kormidlo rovně**. Jakmile jej rovně nemáte, a energicky zabrzdíte tahem motoru v opačném směru, kormidelní list se dostane do silného proudu od lodního šroubu a ustřelí vám před i zád. Je to častá chyba - krásně provedený manévr bývá pokažen právě brzděním s kormidlem mimo neutrál a loď, která měla krásně na centimetr zastavit, najednou někam odjíždí, kapitán neví proč, posádka nedoskočí na břeh, hozená lana padají do vody a vůbec zavládne chaos a zmar. Tak na to pamatujte a brzděte vždy s kormidlem rovně.

POZOR NA COUVÁNÍ PO VĚTRU

Couvání **proti** větru popsané výše je dobrá metoda zajíždění a loď se při něm dobře ovládá. **Pozor však na couvání po větru!** To je velmi kritická záležitost, protože pokud neplujete velmi rychle, bude mít před neustále snahu vás po straně předhonit a vy neudržíte stopu. A ono rozjet se třeba rychlostí 5 uzlů na zpátečku proti molu chce vážně pevné nervy a přesně vědět, co dělat a jak a kdy brzdit.

TRIK TŘETÍ

JEDNO LANO STAČÍ

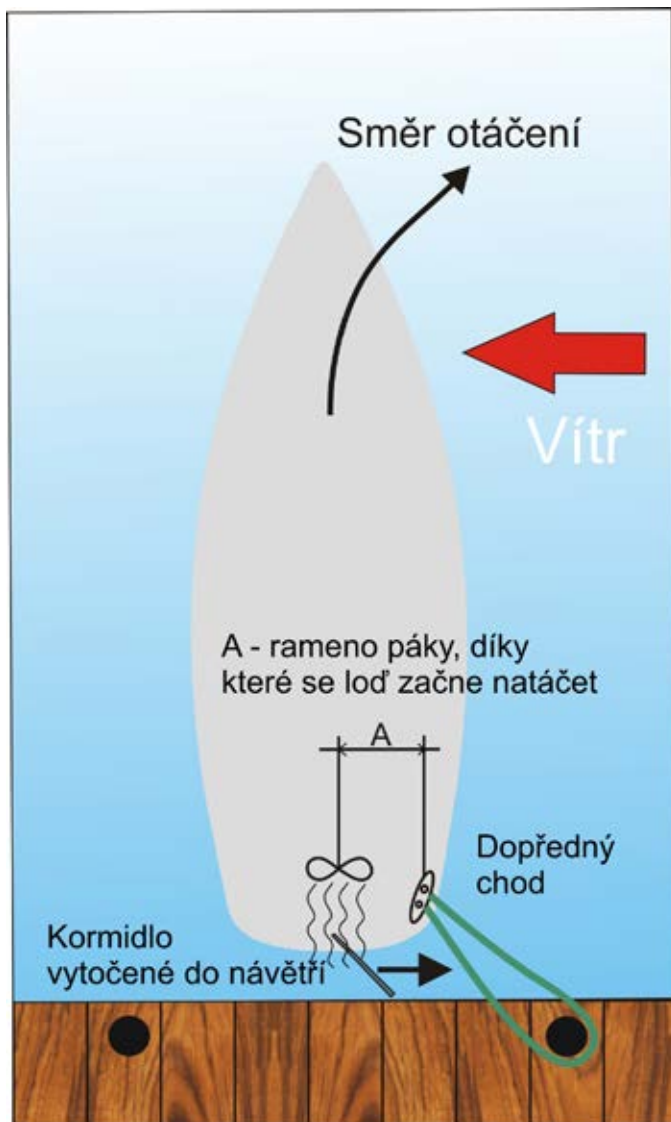
Jeden z nejdůležitějších triků, který na lodi při zajiždění potřebujete, je **metoda jednoho lana**. S touto metodou dokáže zkušený kapitán zajet s lodí do stání s mooringovým lanem úplně sám a bez posádky. Jde to i za docela silného větru, jen musí být stálý a neměl by foukat přímo do mola. Ideální je právě ten obávaný boční. Já osobně tenhle manévr používám velmi často, hodí se velmi, když je na lodi málo lidí.

Nejdřív jednu vzpomínku. Stáli jsme před lety v marině na Korčule. Uvnitř. Byl večer, marina byla plná lodí po okraj a ze svatého Ilji padal přes korčulanský kanál slušný vítr, 20-25 uzlů. Loď polských jachtařů se chtěla postavit na mooring zvnějšku mariny, kde skutečně jsou před vlnolamem mooringová stání. Vítr fičel šikmo podél mola. Bylo na něm spousta místa. Plachetnice zacouvala k molu. Z mola ji podali mooring, který si vzal jeden z nešťastníků na palubě. Bafnul ho a začal ručkovat směrem k přídi, kde ho chtěl uvázat na vazák. Jenže jak již víme, jakmile za větru zastavíte, začne vás vítr unášet pryč. A taky ano. Než udělal na palubě s lanem tři kroky, vítr odfoukl příď a loď se začala pokládat bokem podél mola. Dotyčný samozřejmě mooringové lano neudržel a pustil ho. Kapitán u kormidla dal v tu chvíli plný plyn a loď vystřelila od mola, dřív než se o něj bokem odře.

A tak to šlo ještě třikrát dokola. Zacouvání, křik, mooring z vody, položení lodě, burácení plného plynu a pryč. To už bylo na molu spousta lidí, ale nebylo to k ničemu. Při čtvrtém pokusu se nechal kapitán rezignovaně sfouknout k molu bokem, kde se pokusili vyvázat, ale tlak lodi na nábreží byl díky větru tak silný, že fendery špatně držely a vzhledem k tomu, že kapitán neuměl použít springy, běhala loď na krátkých lanech sem a tam jako psík. Po pár minutách to vzdali a zmizeli někam do zátoky na kotvu.

Osobně si myslím, že se tam vyspali daleko lépe a ještě ušetřily za marinu na Korčule, která není nejlevnější. Kapitán si přitom mohl pomoci jedním jediným trikem - **metodou jednoho lana**.

Nejlépe je to vidět na obrázku. Při přiblížení zádí k molu se **nejdříve** upevní lano na **návětrném vazáku**. Fouká-li zleva, pak na levoboku, když zprava, tak na pravoboku. Fouká-li hodně, musí se to udělat co nejrychleji. Ideální je, když někdo na břehu pomůže a lano se mu hodí. Když ne, musí přeskočit někdo z posádky a co nejrychleji lano upevnit. Není nutné lano vracet na loď, nejlepší je bleskově několikrát obhodit pachole a zašlápnout. Lana se porovnají a uzle uvážou až posléze. Teď je důležité získat na zemi pevný bod, do kterého se stejně jako Archimédes opřete, ovšem s lodí. Jakmile je návětrné lano pevně na břehu uvázané, **zařadíte vpřed** a opatrně se s celou lodí do lana opřete. Jakmile jste opření, necháváte motor stále běžet vpřed, jako byste chtěli odplout. Kolik plynu je potřeba záleží na citu a na síle větru.



Jakmile to provedete, máte vyhráno. Vítr vás neodfoukne, nepoloží bokem. Naopak - naopak, otáčením kormidlem vlevo či vpravo můžete příd' natáčet podle libosti a zcela bez ohledu na vítr. Nyní je spousta času, aby člen posádky sebral mooringové lano, došel s ním na příd' a zafixoval, zatímco vy vzadu zorganizujete vyvázání závětrného lana na břeh *a violá*, máte loď bezpečně vyvázanou, bez stresu, bez křiku a tichým obdivem přihlížejících a posádky.

Pokud nejsou podmínky až moc extrémní, dokážete si zafixovat mooringové lano i úplně sami, bez posádky (vyžaduje to však pomoc na břehu, někoho, komu návětrné lano hodíte). Jakmile jste vyvázáni zadním návětrným lanem na břeh, vyvážíte kormidlo tak, aby příd' neuhýbala po větru a zaaretujete kormidelní kolo. Pokud nejsou výrazné poryvy, může zůstat kormidelní kolo bez dozoru a vy si zatím v pohodě uvážete mooring.

Tuhl krásnou metodou použijete i při vyjíždění, když budete potřebovat nasměrovat příď někam, kam to kormidlem nepůjde, protože by hrozilo vybočení zádě do strany (viz stať na začátku). Pak si člověk na návětrném zadním lanu loď hezky natočí a s kormidlem rovně vystřelí ze stání s prstem v nose.

Mám tuhle metodu moc rád, ale férově je třeba si říct, jaké v sobě skrývá nebezpečí. Čertovo kopýtko je v tom běžícím motoru.

- **Plave-li ve stání ve vodě** nějaké lano, velmi pravděpodobně jej namotáte na vrtuli. Samozřejmě se to může stát i při běžném couvání, ale zde používáte motor v tahu déle a tak i pravděpodobnost je vyšší. Takže opatrně a oči na štopkách!
- **Stejně tak ten**, který ručkuje mooringovým lanem na příď, **nesmí vzít mooring z druhé strany lodě než sám stojí**. Jakmile zvednete mooringové lano, které jde křížem pod loď, je hotovo. Lano je na vrtuli. Ale to platí při jakémkoliv zajištění na mooring.

TRIK ČTVRTÝ

SPRINGUJTE

Když jsem dělal ve Skotsku zkoušky na britský titul RYA Yachtmaster, byla by jedna z největších chyb nechat posádku při odjíždění ze stání bokem loď odrazit od břehu. Prostě, že někdo zůstane na břehu, loď odstrčí a na poslední chvíli naskočí, jak je ve středomoří. Není to dobrá metoda. Ono totiž hrozí, že vám tam dotyčný spadne, což v teplých mořích není zas tak problém, ale ve studeném Skotsku je z toho okamžitě manévr Man Over Board. A párkrát už jsem viděl, že kapitán dotyčného nechal na břehu a musel se pro něj potupně vracet. A navíc, takhle se to prostě nedělá.

Základem pro odrazení lodě je manévr s lanem zvaným **spring**. A hned musím říct, že spring je základem spousty dalších typů manévrů a jakmile si ho osvojíte, budete se divit, jak jste bez něj mohli vůbec plout.

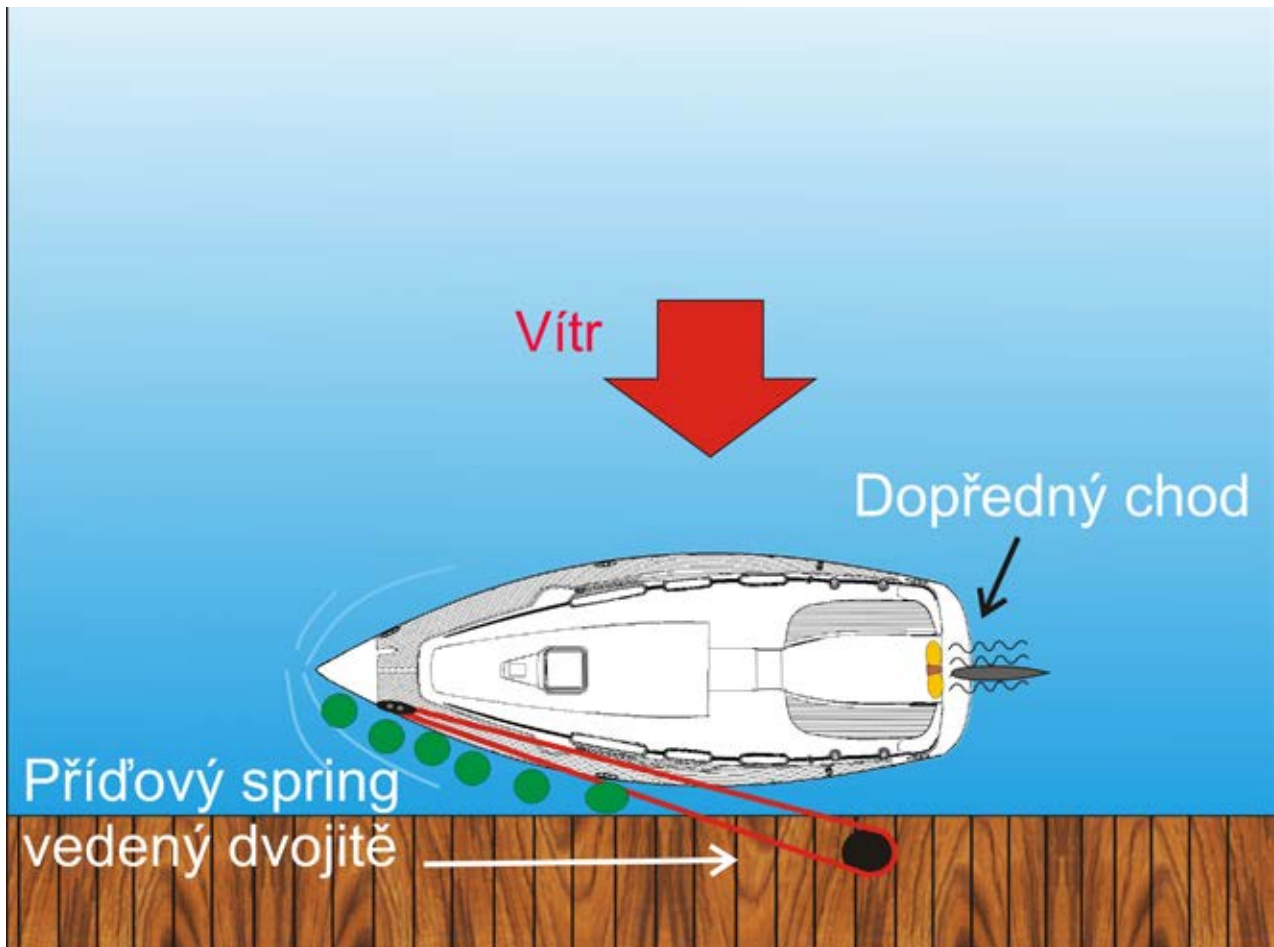
Spring existuje **předový** nebo **zadový**. Spring předový je dlouhé lano, natažené z vazáku na přídi podél lodě na břeh a je fixováno na břehu co nejbližší zádě. Analogicky je zadový spring natažen ze zadového vazáku podél lodě na břeh u přídě. Účinek tohoto uspořádání je až zázračný a velké lodě a tankery (a to i ty největší) jej používají neustále, bez ohledu, kolik mají příčných pohonů.



Přídový spring při vyvazování v silném větru. Přesně tento spring jsme pak použili i při odplutí dle postupu dále.

Představte si situaci, kdy stojíte podél mola, do něj vás tlačí silný vítr a vy chcete odjet. Odstrkat rukama loď je díky větru nemožné, a rozjet se s lodí nelze, protože vás vítr tlačí do mola. Navíc ještě můžete stát mezi loděmi pěkně natěsno a tak nemůžete ani dopředu ani dozadu. Řešení? **Založte si spring.**

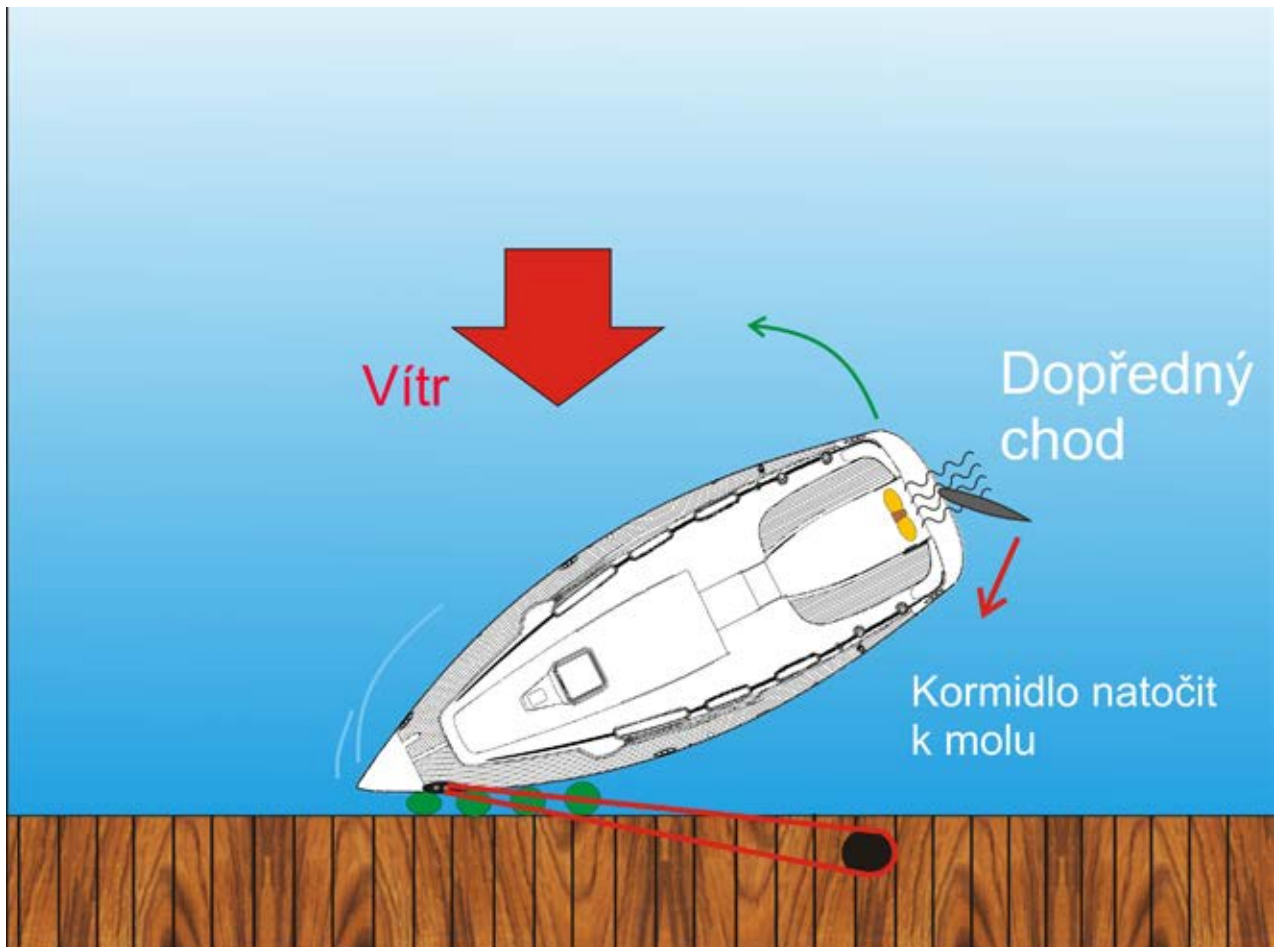
Můžete volit mezi přídovým a zádovým, já vzhledem k tvaru lodních trupů a vzhledem k tomu, že loď proti větru lépe couvá, volím většinou spring přídový. Na přední vazák upevníte dlouhé lano a vedete je podél lodi na pachole (nebo kruh nebo něco podobného) na břehu na úrovni zádě.



Pachole na břehu obhodíte pouze jednou a lano vrátíte na příď, kde je člen posádky upevní na vazák jednou otočkou, nebo pouze zalomením tak, aby mohl, až zavelíte, spring uvolnit a stáhnout z břehu k sobě na palubu.

Bok lodě, zejména v oblasti přídě, dobře ofendrujte. Vyplatí se také poslat na příď jednoho člena posádky s volným fendrem (nejlepší je na to balon), který v případě potřeby nastrčí do exponovaných míst.

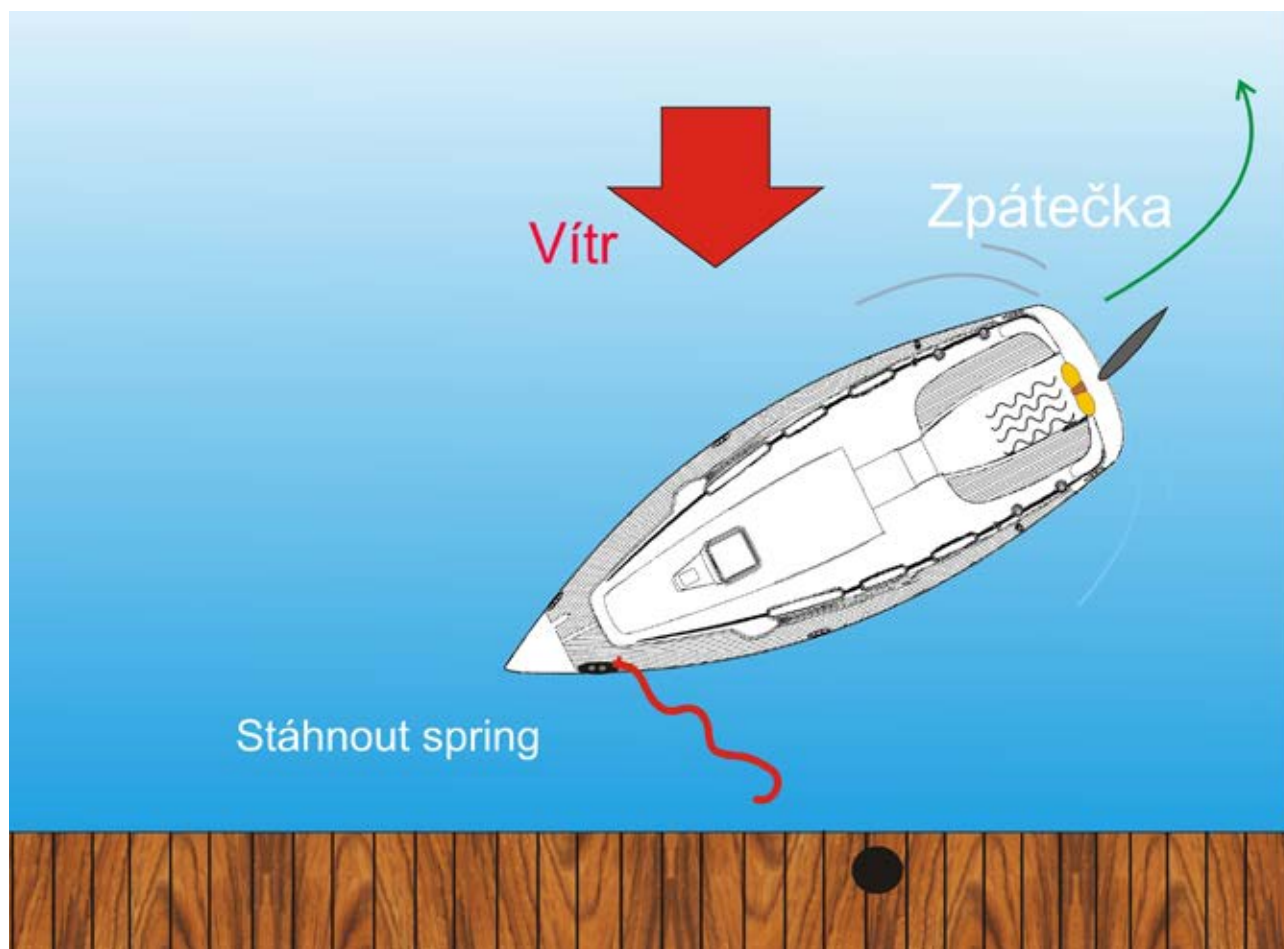
Jakmile je spring připraven a je dotáhnutý a posádka na příďí ví co má dělat, zařadíte pomalu vpřed a opatrně se opřete lodí do springu.



Jakmile se spring napne, začne se zád' lodě vytáčet směrem od mola. Kormidlem můžete pohodlně regulovat jak výchylku, tak rychlost vytáčení. Kormidlo k molu = zád' od mola, kormidla od mola = zád' k molu.

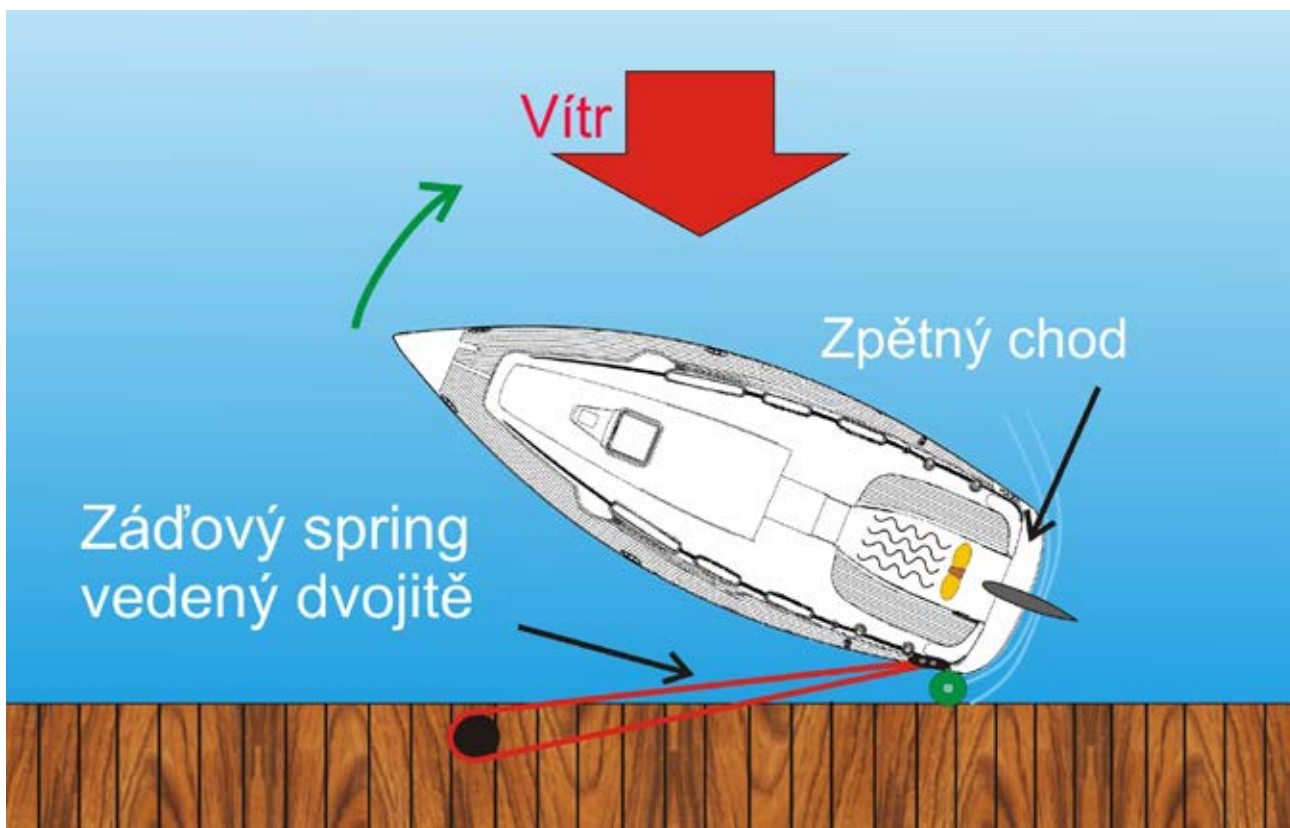
Když usoudíte, že loď je již vytočená dost, vyřadíte dopředný chod a zařadíte zpátečku. Současně dáte povel ke stažení springu na loď - jakmile totiž zařadíte zpátečku, spring se uvolní.

Nyní z místa jednoduše vycouváte.



Na co dát pozor. Manévr se springem má dva kritičtější okamžiky. Lano, které vede z příďe na břeh a zpět se **nesmí nikde křížit, nikde drhnout**, prostě mít v cestě cokoliv, co by zkomplikovalo nebo dokonce znemožnilo stažení lana ze břehu a jeho vytažení na palubu. Druhý náročnější okamžik je, když lano vede již vodou při stahování na palubu. Posádka jej musí **vytáhnout co nejrychleji**, aby se nedostalo k lodnímu šroubu. Sice z podstaty manévru vede lano vodou od lodního šroubu daleko, ale přeci jen - radši s ním co nejrychleji z vody. Taky je dobré tu příď ofendrovat vážně pečlivě.

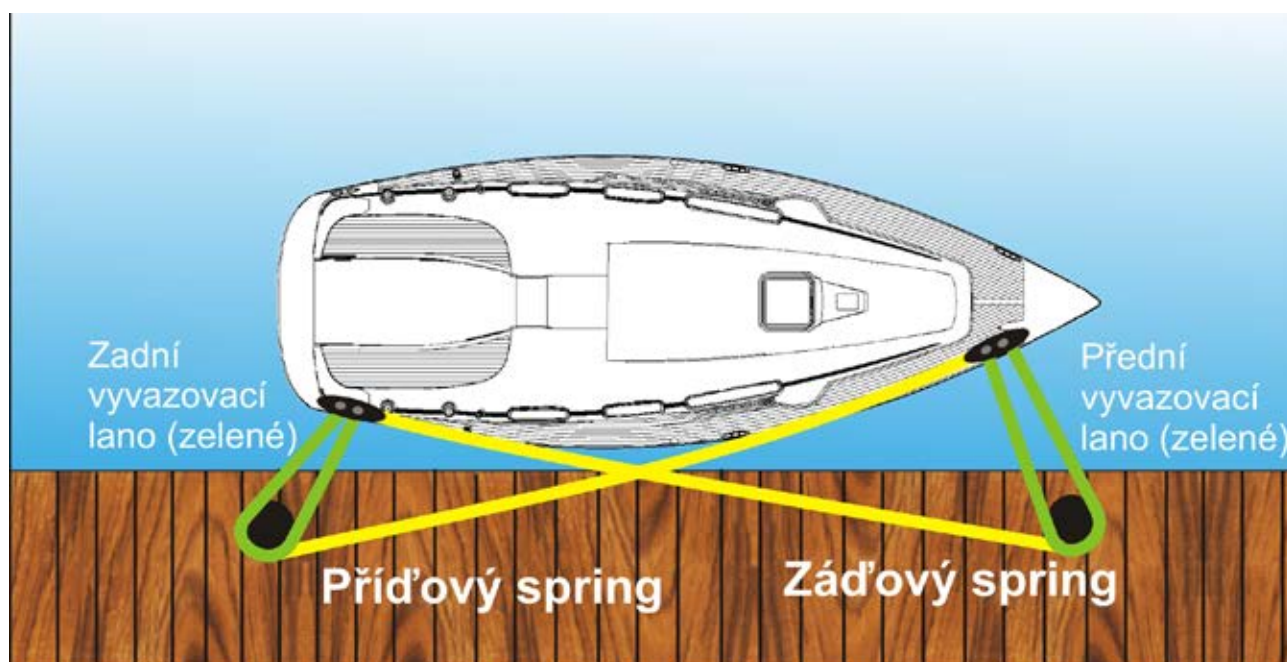
Analogický manévr je se zádovým springem. Lano se tedy natáhne ze zádě dopředu na břeh a opíráte se do něj na zpátečku. Pak se od břehu odklání příď. Nicméně tento způsob má několik nevýhod. Především se lodní trup díky svému tvaru tak hezky neodvaluje podél břehu jako v předešlém případě a hrozí, že odřete zadní roh lodě. Také dobře nevidíte dopředu na příď a to manévr komplikuje - v předešlém případě máte od kormidla dokonalý přehled. Nicméně někdy může být tato varianta manévru výhodnější.



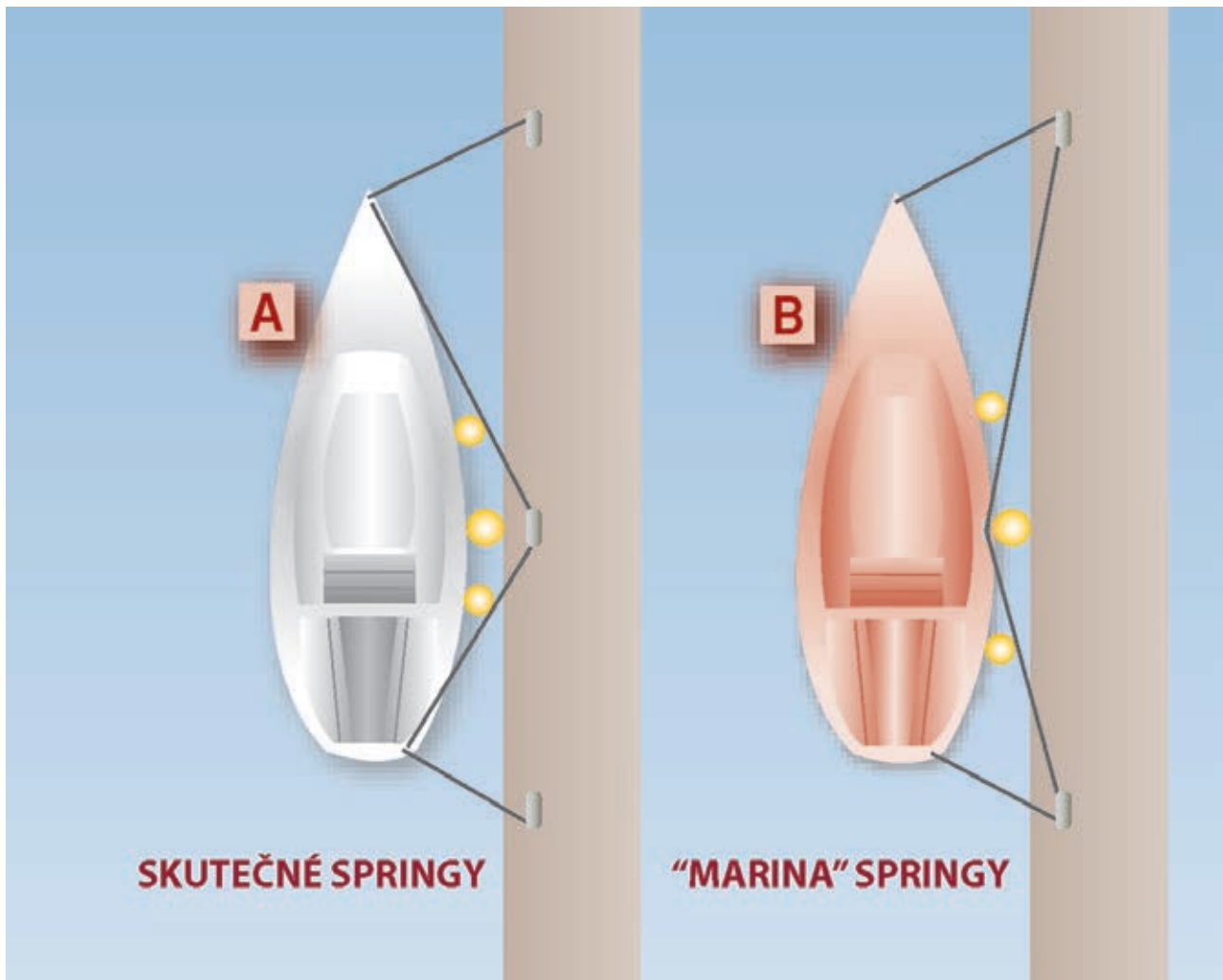
Někteří kapitáni při tomhle manévru ještě používají druhé lano z příďe (při zádovém springu) respektive ze zádě (při příďovém springu) kterým kontrolují odklon lodě od mola. Já to nedělám - to lano nemá žádnou funkci, jen zvyšuje zmatek a zaměstnává dalšího člověka, čímž se zvyšuje i pravděpodobnost, že se něco pomotá.

VYVÁZÁNÍ LODĚ POMOCÍ SPRINGŮ

Kromě toho, že se springy používají k manévřům vždy, když potřebujete pohyb kolmý na osu lodě, standardně se používají i k vyvážení bokem. Jen správně založené springy totiž zamezí pohybu lodě vpřed a vzad. Než nějaké dlouhé psaní, podívejte se na obrázek.



Výše uvedený způsob je ideální, když nemáte vazák ve středolodí. Ale i když jej tam máte, vždy se snažte o spring na co nejdelším ramenu (tedy co nejdelší), kdy funguje nejlépe. Středové vazáky svádí k vyvážení od středu na břeh k přídi a zádi - jak ukazuje na následujícím následujícím obrázku varianta B. Jedná se o tzv. „falešné“ springy. Způsob B je také funkční, ale přeci jen netlumí podélný pohyb lodě tak jako „pravé springy“ a navíc - na takto založeném „marina“ springu neodkloníte loď od mola, jako jsme si to ukazovali v téhle kapitole.



A to je dnes vše. Manévrování a vyvazování je samozřejmě daleko širší téma, než popisuje naše malé dílko, nicméně jsme si popsali situace a triky, ve kterých jachtaři často a opakovaně (a zbytečně) chybují. Znalost těchto "triků" vám vystačí na skoro všechny situace, které vás potkají a vy budete vysoko vyčnívat nad všemi jachtaři, kteří si tento ebook nestáhli. Tak dobrý vítr!

Mgr. Jaroslav Foršt, nakladatel a šéfredaktor v nakladatelství IFP Publishing, stejně jako principál Krásy jachtingu. Nadšený jachtař a majitel britského titulu RYA Yachtmaster.

