

SCHODZENIE Z MIELIZNY

Jacht, który osiadł na dnie, może znaleźć się w poważnym niebezpieczeństwie w zależności od stanu morza, pogody czy rodzaju dna. Chociaż nie ma dwóch identycznych sytuacji wejścia na mieliznę, pewne zasady postępowania w takich przypadkach są w miarę uniwersalne.

Andrzej Ejchart

Skuteczne działanie przy zejściu z mielizny zależy w dużej mierze od znajomości jachtu i jego wyposażenia. Trzeba wiedzieć, jaki jest kształt podwodnej części jachtu, jak jest zamocowany ster, jak usytuowana jest śruba napędowa, jakie kotwice i kable kotwiczne są do dyspozycji.

Gdy po dokonaniu oceny sytuacji decydujemy się na ściąganie z mielizny za pomocą kotwicy zawoźnej, trzeba do tej czynności odpowiednio się przygotować. Najważniejsze jest wyznaczenie najlepszej drogi, po której jacht będzie ściągany. W tym celu należy przeprowadzić sondowanie wokół jachtu. Okazuje się wtedy, jak przydatne jest posiadanie bączka i ręcznej sondy.

Zmniejszenie zanurzenia jachtu: odciążenie, przechył, zwiększenie wyporu

Należy również zorientować się, czy i na ile będzie możliwe zmniejszenie zanurzenia jachtu. Zmniejszenie zanurzenia przez wywiezienie z jachtu wyposażenia jest zazwyczaj mało skuteczne, chyba że jacht posiada ruchomy balast lub jest bezbalastowy. Zmniejszenie ciężaru jachtu można uzyskać wypompowując zbiorniki słodkiej wody i zostawiając jedynie jej

niezbędny zapas. Skuteczność takich działań w dużej mierze zależy od znajomości ekwipunku oraz wpływu jego rozłożenia na trym jachtu.

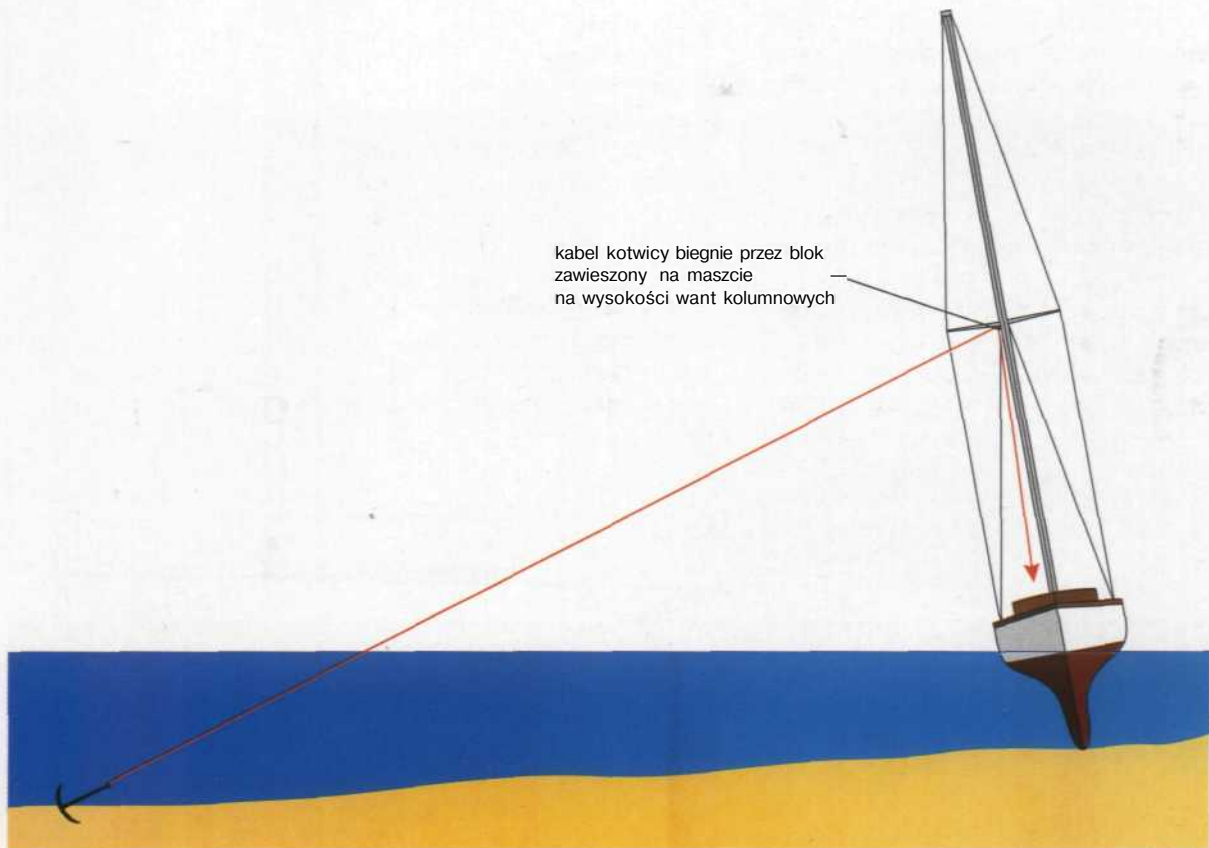
Inną możliwością zmniejszenia zanurzenia jachtu jest spowodowanie silnego przechyłu. Próby przechylenia jachtu przez wywiezienie na bomie jakiegoś ciężaru często kończą się zerwaniem topenanaty. Dlatego przy podjęciu takiego działania topenantę należy zdublować fałem. Skuteczną metodą znacznego zmniejszenia zanurzenia, przez nadanie jachtowi dużego przechyłu, jest rzucenie kotwicy prostopadle do osi jachtu i poprowadzenie liny

kotwicznej przez blok na topie masztu do kabestanu na pokładzie. Trzeba jednak pamiętać o paru niebezpieczeństwach związanych z tą metodą; na przykład można złamać maszt. Dlatego należy rozważyć, czy przy danym typie takielunku nie będzie bezpieczniej przymocować blok, przez który przechodzi lina kotwiczna, na wysokości zamocowania want kolumnowych. Co prawda ramię siły przechylającej jacht ulegnie skróceniu, ale zwykle maszt w tym miejscu jest sztywniejszy i lepiej podparty.

Należy również wspomnieć o jeszcze jednej skutecznej metodzie

Jeżeli szybkie działanie podjęte bezpośrednio po wejściu na mieliznę, jak np. próba zmiany halsu przy płynięciu bajdewindem czy spowodowanie przechyłu jachtu, okazały się nieskuteczne, to przede wszystkim należy szybko podjąć działania mające na celu zapobieżenie pogarszaniu się sytuacji, w jakiej znalazł się jacht. Należy zatem:

- * zrzucić żagle, by wiatr nie wpychał jachtu głębiej na mieliznę,
- * wyłączyć silnik, o ile pracował, by nie zapchać układu chłodzenia lub nie wkręcić w śrubę jakiejś liny przypadkowo znajdującej się za burzą,
- * zanotować czas wejścia na mieliznę, by móc później obliczyć poziom pływu i jego tendencje,
- * sprawdzić, czy jacht nie odniósł uszkodzeń kadłuba lub takielunku,
- * wypompować do sucha zęzę, przygotować do użycia wszystkie posiadane kotwice, a przede wszystkim wywieźć najcięższą posiadaną kotwicę jak najdalej w kierunku głębokiej wody i silnie napiąć kabel kotwiczny, aby zapobiec wpychaniu jachtu głębiej na mieliznę przez wiatr, prąd czy fale,
- * zamknąć wszystkie nieużywane zawory znajdujące się w poszyciu.



kabel kotwicy biegnie przez blok zawieszony na maszcie na wysokości want kolumnowych

Zmniejszenie zanurzenia jachtu przez jego pochylenie z użyciem kotwicy

zmniejszenia zanurzenia, jaką jest zwiększenie wyporu jachtu za pomocą wypełnionych powietrzem zbiorników. Oczywiście pontony, z których można po zatopieniu wypompować wodę, stanowią wyposażenie wyspecjalizowanych jednostek ratowniczych, ale mogą one być z dobrym skutkiem zastąpione zaimprovizowanymi pływakami. Na przykład plastikowe worki na śmieci po nadmuchaniu na powierzchni i wciągnięciu pod kadłub za pomocą lin i kabestanów mogą zdziałać cuda; dziesięć pięćdziesięciolitrowych, a więc średniej wielkości worków, jest równoważne zdjęciu z jachtu pół tony wyposażenia.

Praca silnikiem

Jeżeli jacht ma sprawny silnik, to oprócz wytworzenia siły ciągu można go również wykorzystać do wmywania piasku czy mułu wokół kilu jachtu. Prąd wody wytwarzany przez śrubę silnika pracującego całą naprzód może ułatwić uwolnienie jachtu. Konieczne jednak jest, by jacht był mocno zakotwiczony od ru-

fy, gdyż w przeciwnym razie silnik będzie go tylko mocniej wypychał na mieliznę. Praca silnikiem wstecz zwykle powoduje pogorszenie sytuacji, gdyż materiał podrywany z dna jest narzucany na kil. Zwykle jednak silnik jest jednym ze środków wspomagających, a główne zadanie przypada umiejętnie użytym kotwicom. Dlatego skuteczne wywiezienie kotwicy ze znajdującego się na mieliznie jachtu odgrywa przy jego uwalnianiu ogromną rolę.

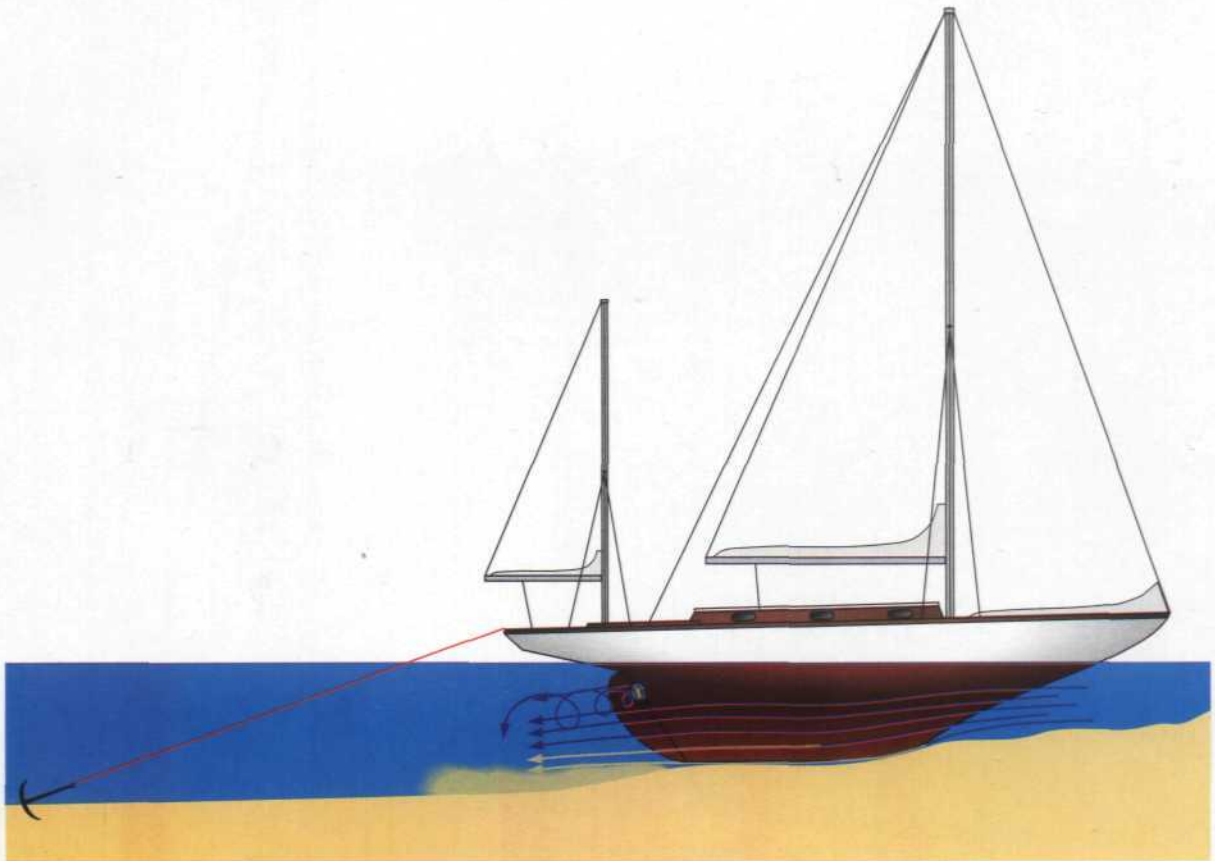
Wywiezienie kotwicy bączkiem

Jak zabrać się do wywiezienia kotwicy? W takiej sytuacji docenia się posiadanie bączka. Ponton, wygodny do komunikacji z brzegiem i mający tę przewagę nad bączkiem, że w stanie złożonym zajmuje znacznie mniej miejsca, nie jest w stanie w pełni go zastąpić, gdy w grę wchodzi wywiezienie kotwicy. Pomijając możliwość uszkodzenia powłoki pontonu przez kotwicę, na większości pontonów niemożliwe jest wiosłowanie pod silny wiatr (wystarczy już

6°B) i krótką falę przy równoczesnym ściąganiu pontonu przez linę wywożonej kotwicy. Aby móc takie zadanie wykonać, potrzebna jest jednostka ze sztywnym dnem, kilem i stwą dziobową. Kotwica powinna być podwieszona za rufą lub, gdy bączek jest mały i niestabilny, pod bączkiem.

Jeżeli kabel wywożonej kotwicy zawiera łańcuch, trzeba oszacować jego wagę, by ciężar łańcucha w wodzie razem z podwieszoną za rufą kotwicą nie przewrócił bączka. Należy pamiętać o wzięciu noża, żeby w przypadku kłopotów z rozwiązaniem liny, na której jest podwieszona kotwica, można ją było bez zwłoki przeciąć. Cały kabel kotwiczny układamy w tylnej części bączka zwracając uwagę na to, by mógł wybiegać za rufę bez splątania się. Wolny koniec kabla mocujemy na jachcie i rozpoczynamy wiosłowanie, zazwyczaj pod wiatr i fale. Po odpłynięciu na całą długość kabla zwalniamy linę mocującą kotwicę, która opada na dno.

Jeżeli taki sposób wywiezienia ciężkiej kotwicy i równie ciężkiego kabla w panujących warunkach



„Wymiwanie” spod jachtu piasku i mułu za pomocą silnika pracującego „biegiem naprzód”. Łódź musi być mocno zakotwiczona z rufy

przekracza nasze możliwości, to można tę czynność wykonać większym nakładem pracy. Należy wywieźć lekką kotwicę pomocniczą na cienkiej linie tak daleko jak jest to potrzebne i zakotwiczyć. Następnie trzeba wrócić na jacht, umieścić na bączku właściwą kotwicę i korzystając z zakotwiczonej liny wyholować go do miejsca jej rzucenia. Po rzuceniu właściwej kotwicy należy podnieść kotwicę pomocniczą i wrócić na jacht.

Wywiezienie kotwicy wplaw

Podobnie można postąpić wywołując kotwicę wplaw. Mocujemy lekką kotwicę do odbijacza pneumatycznego lub koła ratunkowego i wypływamy z nią holując lekką linę (najlepiej polipropylenową, gdyż pływa) luzowaną z jachtu. Po zakotwiczeniu tej kotwicy pomocniczej i powrocie na jacht mocujemy właściwą kotwicę do pływaków o odpowiedniej wyporności, doczepiamy linę kotwiczną i holujemy cały ten bagaż wciągając się po zakotwiczonej wcześniej linie. Holowa-

ną kotwicę uwalniamy z pływaka, zanim dociągniemy się do lekkiej kotwicy, aby nie wyrwać jej z dna i nie splątać obu kotwic. Następnie trzeba podciągnąć się dalej i podnieść lekką kotwicę.

Skuteczne wywiezienie wplaw ciężkiej kotwicy i liny bez takiej pomocy ma nikłą szansę powodzenia nawet, jeżeli w holowaniu bierze udział więcej niż jedna osoba. Ucze-

stniczyłem dwa razy w akcjach wywożenia wplaw kotwicy bez użycia kotwicy pomocniczej i za każdym razem dopłynięcie tak daleko, by kotwica mogła dostatecznie mocno chwycić dno, okazywało się ponad nasze siły.

Liny kotwicznej nie należy przedłużać fałami, gdyż tylko przewymiarowane fały na małych jachtach są w stanie wytrzymać obciążenie, któ-

ŻEGLARZU, LECZ SIĘ SAMI

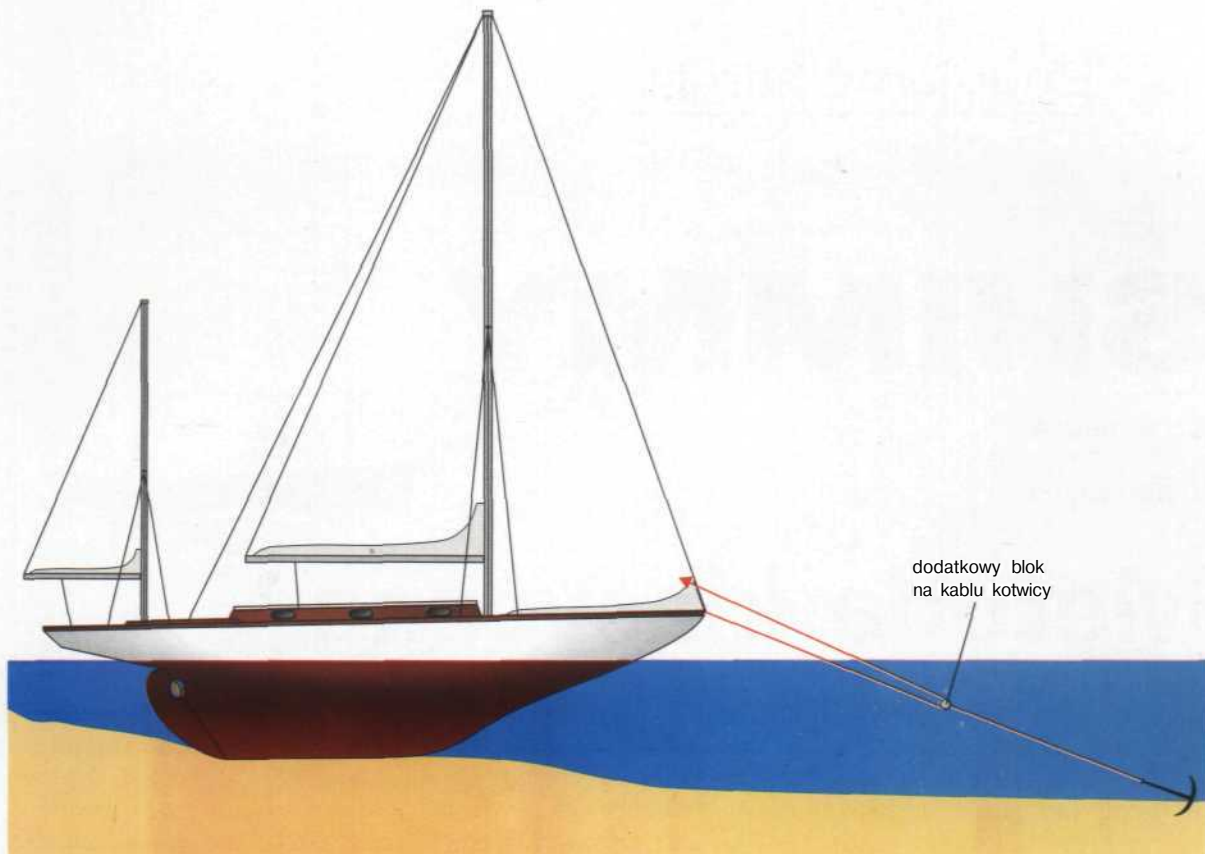
Nawet najpiękniejszą pogodę podczas rejsu potrafią zepsuć różne dolegliwości chorobowe. Dlatego przed wyprawą warto zaopatrzyć się w podstawowe leki i środki opatrunkowe.

Lek. med. Anna Matusiak

- W naszej apteczce powinny znaleźć się leki przeciwbólowe i przeciwgorączkowe (Paracetamol, Pyralgin). Gorączka bowiem może (zwłaszcza u dzieci) wystąpić m.in. z powodu zmęczenia, przegrzania, nasłonecznienia, infekcji. Podanie Paracetamolu przy dreszczach skutecznie poprawi samopoczucie.

- W czasie wyprawy mogą pojawić się bardzo przykre objawy ze strony przewodu pokarmowego (nudności, wymioty, biegunka). Mogą one być następstwem niewłaściwej diety, zatrucia pokarmowego lub choroby morskiej.

Choremu oprócz diety pomagają takie specyfiki jak: Trilac, Enterol,



„Wyciąganie” jachtu z mielizny z użyciem wywiezionej kotwicy

remu będą poddane. Użyte podczas ściągania z mielizny kable kotwiczne nie powinny być rozciągliwe. O ile tylko jest to możliwe, należy stosować łańcuch i liny poliestrowe.

Może zdarzyć się, że mimo zmniejszenia zanurzenia jachtu, tarcie kadłuba o dno przy ściąganiu jest tak duże, że siła, jaką możemy uzyskać za pomocą windy kotwicznej i kabestanów, nie wystarcza do rusze-

nia go z miejsca. W takiej sytuacji warto spróbować założyć blok na końcu kabla wywiezionej kotwicy. Przez blok prowadzimy linę, której jeden koniec jest zamocowany na pokładzie, a drugi wybierany kabestaniem; w ten sposób siła uciągu ulega prawie dwukrotnemu zwiększeniu. Otwiera się również pole do użycia najróżniejszych, byle dostatecznie wytrzymałych talii roboczych.

Wszystkie omówione wyżej sposoby, które bynajmniej nie wyczerpują tematu, dotyczyły zejścia z mielizny siłami i środkami znajdującymi się na jachcie. Umiejętne i skuteczne korzystanie z pomocy zewnętrznej, czy to będzie inny jacht, kuter rybacki lub ratowniczy, bądź też pomoc z brzegu stanowią materiał na odrębny obszerny artykuł.

Rys. Marek Strauchold

Węgiel, Smecta, Nifuroksazyd. Cierpiącemu na chorobę morską pomoże Aviomarin, a drSbiom poniżej piątego roku życia homeopatyczny preparat Cocculine.

- Rejony mazurskich jezior obfitują w różne owady: komary, kleszcze, muszki, osy... Oprócz preparatów przeciw ukąszeniom dostępnych w każdej aptece nasza apteczka powinna zawierać leki przeciwświądowe (Fenistil, Pudroderm) i przeciwalergiczne (Wapno, Claritine). Osoby o skłonnościach alergicznych powinny stale zażywać stosowne leki, żeby zmniejszyć odczyn po ukąszeniu.

- Wyjeżdżając nie zapomnijmy także o środkach opatrunkowych, takich

jak: bandaż elastyczny i bawełniany, jałowa gaza opatrunkowa, plasterz opatrunkiem, wata i środki dezynfekcyjne (woda utleniona, fiolekt gencjany, Rivanol). Przydatny też będzie Altacet i soda oczyszczona do robienia okładów na stłuczenia i ukąszenia.

- Podczas rejsu i biwaków narażeni jesteśmy na oparzenie zarówno słoneczne, jak i bezpośrednie (np. od ogniska). Jeżeli skóra jest tylko zaczerwieniona i piekąca (oparzenie I stopnia), możemy zastosować popularny Panthenol. Gdy jednak w miejscu oparzenia występują pęcherze, należy założyć jedynie jałowy opatrunek i udać się do lekarza. Każdy rodzaj oparzenia u dzieci po-

nżej trzeciego roku życia powinien być skonsultowany z lekarzem.

- W wakacyjnej apteczce na pewno przydatna będzie sól fizjologiczna do oczu. Posłuży nam do wyptukiwania piasku lub innego ciała obcego z oka.

- Wyjeżdżając warto zaopatrzyć się również w dużą ilość niegazowanej wody mineralnej, która nie tylko ugasi pragnienia, ale także będzie zapobiegała odwodnieniu przy różnych dolegliwościach.

Pamiętajmy też o zabraniu ze sobą leków, które przyjmujemy stale.

W uzupełnieniu wakacyjnej apteczki pomoże nam na pewno lekarz rodzinny lub pediatra.