

## Pristávanie

# Tvrdo aj mäkko ku brehu

Najväčšou skúškou dobrého kapitána je určite bezchybné pristávanie; v pokračovaní našej školy kormidelníckych umení si preveríte svoje vedomosti o manévroch v prístave.

Pokračovanie našej malej školy kapitánskych znalostí začneme rozprávaním o tom, na základe čoho sa, aspoň podľa publika na móle, najlepšie rozoznajú junáci - o manévroch v prístave. Na začiatku, skôr než sa vrhneme na jednotlivosti, doporučujeme spoznať manévrovacie schopnosti vlastného plavidla cvičením na nejakom odľahlom mieste, aby ste vedeli odhadnúť:

- vzdialenosť potrebnú na zastavenie pri rôznych rýchlostiach
- najmenšiu rýchlosť pri ktorej sa dá ešte stále manévrovať
- priestor potrebný na otočenie
- účinok pôsobenia vrtule na kormidlovanie
- plávanie plnou rýchlosťou

Ak chcete, pre lepšie posúdenie výsledkov rôznych pokusov môžete využiť jeden, dva alebo tri dobre viditeľné referenčné body vo vode (fender alebo čln). Pre majstrovské získanie kontroly nad loďou existuje aj jedna delikátnejšia metóda, ktorú vám ponúkame vo zvláštnom rámčeku pod názvom "Malé cvičenie dobrých manévrov". Nie je to zrovna jednoduché, ale radi povzbudíme vašu odvahu nech to aspoň vyskúšate ...

## Manévry vplávania

Pre začiatok sa budeme venovať vplávaniu. Vplávanie začína oveľa skôr ako skutočný vjazd do prístavu. Úlohy kormidelníka a posádky preto rozdelíme na prípravné práce, ktoré treba načas urobiť, povedzme míľu-dve pred prístavom, a na konkrétne úlohy v momente samotného pristávania.

## Príprava plavidla

Počas približovania sa ku brehu, najmä po dlhej plavbe, treba kritickým okom prehliadnuť plavidlo, najprv preveriť, či je všetko na svojom mieste, či sú vyvážovacie laná dostupné, či nie je kotevná reťaz zamotaná alebo zachytená v

reťazovej debni. Od toho momentu už lodný hák nie je rybárskym náčiním. Treba si tiež spomenúť, kde sú uložené fendre.

Doporučuje sa začať s prípravami čo najskôr, lebo čím viac sa breh približuje, tým viac priťahuje našu pozornosť, najmä ak je pobrežie neznáme.

Vplávanie je chvíľa vždy plná emócií, takže sa ľahko na niečo zabudne. Ak nie je všetko na svojom mieste, je lepšie spomaliť alebo zastaviť, pokým sa nenaplnia dve modlitby uvedené v rámečku, a až potom sa môže kludne a pomaly vplávať do prístavu.

Manévrovanie aj v dobre známom prístave môže priniesť prekvapenia. Dávno naučený alebo už bežný manéver sa zrazu môže stať nemožným. Dobrý jachtár má vždy v rezerve iné riešenie. Napríklad, ak zastane motor, hodí kotvu skôr ako ho more vrhne na breh; ak je vjazd do prístavu momentálne nepriechodný kvôli veľkému plavidlu, ktoré práve vychádza na more, dokáže udržať svoju loď v pokoji, čelom proti vetru na mieste, kde nezavadzia, a podobne.

### Malé cvičenie dobrých manévrov



Ako získať dôveru v plavidlo, ktoré ešte nepoznáme? Predkladáme vám malé cvičenie, ktoré vskutku obsahuje všetko to, čo bolo objasnené v predchádzajúcom pokračovaní. K cvičeniu pristupujte krok za krokom, ako klavirista, ktorý sa najprv zahrieva prehrávaním stupníc. Hra spočíva v tom, že loď uvádzate do pohybu po obdĺžnikovej dráhe okolo myšlieného bodu alebo ešte lepšie okolo bóje, pri stálom udržiavaní čela proti vetru. Vietor vás bude celý čas tlačiť dozadu a vy to budete múdro využívať. Dôležité: budete používať výlučne chvilkové zapínanie chodu motora *vpred*, nikdy nie *vzad*! Pozrite si obrázok. Začíname vpravo hore, potom proti smeru hodinových ručičiek.

**1. fáza:** Uvedieme loď do pohybu vľavo, udržiavajúc čelo stále proti vetru. Dosiahnete to krátkymi zábermi motora, ale zapamätajte si - vždy najprv pootočte kormidlo (ale nie viac ako 45 stupňov) a až potom zapojte vrtuľu. Zakaždým keď príliš klesnete pôsobením vetra, napravíte to takýmto

manévrom.

**2. fáza:** Pustíte loď tlačенú vetrom priamo dozadu a snažte sa udržať čelo v smere proti vetru. Vždy keď vám utečie špička z tejto polohy, korigujte to krátkym záberom kormidla a motora naplno. Opakujeme: nikdy nepoužijete chod *vzad*, to je najlepší spôsob ako otočiť plavidlo priečne na vietor!

**3. fáza:** Rovnaké cvičenie ako fáza 1., ale zľava doprava.

**4. fáza:** Rovno proti vetru do východzieho bodu, potom všetko odznova.

Keď obdĺžnik bezchybne zvládnete, môžete sa považovať za majstra manévrovania na motor!

### Výber miesta

Približovaním sa orientačné body čoraz lepšie rozoznávajú, v noci rozpoznané svetlá zaujímajú logické usporiadanie v priestore, konečný obraz sa stáva zreteľným a jasným. Popri poznatkoch z pilota a navigačných príručiek musíme počítať aj s faktami, ktoré závisia od dňa a hodiny, vetra, prílivu a odlivu, od momentálnych prúdov a od viditeľnosti, alebo tiež od druhých plavidiel - oni vám môžu poskytnúť drahocenné informácie potrebné pre manéver - tým, kde a ako sú vyviazané alebo kde plávu;

hovoriam nám o hĺbke dna na mieste kde sa nachádzajú (ak viete podľa typu a veľkosti plavidla odhadnúť ponor); ich pohyb na kotve ukazuje súčasné pôsobenie vetra a prúdov; les sťažňov za vonkajším vlnolamom naznačuje tlačenicu v prístave.

Podľa toho, pri výbere miesta na vyviazanie treba rozpoznať umiestnenie plavidiel vo vnútri prístavu. Dym stúpajúci z roštu alebo sušiacie sa dámske prádlo môžu naznačovať prednosti miesta, ale ukazujú aj smer vetra pozdĺž móla.

Bolo by dobré pri vplávaní do prístavu urobiť kruh, aby sa mohli prehliadnuť voľné miesta. Lenže ak sa v natrieskanom prístave nejaké nájdu, určite to nie je bez príčiny: alebo sú rezervované pre rybárov či lokálne lode alebo je pod nimi



### Pristátie rovnoobežne s mólom

Pristáva sa (1) mieriac na prednú časť vybraného miesta, pod uhlom asi 60 stupňov na mól. Rýchlosť sa udržiava na minime, ktoré ešte umožňuje manévrovanie (2). Fendre a laná sú na svojom mieste. V našom prípade pristávame k mólou pravou stranou (3). Pravotočivá vrtuľa pri zaradení chodu vzad na konci manévra môže oddialiť kormu (4). Naopak, pri pristávaní ľavou stranou malé prídanie chodu vzad približuje kormu k mólou. Na zastavenie plavidla sa môže využiť aj čelné vyvážovacie lano.

pansky sa pristáva bokom, bez trápenia s kotvou alebo bójami. Jasná výhoda takého pristátia je jednoduché vystupovanie na breh a vykladanie vecí. S tým sa však neoplatí počítať v prepchatých jadranských prístavoch, najmä nie v lete. Preto sa ihneď môžete utešiť negatívnymi stránkami bočného vyviazania, ako sú: poškodenie fendrov, vystavenie lode prachu a nečistotám z móla, ako aj relatívne nebezpečenstvo pre loď, ak ju tu náhle zastihne nejaká búrka alebo veľké vlny.

nejaká skala. Treba sa vyvarovať vlezenu do hniezda, z ktorého je neskôršie ťažko vyplávať.

Pri vplávaní do neznámeho prístavu je najmä múdrejšie dočasne sa vyviazať na nejaké mólo, bójou alebo pozdĺž iného plavidla a získať informácie. Lepšie maríny by mali mať prijímacie mólo, ktoré sa ľahko nájde a má podobnú funkciu ako hotelová recepcia: tu sa získajú pokyny a prideli miesto na vyviazanie. V Chorvátsku je častejší prípad, že nejaký mládenec v tričku so znakom maríny máva a rukou ukazuje kde máte pristáť.

Ak sa do prístavu vchádza úzkym kanálom (napríklad Šibenik), treba vedieť, že sa tu menia pravidlá plavby a prednosti - všetky plavidlá, veľké i malé, na plachty alebo na motor, musia sa držať pravej strany a menšie plavidlá nesmú prekážať veľkým.

### Pristávacie manévry

Akým manévrom budete pristávať ku mólou závisí od smeru vetra, prípadných prekážok, niekedy od prúdu a voľného miesta na mólou. Ak nepoznáte miesto pristávania, pohľad na plán prístavu vám dá len všeobecný obraz a čo vás čaká v skutočnosti je ťažko predvídať. Preto aj manévry v prístavoch sú istotne výborná previerka vlastných schopností a vynájdenia sa za nečakaných okolností. Spôsobov ako pristáť k mólou je viac, na vás je, ktorý si vyberiete. Niet pochýb, po

### Modlitba vplávania

#### Prvá litánia

Odriekavanie nasledujúceho začína hodinu pred vplávaním do prístavu. Súčasné bičovanie (seba samého alebo posádky) nie je nevyhnutné.

1. Vyber a preštuduj mapu v najväčšom merítku.
2. Pozorne preštuduj pilota a iné navigačné dokumenty na lodi.
3. Preštuduj plán prístavu a ceruzkou zakresli smer vetra (pozor, vo vnútri kanála môžu byť nezvyčajné vetry a iné prevkapania).
4. Urob úplný výpočet prílivu a odlivu.
5. Skontroluj, či je zapnutý hĺbkomer, či správne pracuje, prípadne nastav alarm.
6. Zapamätaj si orientačné body a (v noci) usporiadanie a charakteristiky hlavných svetiel vo vchode.
7. Nastav VHF na frekvenciu prístavného kapitanátu.
8. Odstráň rybárske náčinie, poháre (fľaše, demižóny, termosky ...), detské hračky a podobné predmety, ktoré budú len zavádzať.

#### Druhá litánia

A toto treba nahlas vysloviť (a dodržať!) bezprostredne pred pristátím:

Napokon, pri silnom prílive alebo odlive musíte neustále korigovať dĺžku lán. Tu sú teda výhody na strane druhého spôsobu vyvážovania - kolmo na breh, s kotvou alebo bójou na čele alebo na korme.

1. Zaves tri fendre na každú stranu.
2. Maj pripravený v kokpíte alebo na palube najväčší fender, "v prípade, že ...".
3. Priprav vyvážovacie laná na čele a na korme a maj pripravené ešte jedno ako eventuality spring.
4. Priprav lodný hák a premysli, či bude potrebný vpredu alebo na korme (závisí od spôsobu pristávania!).
5. Prekontroluj či je kotva a reťaz na mieste a v poriadku, "v prípade, že ...".
6. Pozri sa či sa po palube motajú alebo v mori visia nepotrebné laná (a daj ich na miesto).

### Pristávanie bokom

Treba loď nasmerovať šikmo, s otáčkami motora na minimum a regulovať rýchlosť tak, aby loď zastala presne pri móle. V správnej chvíli zaradíte chod naprázdno (kedy - to závisí na vašom odhade, kvôli ktorému je vhodné predchádzajúce zoznámenie sa so správaním lode!), tak, aby ste využili zotrvačnosť lode na zatočenie do smeru rovnobežného s mólom.

(1) Na začiatku sa pristáva k mólu zmenšenou rýchlosťou sledujúc smer plavby ktorý tvorí s mólom uhol približne 60 stupňov.

(2) Začína sa otáčať kormidlo vľavo, tesne pred vyradením rýchlosti.

(3) Nasleduje pohyb vynášaním kormy, chodom naprázdno

(4) Plavidlo zastavuje rovnobežne s mólom; ak je to potrebné, brzdí sa zaradením chodu vzad a primeraným pridaním plynu. Teraz je čas spomenúť si na rozprávanie o vynášaní vrtule z predchádzajúcej časti! Môže urýchliť alebo zmenšiť približovanie kormy ku brehu.

V každom prípade sa treba vyvarovať kolmému príchodu ku brehu: plavidlo prichádzajúce šikmo môže byť ľahšie vynesené vlastným pohybom. Treba zabezpečiť aby počas celého manévra na našom obrázku bolo kormidlo vytočené vľavo.

Všetko je jednoduché, ak je dostatok priestoru: manéver sa ukončuje rovnobežne s mólom, motor naprázdno, loď stojí blízko móla, tak, aby člen posádky - alebo vy, ak ste sám - mohol vyskočiť s lanom v ruke na breh. (Je druhý koniec lana pevne uviazaný na lodi?!).

Potom sa rýchlo pripevnia laná, najprv čelné. Ak sa pristálo priveľkou rýchlosťou, čelné lano pomáha brzdiť loď a umožňuje držať loď pri brehu, pričom je vhodné umiestniť ešte jeden alebo dva fendre na ochranu prednej časti, ktorou sa plavidlo oprie o mólo. Opatrnejší sem zavesia jeden prídavný fender ešte skôr, pre každý prípad.

Ako teraz usporiadať laná na trvalé vyviazanie? Keď nie sú silné prúdy alebo vietor (alebo veľký príliv či odliv), môže sa to zaobísť bez ťažkostí. Základné pravidlo, ktoré často porušujú začiatočníci: laná nesmú byť priveľmi napnuté, loď musí "dýchať" na vlnách!

Na základné vyviazanie klasickej lode postačia dve laná, čelové a kormové, upevnené v dostatočnej vzdialenosti.

Avšak pri nedostatku miesta alebo ak sa chystá zlé počasie, dve laná budú nedostatočné. Navyiac, u plachetníc, ktoré majú kvapkovitý tvar trupu a len jeden dotykový bod s mólom, bude vhodné, bez ohľadu na priestor alebo počasie, doplniť bočné laná, tzv. springy (z angličtiny). To sú doplnkové diagonálne laná, ktoré zabraňujú nežiadúcemu odkláňaniu kormy alebo čela od účinku vetra alebo prúdu. Kormový spring sa vedie na breh z kormy lode ostro dopredu, čelový z prednej časti dozadu. Kvôli tomu sú prekřížené. Aby sa plavidlo udržalo rovnobežne s brehom, môžu sa pridať ešte aj celkom krátke priečne laná pod pravým uhlom ku brehu. Všecky tieto laná musia byť primerane voľné, aby nemykali na vlnách či už od vetra alebo od premávky v prístave. Tu sa dajú využiť aj gumené tlmiče, ktoré sa dávajú na laná.

Naše všeobecné doporučenie: ak loď - nezávisle od spôsobu vyviazania - nechávate nejaký čas bez dozoru, vždy



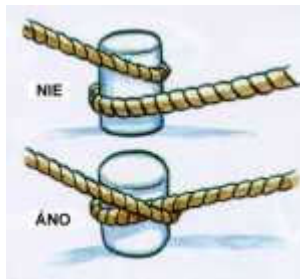
Springami alebo dobre vymeranými priečnymi lanami sa plavidlo nastaví do polohy, z ktorej nemôže dopredu ani dozadu. Kormové a čelové lano ho nemusia zastavovať a tak znášajú oveľa menší nápor.

myslite na možnosť nečakaného zhoršenia počasia. Hneď vyvážajte spôsobom "zlo veľa nepotrebovalo"!

Pridajme ešte niečo o vyvážovaní o druhé plavidlo. V skutočnosti sa vám veľmi často stane, že sa budete vyvážovať bokom nie priamo na breh ale na nejakú inú loď. Tento prípad nie je nevyhnutne zlý, a na vyvážanie pri niekom v núdzi (nedostatok miesta v prístave) nepotrebujete dovolenie. Ale tu sa predpokladá dodržanie troch pravidiel. V prvom rade, zvolená loď nesmie byť menšia a ľahšia od vašej, a sama musí byť predpisovo vyvážaná. Po druhé, bez opýtania nesmiete nič meniť na ich lanách, a svojimi musíte zabezpečiť vyvážanie ako na ich loď, tak aj priamo na breh (aby sa zabránilo pohybu spojených plavidiel a aby ten prvý mohol počas vašej neprítomnosti vyplávať a vašu loď bez problémov previazať). A po tretie - tu prechádzame k téme z nejakého iného kurzu, nie o manévroch ale o

### Ako pribrzdiť loď?

Člen posádky, ktorý prvý vyskočí na breh sa často ocitne v situácii, že musí lanom zastaviť loď, ktorú zotrvačnosť ďalej odnáša nežiadúcim smerom. Nie je dobré hneď pevne priviazať lano, lebo to vyvolá veľké trhnutie lode. Na druhej strane, ani pri malých lodiach nie je vhodné spoliehať sa na silu vlastných rúk - v hre sú veľké sily. Najlepšie je pribrzďovať loď lanom prehodeným okolo bitvy s jedným okom ako na obrázku. Upriamte pozornosť na správny a nesprávny smer lana - ak to urobíte nesprávne, môže sa stať, že lano sklízne z bitvy. Rovnaký princíp zjemňovania trhnutia sa môže uplatniť aj na druhom konci lana, na lodi. Namiesto okolo bitvy, lano sa môže podobným spôsobom omotať okolo vinšne. Je to dobré riešenie ak napríklad začínate niekoho ťahať na lane a chcete zmierniť prvé silné trhnutie napínaného lana.



námornom bontóne - vždy majte na mysli, že vy ste do istej miery hosť a musíte preukázať dostatočnú mieru prívetivosti a diskretnosti. Napríklad, najväčší prehrešok je prechádzať na breh alebo z brehu cez cudzí kokpit, môžete prechádzať *výlučne* cez čelo ich lode!

### Pristávanie kolmo na breh

Plavidlo je vyvážané medzi mólom a nejakým kotviacim bodom (bója alebo kotva). To je správne riešenie v prístavoch, kde vlny narážajú na breh alebo kde je pristávanie pozdĺž móla

nemožné. Zároveň je to (a čoraz častejšie) jediná možnosť v preplnených prístavoch kde sa snaží zmestiť čo najväčší počet plavidiel.

Opačne ako je obvyklé, doporučujeme vám pristávanie čelom k mólu namiesto kormou. Jednak preto, že manéver je jednoduchší (čo je viac ako dostatočný dôvod...); ďalej je tu menšie riziko, že narazíte kormidlom na skaly, ktoré niekedy trčia spod móla. Okrem toho prekračovaním zábradlia na čele sa ľahšie vystupuje na breh a, koniec koncov, budete mať väčšie súkromie v kokpíte a kajute. Bohužiaľ, s veľkými čartrovými loďami často nemáte na výber než pristáť kormou, lebo - vôbec nemajú kormovú kotvu, aj keď by mala byť vo výbave každej lode...

Manéver musí byť zložený zo štyroch krokov:

1. zakotviť, najlepšie kotvou s reťazou a nie s lanom (kvôli vrtuli) alebo upevniť lano na bóju na to určenú;
2. popúšťať kotvu alebo lano;
3. upevniť druhé lano na brehu (hoci aj dočasne rovno pred loďou);
4. pritiahnuť vonkajšie lano alebo reťaz (aj to môže byť dočasné).

Problém je v tom, že každé prílišné spomalenie prináša chyby v smere plavby, lebo kormidlo prestáva reagovať. Ak sa kotevné lano nepopúšťa, ak uzol na bóji vyžaduje veľa času, a vietor obyčajne fúka nejako z boku, plavidlo je znášané doprava alebo doľava a už vôbec nie je pred našou "dierou", zlyhali sme. Treba precízne pracovať motorom, na vyviazanie lana treba prísť až k mólu, presne, lebo na otázku "Loď pri móle?" môžeme počuť nepeknú odpoveď - buuuuum!

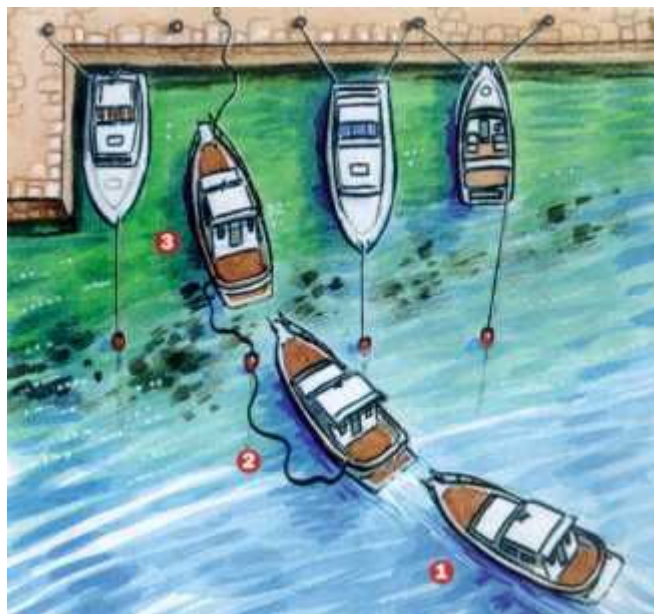
Ak sú poveternostné podmienky zlé a riskantné, doporučujeme aby ste každopádne pristávali čelom. Keď ste prehodili a vyviazali prvé lano na brehu, plavidlo treba správnym spôsobom vyviazať. Potrebne sú dve laná, vľavo a vpravo od lode, primerane napnuté, aby držali loď vzdialenú od susedných plavidiel. Zabezpečte, aby vaše laná nešli cez susedné lode. Ak sa križujú s cudzími lanami, dodržujte pravidlo, že nižšie lano musí ísť popod vyššie a nie že sa "ohýba" cez neho! Tak sa to sluší a patrí a tiež sa šetria laná.

V prístavoch kde sa vlny silno odrážajú od brehu myslíte aj na toto: Plavidlo, ktoré sa myká na takých vlnách môže byť skoro poškodené, lebo z jednej strany ho ťahá dlhé elastické kotevné lano na korme a z druhej strany smeruje lano ku brehu, ktoré je krátke a teda nepružné. To zapríčiňuje silné trhnutia čelných lán. Pevné vyviazanie musí byť aj v prístave so silným prílivom (za podmienky, že je loď dostatočne vzdialená od móla), lebo je vzdialenosť od móla po kotvu viac-menej stála, bez ohľadu na výšku prílivu.

### Zvláštne prípady

Určite sa ocitnete v situáciách, kedy budete nútení pristáť na rôzne neporiadne brehy, ktoré nie sú klasicky budované móla. Na severnom Jadrane sú časté móla na stĺpoch; betónová časť móla je ako most rozprestretá nad morom, postavená na oceľových alebo betónových pylónoch. (Typický príklad mólo pre osobné lode Silba-Žalič alebo Ika, Omišalj atď.) V takom

prípade, ak môžete, nepristávajte bokom, lebo vám ten pokus prinesie len trápenie. Ako správne umiestniť fendre? Čo sa stane ak príliv pokročí? Druhý problém predstavujú malé móla budované len skladaním samotných kameňov, prípadne len málo zosilnené betónom, akými sa vyznačujú napríklad Kornati. Väčšinou sú veľmi nízke a nerovné. Dávajte pozor na podvodnú časť trupu ak predsa len pristávate bokom! Osobitné nebezpečenie nízkych brehov spočíva



Kolmo na breh: manéver na tri ťahy.

(1) Priblížite sa najmenšou rýchlosťou mieriac pritom na bóju. (2) Prevlečte dostatočne dlhé lano cez oko na bóji; člen posádky na to určený to urobí na čele lode a potom nechá bóju prechádzať pozdĺž trupu. (3) Druhé lano sa hádže na breh, súčasne sa brzdí priťahovaním lana na korme.

Poznámka: napriek možným ťažkostiam pri zliezaní na breh z čela, je lepšie vyvážovať sa celom ku mólu. Plavidlo sa tak vystavuje menšiemu riziku nárazu do podvodných stien a posádka je chránená od indiskrétnych pohľadov.

v tom, že v dôsledku kývania sa lode na vlnách sa fandre "vyšplhajú" na breh - výsledok je rovnaký ako keby ste ich neboli použili!

3. časť: Vyvážovanie v silnom vetre a vyplávanie.