

DOBRÁ NÁMOŘNÍ PRAXE

1 OTÁZKA DOBRÝCH MRAVŮ

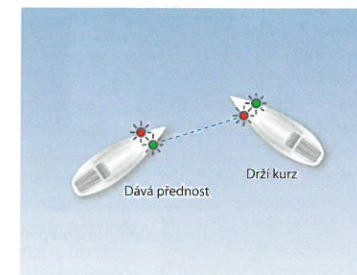
Ne každá závodící loď je zrovna na první pohled regatový speciál. Hodně plachetnic z lokálních klubů si občas o víkendu jen tak pro radost zazávodí s ostatními. Taková loď může být snadno považovaná za obyčejnou rekreační loď, kterou ostatně po většinu času skutečně je. Plachetnice na fotografii ovšem nemá vyvěšenou vlajku na zádi, což je mezinárodně známý signál pro to, že se právě účastní závodu. Jakmile závod dokončí nebo z něj odstoupí, měla by svou vlajku opět vyvěsit, aby ostatní závodníci i všichni okolo proplovající věděli, že se na ni již nevztahují závodní pravidla. Teď by jí ale ti z nás, kteří se jen tak projíždějí, mohli ze slušnosti dát přednost. Jednoho dne bychom na jejím místě mohli být my.



Žádná vlajka? Pak pravděpodobně závodí...

2 KDO MÁ PŘEDNOST?

Užitečnou pomůckou pro zapamatování pravidel přednosti při jízdě na motor ve dne je uvědomit si, které ze světél příslušné lodě byste viděli v noci. Červené (levoboční) světlo by znamenalo, že se máte mít na pozoru a že jí máte dát přednost. Zelená znamená „volno“, takže když vidíte její pravobok, můžete opatrně držet svůj kurz.



Představte si rozmístění světél a bude vám i ve dne jasné, kdo má při jízdě na motor přednost.

3 ROZPOZNÁNÍ HROZBY KOLIZE

Na moři poznáte nebezpečí kolize podle toho, že se váš náměr na příslušnou loď nemění. Zprvu to zjistíte tak, že držíte hlavu na místě a sledujete, jestli loď v dálce zůstává na stále stejné pozici vůči určitému vantu, sloupku relingu nebo jiné vhodné části lodě. Pokud se vám zdá, že hrozí možnost kolize, ale nejste si jistí, použijte k určení náměru na danou loď kompas a měření opakujte s tím, jak se k vám bude plavidlo přibližovat. Také můžete navíc využít informaci o elektronické zaměřovací linii z vašeho radaru. V ohraničených plavebních oblastech je vhodné sledovat, jestli se druhé plavidlo vůči svému okolí pohybuje. Přestože je značně obtížné dokázat to pomocí matematiky, tato stará praktická poučka funguje výborně, pokud ovšem není druhá loď v těsné blízkosti pobřeží. Když se vám tedy bude blížit se loď jevit stále v zákrytu se vzdálenou loukou, komínem nebo zaparkovaným autem, jste na kolizním kurzu a měli byste si na ni dát pozor!

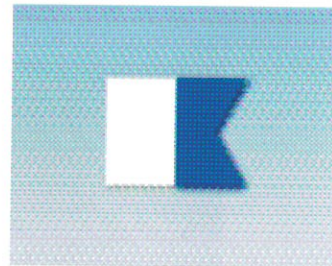


Pokud za lodí nejsou žádné orientační body, použijte pohled přes části lodě pro posouzení změn náměru.

4 POTÁPĚČ POD HLADINOU

Význam jednotlivých vlajek námořní vlajkové abecedy se už dávno v žádném jachtařském kurzu neučí, ale každý kormidelník by měl znát význam vlajky „A“, která hlásí: „Mám ve vodě potápěče, plujte okolo opatrně a sníženou rychlostí.“ Tyto vlajky jsou někdy vyrobeny z překlíčky, jindy z textilu, ale na potápěčských lodích je vždycky najdete.

Dívejte se po nich a řiďte se jejich významem! Pokud nějakou přehlédnete, můžete způsobit závažnou nehodu. I když zrovna nikoho nezraníte, kapitán potápěčské lodě vám jistě po zásluze vyčítá.



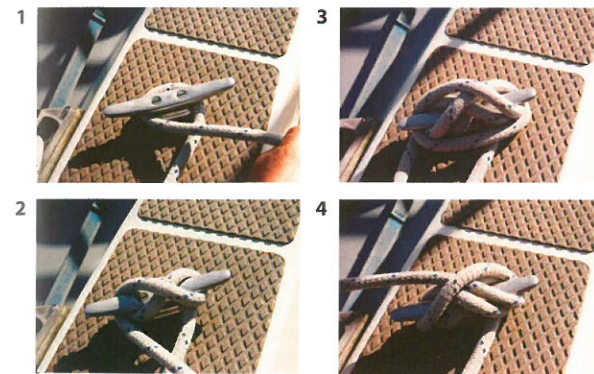
Budte ve střehu, pokud uvidíte vlajku „A“!

5 LANO NA VAZÁK

Univerzálně platná poučka ohledně vyvazování lana na vazák říká, že existuje celá řada naprosto stejně správných postupů. Při rozhodování, který z nich zvolit, je třeba položit si následující otázky:

- Když lano uvážu tímto způsobem, bude vyloučeno, aby se samo uvolnilo?
- Bude také vyloučeno, aby se lano na vazáku zaseklo?
- Obtočil jsem lano kolem vazáku tak, aby ho bylo možné při odvazování rychle vypustit, i když bude v tahu?

Když na každou otázku odpovíte „ano“, jste vyvázáni správně. Všimněte si, že na prvním obrázku jde lano kolem tohoto nešikovně umístěného vazáku tak, aby se druhá část této otáčky lana nemohla zaseknout pod tu první. Obrázek číslo 2 ukazuje další část úhledného uvázání s lanem překříženým tak, aby vytvářelo osmičky bez nebezpečí zaseknutí. Na obrázku číslo 3 vidíme klasickou půlotáčku a dvě osmičky zakončené plnou otáčkou. To je oblíbené řešení, ale pokud nemáte dostatek lana nebo je vazák příliš malý, nebojte se lano zajistit podtočením poslední otáčky jako na obrázku 4. Skutečností ale je, že ani toto nejsou jediné způsoby uvázání a můžete se setkat i s dalšími.



6 PODÍVEJTE SE DO LANOVÍ

Pokud jste si takeláž nastrojovali sami, můžete v ní mít plnou důvěru, ale v případě, že ne, vyplatí se vám před vyplutím zkontrolovat všechny čepy a šekly. Když nemáte možnost bezpečně vystoupat na stěžeň, vezměte dalekohled, nastavte ho na nejmenší přiblížení, vyčistěte čočky a pořádně si lanoví prohlédněte. Možná vás překvapí, co tam uvidíte.



Použijte dalekohled pro kontrolu vašeho lanoví.

7 KDEPAK JE TA KOULE?

Všichni víme, že po spuštění kotvy bychom měli vyvěsit černou kouli, ale mnozí z nás to ignorují. Jedním z důvodů je, že koule bývá častokrát schovaná někde ve skřínce za kufrem s nářadím a člověk tak pro ni snadno „zapomene“ zajít. Co ji tedy třeba ukládat přímo v kotevní studánce, kde bude vždycky po ruce?



Nechávejte kotevní kouli přímo ve studánce a nikam se vám nezatoulá.

8 NEUSTÁLE KOMUNIKUJTE

Každý kapitán se může tak zabrat do svých povinností, že zapomene udržovat posádku v obraze. Instruktaž před vyplutím by kromě vysvětlení obsluhy toalet nebo popisu umístění záchranného ostrůvku měla zahrnovat také základní informace o nadcházející plavbě. S ubíhajícími mílemi morálce posádky prospívá, pokud její členové vědí, jak plavba pokročila. Člen posádky, který právě mrzne v kokpitu, se bude cítit lépe, pokud bude vědět, že během hodiny se směr proudu otočí a že rozbouřené moře by se mělo brzy uklidnit. Povzbudivá zmínka, že do cíle zbývá už pouhých 15 mil, by vás mohla uchránit před vzpourou. Zdá se to být samozřejmé, ale lidé na to často zapomínají.



Dobry kapitán by měl svou posádku udržovat v obraze – je to skvělý způsob, jak posílit morálku.

9 VÝHLED Z MŮSTKU

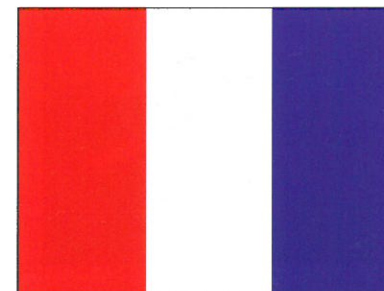
Často se to opakuje, ale je snadné zapomenout na fakt, že posádky velkých lodí nemívají dobrý výhled. Zde můžete z pohledu kormidelníka loď Solent vidět, jak vypadá jachta, která se mu pokouší protáhnout půl míle před přídíl. Tato plachetnice dopadla dobře, ale pokud by proplouvala o něco blíže a dostala se do problémů, lidé na můstku by vůbec nezaznamenali, že do ní narazili.



Výhled z pozice kormidelníka

10 VLAJKA, KTEROU BYSTE MĚLI ZNÁT

Jak již bylo řečeno, naštěstí jsou už pryč časy, kdy kapitáni plachetnic museli znát významy všech vlajek námořní abecedy. Schopnost poznat alespoň pár nejdůležitějších signálních vlajek však zůstává významným faktorem pro bezpečnost plavby. Vlajka „T“ vypadá jako francouzská vlajka s obráceným pořadím barev. Signalizuje, že loď, která ji vyvěšuje, je jednou z páru lodí táhnoucích vlečnou síť. Po pravo- nebo levoboku tedy bude mít pomocnici a jaké následky by mělo, pokud byste se ocitli mezi nimi, je lepší nedomýšlet. Tato metoda rybolovu není příliš častá – například v britských vodách je lov vlečnou sítí taženou mezi loděmi zakázán –, ale plavidla ostatních evropských zemí tuto vlajku přes den poctivě vyvěšují, i když jejich noční světelné označení občas pokulhává.



Vlajka „T“ připomíná francouzskou vlajku s obráceným pořadím barev.

11 ALÓ, ALÓ, ALÓ!

Plavba v cizích vodách znamená, že nikdy nevíte, kdy vás na palubě navštíví nějaké úřední osoby. Může se stát, že vás nechají na pokoji celé roky, a pak jsou jednoho dne u vás. Příslušnou dokumentaci není radno zanedbávat. Potvrzení o registraci, pojištění a zaplacení DPH, kapitánský průkaz, pasy, průkaz radiotelefonisty jsou v mnoha zemích minimem požadovaných dokumentů. Pokud je nebudete mít při ruce, můžete se ocitnout ve svízelné situaci.



Budte připraveni na úřední návštěvu!

12 PROTI, NEBO PO VĚTRU?

Letní plavba, jejíž plán neponechává dostatek prostoru pro změny počasí, může skončit mizérií a vzpourou. Neptun koneckonců nese sílu své větry tak, aby se to hodilo mrzkým plánům smrtelníků, a když se vydáme na plavbu, která už od začátku slibuje hodně dřiny, nikomu to na náladě nepřidá. Pokud vyrazíte na jednodenní vyjíždku, je logické vyrazit proti větru a vracet se po větru. Už od malička si raději odbýváme nepříjemné věci jako první, abychom si pak mohli užívat zábavu. Na delší plavbě by se vám ale mohlo stát, že pokud vyplujete proti větru, dorazíte do cíle unavení a pak jen budete bezmocně pozorovat, jak se vítr otáčí a nutí vás vracet se zase proti větru. Když začnete po větru, budete mít alespoň půlku plavby pěknou. Na zpáteční cestě pak máte stejnou pravděpodobnost, že se vítr otočí. Přínejhorším bude výsledek souboje s větrem 50 na 50, ale zákony pravděpodobnosti jsou na vaší straně. Zeptejte se kteréhokoliv hráče...



Vyrazit proti větru nemusí být dobrý začátek plavby.

13 S ODLIVEM ODCHÁZÍ VÍTR

Pokud znáte nějaké staré, vysloužilé dokaře, a budete s nimi při přílivu popíjet čaj někde v jejich boudě, zatímco venku bude pořádně foukat, jeden z nich určitě utrousí: „Žádné strachy, chlapi, však on se ten vítr s odlivem utiší.“ Čekám, že čtenáři, kteří se zajímají o vědu, budou nad takovými povídačkami kroutit hlavou, ale pozor! Někdy 15 mil od pobřeží na tom asi nebude zrnka pravdy, ale na řece nebo na pláži, která je lemovaná mělčinami, se s klesající hladinou vody objevuje stále více přirozeného větrného krytí. Vlny ustupují, a když je hladina o nějakých 7 metrů níž, také vítr jako by slabne. Pocitově jsou celkové podmínky nesporně příznivější. Pokud mi nevěříte, zkuste přejet přes vaši místní říčku při 9 Bf za přílivu a pak při úplném odlivu. Staří dokaři měli pravdu.



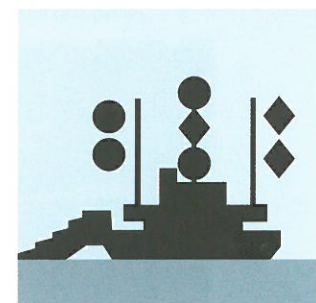
Teď to na moři nevypadá dobře, ale za odlivu obnažené skály hladinu uklidní.

14 POMŮCKY PRO COLREG

Zapamatovat si detaily colregu není snadné, zejména když netrávíte na moři každý den. V praxi pak často není čas vyhledávat nějaké obskurní pravidlo, když ho zrovna potřebujete. Jejich zapamatování vám mohou usnadnit mnemotechnické pomůcky. Tady je příklad.

Otázka: po které straně se má objíždět plovoucí rypadlo? Po straně s koulemi, nebo s kužely?

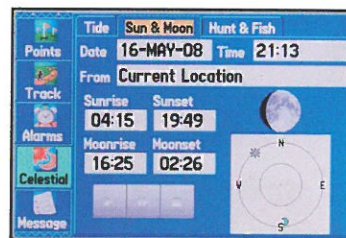
Odpověď: velké kulové! Po straně s koulemi projedete akorát velké kulové! Takže ho musíte objet po té opačné straně. Další si určitě dokážete vymyslet sami.



Kolem plovoucího rypadla projíždějte na straně s kužely.

15 MĚSÍČKU NA NEBI HLUBOKÉM

Manévrování za tmy v neznámém přístavu, ať už se jedná o vyplouvání nebo vplouvání, není nikdy úplná legrace, ale pokud nemáte na vybranou, může trocha měsíčního svitu znamenat velký rozdíl. Velmi vám pomůže, když si budete moct manévr naplánovat na dobu pár hodin po východu Měsíce, zvláště pokud bude Měsíc více než poloviční. Potřebné informace vám poskytne každý almanach (například Reeds), ale mnohem snadněji je najdete v mapovém plotteru. Jeho elektronický mozek přesně spočítá čas východu Měsíce pro vaši současnou pozici. Grafiky v přístrojích od Garminu vám dokonce ukáží, jestli je Měsíc v novu, v úplňku, či jestli couvá nebo dorůstá. Pokud dbáte na správnou námořní etiketu a při západu slunce spouštíte vlajku, pomůže vám s tím také.



Tento plotter od Garminu zobrazí aktuální fázi Měsíce.

16 ROZFOUKANÉ MOŘE

Je téměř jisté, že mnoho z nás se někdy v průběhu sezóny ocitne v nějakém odlehleém přístavu, kde budeme sedět schovaní a čekat, až se přežene obvyklá prázdninová vichřice. Člověka pak láká vyrazit za ochranu vlnolamů, jakmile vítr klesne pod 4 Bf, ale pokud vítr váh směrem na pobřeží, bude se loď venku potýkat s pořádně rozfoukaným mořem. Obvykle tak i přes slábnoucí vítr zůstaneme trčet v přístavu klidně celých 24 hodin. Řešením je samozřejmě vybrat si pro to trčení přístav s dobrou hospodou, pěknou pláží a multikinem nebo kasínem s nepozornými krupiéry. V tom tkví tajemství dobrého plánování plavby...



Pořádně se zamyslete, než vyplujete na moře rozfoukané vichřici.

17 MĚSÍC A PŘÍLIV

Pokud se plavíte v oblasti střední Anglie, zjistíte, že skočný příliv nastává vždy kolem poledne a půlnoci. Na jihu Británie připadá na šestou hodinu ranní a večerní. Na Temži obvykle dorazí v době kolem svačiny. Hluché přílivy pak mají logicky šest hodin zpoždění. Všichni víme, že příliv a odliv se řídí podle Měsíce a že maximum skočných přílivů můžeme čekat den nebo dva po úplňku nebo novu. Jakmile zjistíte, kdy přibližně nastává příliv a odliv ve vaší oblasti, bude vám stačit podívat se skrz mraky na Měsíc, abyste mohli předpovědět, kdy bude zítra odliv, což je stejný způsob, jakým to zjišťovali lidé předtím, než měli přílivové tabulky.



Pro předpovídání přílivu a odlivu využívejte co nejvíce pohled na Měsíc.

18 POHLED PŘES VLNY

Při zaplouvání do přístavu za tmy budete mít určité oči na stopkách a budete se snažit identifikovat příslušná světla. Může se stát, že výška vln bude větší, než v jaké budou vaše oči, když budete sedět za kormidlem. Úroveň vašich očí bude v pozici vsedě na malé jachtě něco přes metr nad hladinou, na velké jachtě s centrálním kokpitem pak i někde kolem dvou a půl metru. V každém případě znamenají dva metry, které získáte tím, že si stoupnete k patě stěžně, obrovský rozdíl. To, co před chvílí vypadalo jako nepravidelné blikající bóje, se může proměnit v přerušovaný maják, pokud jste dostatečně vysoko na to, abyste ten rozdíl byli schopni rozpoznat.



Maják u skal The Needles je oblíbené orientační světlo při plavbách Lamanšským průlivem – stoupnete si ke stěžní a rozeznáte ho od okolních zábleskových bójí.

19 TAŽENÍ KOTVY

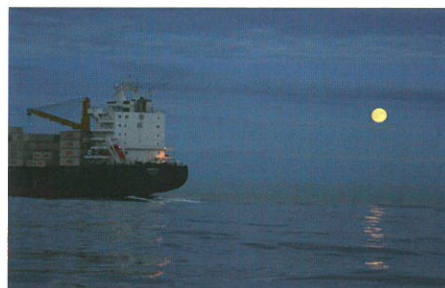
Zdaleka nejlepší metodou jak zjistit, jestli vaše kotva drží nebo ne, je najít dva objekty v zákrytu, které budou ležet po pravo- nebo levoboku ideálně co nejvíce v pravém úhlu k podélné ose lodě. Pro přesný odhad je nejlepší, když jsou tyto objekty co nejbližší. Můžete využít i jiné lodě, které vypadají bezpečně zakotvené, tedy pokud se s nimi později, když se něco zvrtné, nesetkáte na stejné pláži. Sledování změn náměru na kompasu je pro tyto účely velmi nepřesné a hodí se tedy pouze tam, kde nejsou žádné vhodné alternativy. V noci lze obvykle nalézt dvě světla nebo světlo a siluetu na obzoru v zákrytu. Na údaje o tažení kotvy z GPS je pak radno spoléhat se pouze za mlhy.



Při kotvení se dívejte na objekty v zákrytu.

20 MÍJENÍ LODÍ V NOCI

Ve dne je dávání přednosti na moři obvykle otázkou pouhé mírné změny kurzu směrem za zád' míjené lodě. Obvykle bohatě stačí změna o nějakých 20 až 30 stupňů. V noci je to ovšem jiná, protože z vaší lodě jsou vidět pouze poziční světla. Je možné, že poskytnete kvalitní radarový odraz, ale pro jistotu musíte předpokládat, že tomu tak není. Aby hlídka na můstku druhé lodě věděla, že jí dáváte přednost, musíte upravit kurz natolik, abyste jí vystavili světlo odlišné barvy. To pro vás může být sice nešikovné, ale je dobré vědět, že druhá loď nebude mít o vašich záměrech žádné pochyby.



Je lepší počítat s tím, že z vaší lodě jsou vidět pouze světla.

NAVIGACE

21 CÍL PLAVBY

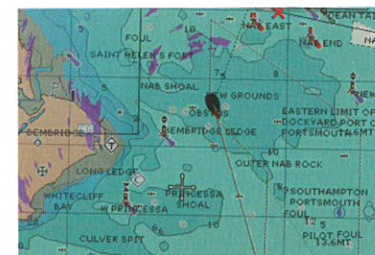
Když používáte mapový plotter, je vždycky dobré zadat cíl plavby jako trasový bod, přestože se třeba neobtěžujete se zadáváním žádných dalších. Na první pohled tak vidíte, jak daleko máte do cíle, jestli kurz k cíli odpovídá plánu vaší plavby, jak dlouho ještě potřebujete jet, jaká je vaše rychlost k cíli (VMG) v poměru k rychlosti lodě proti vodě a proti dnu, a především údaj o tom, jestli ještě stiháte zavíračku místní hospody – jinak také nazývaný předpokládaný čas příjezdu (ETA).



Zadejte cílový trasový bod – stále budete vědět, jak to ještě máte daleko.

22 DRŽTE SE TRASY

Používat mapový plotter bez toho, že byste aktivovali funkci „plánovaná trasa“, (*projected track*) je jako jíst hranolky bez soli. Plánovaná trasa vám vykreslí čáru vycházející z ikony lodě, která ukazuje, kde se budete nacházet v daném časovém bodu, za předpokladu, že rychlost lodě a proudů zůstane konstantní. Přestože nikdy není stoprocentně přesná, může být tato funkce skvělým pomocníkem. Pokud nevíte, jak ji využít, buď si přečtete manuál nebo věnujte půlhodinku procházení menu vašeho přístroje. Někde to tam bude!



Zapněte si na plotteru funkci „plánovaná trasa“ a vždy na první pohled uvidíte, kam jedete.

23 PROZKOUMEJTE SVŮJ PLOTTER

Přečtení manuálu je první věc, kterou mnoho lidí udělá po zakoupení nového kousku vybavení. Jiní se drží staré známé metody a po návodu k použití sáhnou teprve tehdy, až všechny ostatní pokusy selžou. Mnoho dnešních elektronických plotterů poskytuje kompletní informace o výškách přílivů a odlivů v celé řadě bodů na mapách, nejen v přístavech standardních, ale i sekundárních. To je sice skvělé, ale funguje to pouze pro ty navigátory, kteří se obtěžovali zjistit, která tlačítka bude nutné zmáčknout. Moje malá anketa ukázala, že překvapivě mnoho lidí si tu práci nedá. Pro další užitečné informace k tomuto tématu se podívejte na tip 41.



Využíváte svůj plotter naplno?

24 KDYŽ NEVÍM, PODÍVÁM SE

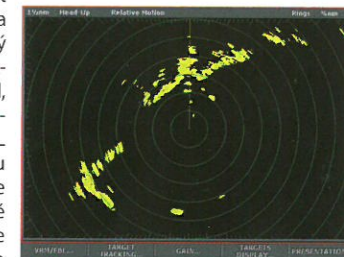
V případě, že si nejste jistí nějakým orientačním bodem nebo plavebním znakem na vodě či na pevnině, nejsnadněji si ho prověříte, když z GPS zjistíte, jaký by měl být náměr na příslušný bod z vaší pozice. Pak vezměte do ruky náměrový kompas, vyskočte na palubu a ujistěte se, že daný bod je na správném náměru. Vždy je tady nutné počítat s odchylkou způsobenou rozdílem v pozici lodě, ve které jste zjistili náměr v GPS a ze které jste měřili náměr kompasem. Pokud je zjištěná odchylka velká, sáhněte po dalekohledu a podívejte se znovu.



Je to východní kardinální znak, ale který? Ruční náměrový kompas vám to prozradí.

25 RADAROVÁ HLÍDKA V PRAXI

Aby byl radar skutečně účinným nástrojem, měla by u něj být téměř nepřetržitě kvalifikovaná obsluha. Na malé jachtě, kde je často kapitán jedinou osobou skutečně kvalifikovanou k obsluze radaru, může být držení nepřetržitě hlídky v praxi nemožné. V oblasti s větším provozem musí být za snížené viditelnosti pověřen sledováním obrazovky samozřejmě i někdo z posádky, ale v klidnějších vodách může být problém rozhodnout se, kolik času vyhlížením lodí na radaru strávit, pokud jste skutečně jedinou kvalifikovanou osobou. Jedním řešením je umístit obrazovku tak, aby byla viditelná z kokpitu, vypnout vykreslování měřících kruhů a nastavit zobrazovanou vzdálenost na šest mil. Celá obrazovka je pak čistá a každý nový odraz pěkně vynikne. Jakmile pak identifikujete cíl, můžete zapnout vykreslování kruhů, nastavit si EBL (elektronickou náměrovou přímkou) a VRM (Variable Range Marker; nastavitelné označení dosahu) a pak se vrátit do reálného světa kokpitu, odkud budete sledovat jeho další pohyb.



Přepněte vzdálenost na šest mil a vypněte kruhy pro přehlednější obraz.

26 ŘÍDTE SE ZÁKRYTY (TRANZITY)

Vypadá to, že tato loď by si správně měla pořádně rozbít příď o míjennou bój, ale proud ji snesl mimo kolizní kurz. Pokuste se odhadnout směr proudu, který kolem bóje prochází. Když se k bójce blížil, viděl kapitán, že mu pomalu přechází po zalesněném pobřeží za ní, a tak věděl, že i když bude mířit přímo na ni, mine tu bójku stejně jistě, jako by míjel Měsíc. Míjená bóje nezůstávala v zákrytu, takže nehrozilo žádné nebezpečí.



Sledujte proudy kolem bóje, řiďte se zákryty a můžete překážky mjet těsně.

27 POZOROVÁNÍ SLAPOVÝCH PROUDŮ

Ve střední části úžiny Solent na pobřeží Británie mohou námořníci vždy spolehlivě poznat, kterým směrem jde proud kolem mysu Calshot, a to podle toho, na kterou stranu je otočená místní majáková bóje. Úřady umístily na tuto bóji kotevní kouli, když před lety odtáhli původní majákovou loď. Koule je na bóji umístěna poblíž bodu upevnění jejího kotevního řetězu, takže je stejně dobrým ukazatelem, jako bývala kdysi příd' zakotvené majákové lodě. Takové ukazatele jsou k máni kdekoliv, kde je možné pozorovat pozici ukotvených plavidel nebo objektů, a jsou zvláště užitečné při přechodech mezi fázemi přílivu a odlivu. Na některých místech jsou bóje umístěny dokonce na malých lodích. Orientace podle nich je hračka. Jinde může být k dispozici třeba jen v dálce kotvící loď.



Majáková bóje u Calshotu ukazuje směr proudu.

28 PŘIROZENÉ UKAZATELE HLADINY

Tato loď vyplouvá na moře přes písčinu, ale její kapitán se nemusí dívat do tabulek a počítat výšku hladiny, aby zjistil, zda bude mít dostatek místa. O den dříve si při zájezdu zapamatoval, že pokud je část písčiny na pozadí fotky těsně nad hladinou, má pod sebou dost vody. Dno i písčina se samozřejmě mohou hned po příští velké bouři zase změnit a posunout. Prozatím si ale kapitán může být jistý, že tentokrát projede bez problémů.

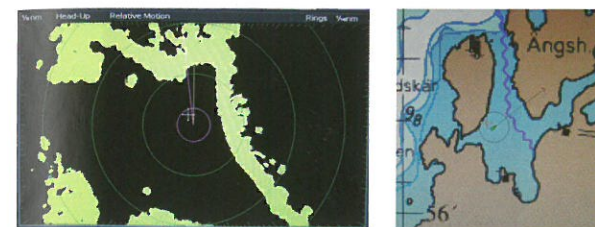


Pohled prostým okem opět poráží složitá měření.

29 JAK DALEKO OD POBŘEŽÍ KOTVÍTE?

Každý plavčík ví, že zakotvená loď se zdá být mnohem blíže k pobřeží, když se člověk dívá z její paluby, než to pak vypadá ze břehu. K ujištění, v jaké vzdálenosti jsou pobřežní skály, může dobře posloužit radar. Stačí nastavit měřicí kruhy tak, aby se některý z nich dotýkal odrazu nejbližších skal. V tomto případě nastavil kapitán kruh tak, aby odpovídal délce spuštěného kotevního řetězu. Pro upřesnění ještě odhadl přibližnou pozici své kotvy a nastavil na ni kurzorem střed pro vytyčení kruhu, ve kterém se loď může otáčet.

Stejná situace zobrazená na elektronické mapě slouží pro potvrzení z nezávislého zdroje dat. To je dobrý plán, protože radarový odraz od skal může být nekvalitní.



Povšimněte si, že mapa na plotteru je nastavena směrem k severu, kdežto obraz na radaru je ve směru natočení lodě. Šipka na mapě ukazuje pouze směr nedávného pohybu lodě a nesouvisí s její momentální orientací. Loď je ve skutečnosti natočena přídi na jih směrem do zátoky.

30 VYUŽITÍ PLOTTERU

Ovládání plotteru není příliš složité. Přestože někteří členové posádky nemusejí být zrovna papírově kvalifikovanými navigátory, naučte je používat plotter jako vizuální pomůcku, pro jejíž ovládání je třeba pouze selského rozumu. Ukažte jim, jak se přibližuje a oddaluje zobrazení mapy, a ujistěte se, že je jim jasné, v jakém měřítku jsou informace zobrazovány. Když pak s hlídkou přijde řada na ně, budou mít k dispozici další nástroj, který jim pomůže identifikovat, co kolem sebe vidí.



Naučte posádku používat plotter.

31 POSUNUTÉ DATUM – SKRYTÉ NEBEZPEČÍ PLOTTERU

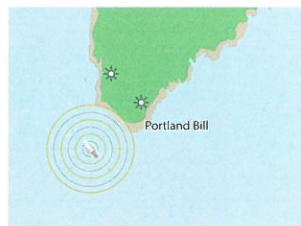
Na obrázku z června 2006 je loď vykreslená na obrazovce plotteru. Vypadá, jako by stála na parkovišti u místního supermarketu, přestože ve skutečnosti je bezpečně vyvázaná u východní strany doku. Vzdálenost k supermarketu je něco kolem 200 metrů. Nastavení plotteru je naprosto v pořádku – chyba je v rozdílu mezi údaji o šířce a délce z GPS a elektronickou mapou. Jinými slovy klasický posun data mapy. Když si domyslíte, co by se mohlo oné lodi přihodit, kdyby se její kapitán při zaplouvání do tohoto přístavu, třeba v mlze, plně spoléhal na přesnost svého plotteru, není třeba dodávat více.



Plotter ukazuje, že jachta parkuje na pobřeží, přestože je ve skutečnosti vyvázaná u mola.

32 KORMIDLOVÁNÍ PODLE RADARU

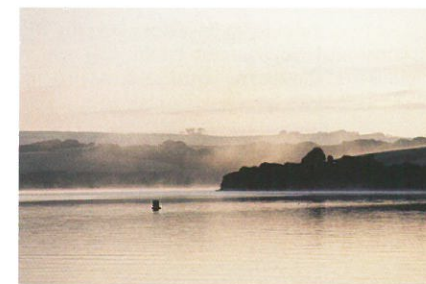
Pokud jde o zjišťování vzdálenosti od pevných objektů, jako jsou například útesy, je radar tím nejpřesnějším nástrojem na palubě plně vybavené jachty. Dobrým příkladem je situace při objíždění mysu Portland Bill, kdy je nutné držet se na dostatečně hluboké vodě, jeden až dva kabely (přibližně 250 – 500 metrů) od pobřeží, ale zároveň dobře využít proudů směřujících na moře. Držet se tak blízko pobřeží vyžaduje dobré nervy, ale nejsou tu žádné jiné orientační body, takže se musíte spolehnout na radar – pokud ho máte. Zvolte optimální vzdálenost, zapněte VRM (nastavitelné označení dosahu) a nastavte hranici kruhu na požadovanou hodnotu. Pro jistotu znovu zkontrolujte, jestli jste neudělali někde při výpočtech chybu a pak pokračujte v plavbě a držte hranici VRM v těsném dotyku s odrazem útesů. Nezapomeňte také na nezbytnou soustavnou kontrolu hloubkoměru a mějte na paměti, že hlavní slovo by stále měly mít vaše oči. Ty vám brzy řeknou, jestli jste se náhodou nepustili nějaké zásadní chyby.



Využijte radar pro udržování vzdálenosti od pobřeží.

33 IDENTIFIKACE ZNAKŮ

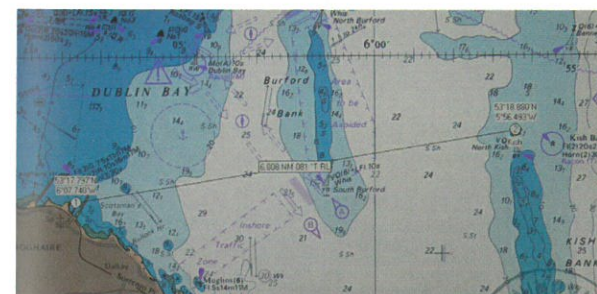
Zahlédli jste v dalekohledu tuto bóji, ale kousek od ní jsou ještě další. Je životně důležité zjistit, kterou z nich pozorujete. Jak to tedy uděláte? Řešení je jednoduché. Stačí změnit kurz trochu doleva tak, aby se bóje dostala do zákrytu s výrazným mysem za ní, a potom změřit příslušný náměr. Pak zbývá pouze vyčíst z mapy, která bóje je na daném náměru od pozorovaného mysu. Pokud situace na mapě nesedí, tak buď se bóje posunula ze své pozice, anebo je to bóje jiná. Nečekejte ovšem přesnost na desetinky stupňů. Bóje nejsou pevné objekty, ale pro tento účel obvykle postačují.



Jak zjistit, která je to bóje?

34 DATUM PRO GPS

Datum mapy je údaj, který najdete spolu s dalšími základními informacemi v popisku. Jakmile údaj o datu mapy zjistíte, například že je to OSGB 1936 (měření Britské kartografické společnosti z roku 1936) – máte na výběr dvě možnosti. V ideálním případě nastavíte svůj GPS přijímač na toto datum (projděte si menu nastavení). Pokud to nejde, použijte k přepočítání pozice z GPS informací o úpravě pozice získané ze satelitu (Satellite Derived Positions), ale to je praktické pouze v případě, že potřebujete mít velmi přesný údaj. Po většinu času na moři jsou pro vás takové odchylky spíše teoretická zajímavost, ale když hledáte bóji v husté mlze, hrají podstatnou roli.



Zjistíte datum vaší mapy a sesynchronizujete svůj GPS plotter.



35 POZICE Z NÁMĚRŮ SNADNO A RYCHLE

Když se odporučí váš GPS plotter a nemáte zrovna náladu na nějaké složité hrátky s náměrovým kompasem, abyste zjistili svoji přibližnou pozici, najděte si snadno rozpoznatelný objekt před přídílí nebo za zádí (může být i trochu mimo váš kurz – v tomto případě vezmeme například maják na mysu Dungeness). Nasměrujte loď tak, aby byl tento objekt před vámi nebo za vámi v linii vašeho kurzu. Kormidelní kompas vám teď ukazuje náměr na daný objekt a vy máte okamžitě k dispozici jasnou poziční linii. Držte kurz a čekejte, dokud se vám druhý rozpoznatelný objekt (zde vjezdové světlo kanálu Rye) nedostane na linii kolmou k vašemu kurzu. To nejlépe změříte, když použijete jako mušku průhled kolejnicí jezdce otěží hlavní plachty, rovný okraj zadní lavice v kokpitu, vhodné body na relingu či konstrukci kočárku nebo bimini. Bóji nyní máte v pravém úhlu vůči vašemu stávajícímu kurzu, takže na ni nemusíte dělat náměr.

Zakreslit takovýto kolmý výřez ze dvou objektů v mapě je už hračka. Nastavte podélnou stranu svého navigačního pravítka na váš kurz směrem na nebo od Dungeness (A) a pak ho posouvejte, dokud jeho kratší strana neprotne bóji (B). Roh pravítka vyznačuje vaši přibližnou pozici (C). Udělejte si křížek na mapě a zápis do lodního deníku a honem zpátky za kormidlo.



Vypadl GPS plotter? Použijte rychlé náměry.

36 VYPOČTENÁ POZICE

Pokud jste nuceni zanést vypočtenou pozici do mapy více než hodinu plavby od místa vyplutí, nesnažte se ji vynášet po jednotlivých hodinách. Místo toho zakreslete vypočtenou pozici pro celý úsek plavby ze svého kormidelního kurzu a z celé upluté vzdálenosti a následně pak zaneste v celých hodinových úsecích snos proudem.



37 DRŽTE SI ODSTUP

Pokud jste v revíru Severního moře jako doma, budete jistě vědět, že malé kroužky vykreslené na mapě kolem plynových a ropných těžebních plošin znamenají, že si od nich musíte držet odstup minimálně 500 m. V případě, že tudy jen proplouváte, možná jste tu malou poznámku na mapě přehlédli, takže na ty malé přerušované kroužky pozor. V noci na většině těchto plošin a jejich obslužných konstrukcích vyblíkávají světla písmeno U – *Uniform* v Morseově abecedě. To tradičně znamená „hrozí vám nebezpečí!“.



Všímejte si tečkovaných kroužků na mapách a vyhýbejte se těžebním plošinám!

38 KORMIDLOVÁNÍ PODLE OKA

Pokud není vjezd do vybraného přístavu blokován mělčinami na jedné či na obou stranách, je překvapivě jednoduché řídit se osvědčeným přístrojem – lidským okem.

Při příjezdu v kolmém směru je poměrně snadné najít pomyslný bod uprostřed mezi břehy. Když vzniklé půlky rozdělíte znovu na polovic, máte poměrně přesné čtvrtiny. Rozdělit prostor mezi břehy na třetiny je také překvapivě snadné a přesné.

Podívejte se do mapy a v případě, že vjezd není příliš úzký, je docela možné, že jedna z takových pomyslných linií vás bezpečně navede do přístavu či okolo nebezpečných skalisek. Pokud si ale nejste skutečně jisti, raději se kormidlování podle oka vyhněte.



Toto vypadá na první pohled jako snadný vjezd, ale v jedné jeho třetině se pod hladinou schová skála.

39 POMOCNÍK V MLZE

Když nastoupí každoroční mlhy, jsme teď díky GPS v mnohem větším bezpečí. Nicméně jen naprostý blázen by se plavil v mlze a plně se spoléhal na to, že tento přístroj nemůže selhat. V dobách vypočtených pozic byla každá míjená bóje pečlivě zaznamenána spolu s časem a vzdáleností dřív, než kormidelník podruhé mrknul. Znamenalo to jistou přesnou pozici a nový startovní bod. Ani vyhladovělí Izraelité nevtáli manu nebeskou s takovou vděčností.

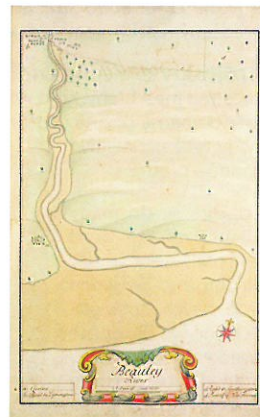
Ovšem i s jistotou v podobě GPS plotteru může být za špatné viditelnosti vážnou chybou bóje nezapisovat. Představte si, že sejdete do salónu a obrazovka GPS na vás bude slepě civět dvacet minut poté, co jste ignorovali jasně popsanou bóji!



Nezapomeňte si zapisovat označené bóje při plavbě v mlze! Nikdy nevíte, kdy vám vysadí plotter.

40 VÝMĚNA MAP

Všichni bychom rádi měli mapy v naprostém pořádku, ale pro některé z nás to bývá obtížný úkol. Možná máme zrovna hluboko do kapsy, možná je náš soubor map už natolik obrovský, že by bylo nemyslitelné zařadit do něj všechna vydání *Zpráv pro námořníky*, která bychom potřebovali. Nebo jsme prostě jen líní. Můžeme se vymlouvat na co chceme a mumlat si něco o tom, že skály se přece nehýbají, ale občas přeci jen potřebujeme vědět naprosto přesně, kde se nachází určitý maják nebo bóje. Ale nemusíme zoufat, ani pokud jsou naše mapy podobného data vydání jako tato. Almanach Reed's obsahuje seznam všech plavebních znaků ve všech regionech, i s jejich pozicemi a charakteristikou. Tyto informace jsou aktualizovány nejnovějšími údaji. Není to dokonalé řešení, ale určitě je lepší než soubor map většiny lidí.

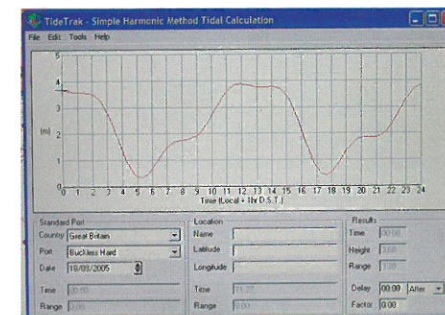


Podívejte se do almanachu, pokud se chcete ujistit o pozici plavebních znaků.

41 BERTE PŘEDPOVĚDI PŘÍLIVŮ S REZERVOU

V dnešní době už nejsou hladiny přílivu a odlivu v sekundárních přístavech takovým postrachem, jakým bývaly – tedy pokud máte plotter. Zde je pro ukázkou okno z počítačového programu. Většina lodních plotterů nabízí podobné funkce, pokud víte, kde je hledat, a to znamená konec zápolení s interpolacemi a grafy.

Je tu jen jediný problém. Čísla na vašem plotteru se můžou zásadně lišit od údajů na obrazovce přístroje od jiného výrobce na lodi 50 metrů od té vaší. Většinou jsou tyto hodnoty bez problémů použitelné, ale pokud nemáte velkou rezervu a potřebujete znát výšku hladiny na decimetry, možná je načase naostřit tužku, vytáhnout tabulky a přece jen se pustit do těch grafů. A ani tehdy není výsledek vašich nejpřesnějších výpočtů ničím jiným než pouhou předpovědí. Jen ryby vědí, kolik tam té vody doopravdy je.



Digitální předpověď přílivu může vypadat profesionálně, ale nebývá na ni naprostý spoleh.

42 PĚKNĚ PO JEDNOM

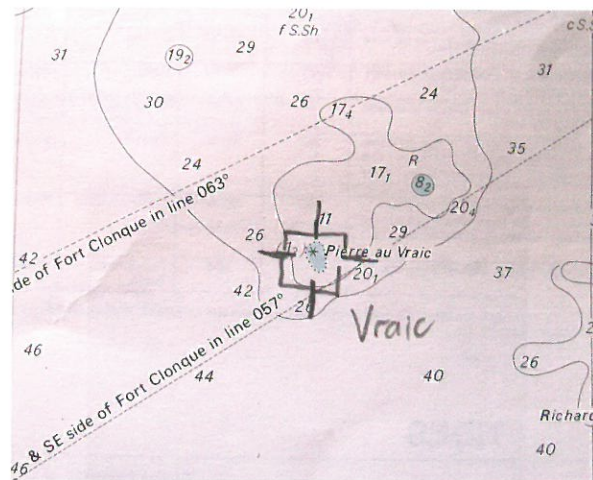
Tato loď by měla jet kurzem 313°. Místo toho jede 330°, protože kormidelník navigátora špatně slyšel. Za větrného počasí zaslechl pouze „třístatí... něco“. Loď tedy míří nesprávným kurzem neznámo kam. Předávejte povely o kurzu zřetelně a po číslech, tedy „tři, jedna, tři“ namísto „tři sta třináct“, a vyhnete se nedorozumění.



Tři jednotlivá čísla by znamenala správný kurz.

43 OZNAČENÍ NEBEZPEČÍ TRASOVÝMI BODY

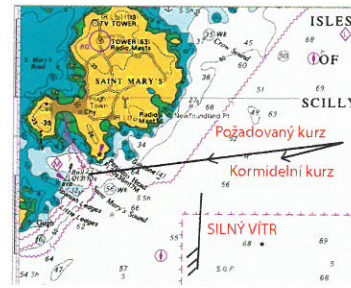
Všichni jsme zvyklí zadávat trasové body na volnou vodu, ale někdy je pro bezpečné obeplutí neoznačené překážky nejlepší taktikou umístit trasový bod přímo na ni. Zvlášť užitečné je to na papírové mapě v případě, že je vám jedno, po které straně nebezpečné místo minete. Jak se bude trasový bod přibližovat, postačí, když se ujistíte, že se váš náměr na něj mění, jako by to byl viditelný objekt. Dokud se náměr mění, nemůžete nebezpečí trefit. Zakreslete trasový bod takto, a dokonce i uvidíte, čemu že se to vlastně máte vyhýbat



Označte nebezpečná místa trasovými body.

44 KOMPENZACE SNOSU VĚTREM

Pokud nejste profesorem matematiky a nedokážete myslet v číslech, je vizuální pomůcka nejsnadnějším způsobem výpočtu správného kurzu pro kompenzaci snosu. Načrtněte do mapy kurz, kterým chcete jet, a pak k němu zakreslete čáru ukazující směr větru. Ta vám dá představu o tom, na kterou stranu si budete muset kurz upravit tak, abyste se udrželi v tom správném směru. Zakreslete si třeba malou šipku a dostanete kurz, který předáte kormidelníkovi. O kolik stupňů kurz upravit, je záležitost na delší povídání. Když nebudete vědět, zkuste něco kolem 7°...



Pro kompenzaci snosu větrem použijte jednoduchou vizuální pomůcku.

45 ZUB ČASU

„Vjezd do přístavu leží na východ od zřetelně viditelné věže pevnosti,“ tvrdí sebevědomě plavební příručka. Problém je, že informace v každé takové příručce jsou aktuální jen natolik, nakolik je aktuální poslední návštěva jejího autora v daném místě. V oblastech, kde neustále probíhá čilá stavební aktivita, lze v knihách, které nejsou aktualizovány každoročně, předpokládat určitou míru nepřesnosti. Nesuďte tedy autora příliš přísně. Poskytované rady byly správné v momentě, kdy pro ně sbíral podklady, a pokud je pečlivý, v příštím vydání je upraví. Pokud mezitím uvidíte, že se někde starobylé orientační body ztrácejí mezi novou výstavbou, je vašim nejlepším pomocníkem trasový bod v GPS zadaný do blízkosti vjezdu do přístavu.



Nová výstavba může zakrýt orientační body.

46 PROJEDE, NEPROJEDE?

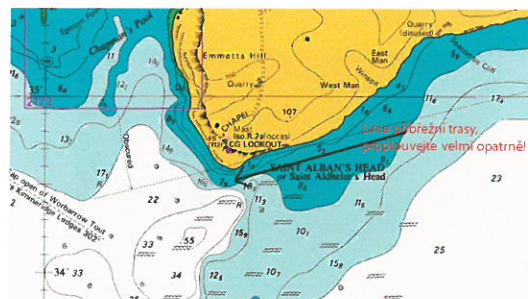
Podjezdové výšky mostů na mapách Admirality jsou uváděny při nejvyšším astronomickém přílivu (HAT) – je tedy velmi nepravděpodobné, že byste pod nimi našli méně místa. To je sice pěkné, ale jen do doby, než vám vaše výpočty řeknou, že by vám nad korouhvičkou větroměru měl zbývat jen pouhý metr nebo dva. Potom, když se budete blížit k mostu, se všechno bude zdát trochu natěsno. Jedno řešení je samozřejmě projíždět co nejpomaleji. O něco spolehlivější plán je vyslat na vrcholek stěžně třeba některého z méně potřebných členů své posádky. Pokud nenajdete žádné dobrovolníky a poplujete s proudem, zkuste se jím nechat unášet zádi napřed. Budete mít dokonalou kontrolu nad svou rychlostí a pokud si třeba tuknete topenantou o beton, můžete vmžiku na plný plyn uhánět do bezpečí.



Podjíždění mostu je občas infarktový zážitek.

47 ZRÁDNÉ CESTIČKY

Plavební příručky a staří mořští vlci s oblibou doporučují své oblíbené příbřežní trasy kolem míst, kde se čtvrt míle od pobřeží moře divoce zmítá v silných přílivových proudech. Některé takové trasy v těsné blízkosti pobřeží jsou spolehlivé, jiné méně, a tak se vyplatí být připraven na nejhorší. Tyto trasy mohou být také velmi úzké a stačí málo, aby se oblast, ve které by měl být úplný olej, proměnila ve zpěněný kotel lámajících se vln. Nejlepší radou je využívat tyto trasy, jen pokud se podmínky zdají být v pořádku. Rozhodně se ale vyplatí mít se na pozoru a vyhlížet bílé hřebeny vln. Mějte po ruce harnesy a buďte připraveni na pořádnou jízdu.



Příbřežní trasa u St Alban's se dokáže pořádně rozbourit.

48 OKAMŽITÉ POZIČNÍ LINIE

Když proplouváte blízko u pobřeží, může se stát, že nebudete mít čas měřit poziční linie námořním kompasem a zakreslovat je do mapy. Tady je pár tipů, jak zjistit náměr i bez ručního kompasu.

- Objekt na pravo- nebo levoboku: ideální je, pokud můžete objekt pozorovat podél kolejnice jezdce otěží hlavní plachty nebo podél rovné hrany nástavby paluby či krytu schůdků do salónu. Pak odečtete nebo přičtete 90° k údajům z kormidelního kompasu.
- Objekt je přímo před nebo za lodí: zde můžete opět použít kormidelní kompas téměř bez přípravy nebo bez dlouhého přemýšlení. Pokud je objekt v rozmezí 30° od kurzu, stačí jen na chvíli zamířit lodí přímo na něj či od něj. Je to mnohem jednodušší než použít ruční námořný kompas.



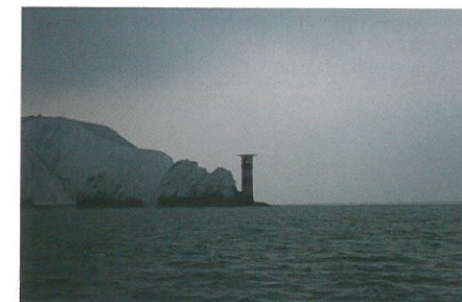
Pro náměr na maják stačí zamířit lodí přímo na něj a odečíst kormidelní kompas.

49 POČÍTEJTE SVĚTLA POŘÁDNĚ

Co přesně znamená pro navigátora v praxi zkratka Fl (3) 15s? Samozřejmě je to zábleskové světlo se třemi záblesky v periodě 15 vteřin. Ale kdy začít počítat?

Odpověď je, jakmile uvidíte záblesk a pak počítáte vteřiny až do doby, než uvidíte ten samý záblesk. Ať už se jedná o světlo zábleskové nebo přerušované, znamená uvedená perioda celý cyklus, nejenom dobu, po kterou světlo nesvíí.

Je vhodné naučit se počítat vteřiny s co největší přesností. Zkuste počítání postaru: „Jednadvacet, dvaadvacet, třiadvacet...“ Od třiceti můžete začít znova.



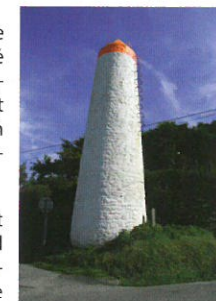
Naučte se počítat vteřiny přesně.

50 CESTIČKA MEZI SKALISKY

Dokonce i mapový plotter se může mýlit. Když se budete proplétat sice dobře „prošlapanou“, ale uzounkou cestičkou mezi skalisky, i ta nejmenší odchylka v datu mapy pro vás může znamenat vážné ohrožení. Muži, kteří před staletími stavěli náměrné tranzitní body, jako je ten na obrázku, věděli, že pokud udělají chybu, budou za to viset na šibenici. To jim dodávalo potřebnou motivaci, aby to udělali opravdu správně.

Z tranzitních bodů sice nedostanete detailní informace o tom, jak to ve vodě okolo vypadá, ale když se budete proplétat mezi útesy, potřebujete vědět s naprostou jistotou pouze to, že do nich nenarazíte. Náměrné body tvoří tranzitní linii jdou přímo k věci.

V každém případě je mnohem snazší dívat se na dva objekty v zákrytu přímo před vámi než reagovat na to, co vám vykresluje nějaká obrazovka – zvláště pokud se o to snažíte ve vlnách. Jedním z tajemství moderní navigace je vědět, kdy se vrátit ke starobylým osvědčeným metodám.

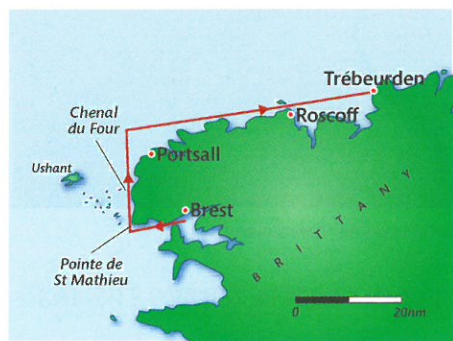


Objekty v zákrytu netrpí rozdily v datu map.

51 SVEZENÍ ZDARMA

Svezení zdarma na příbřežních vířivých proudech nabízí mnoho mysů. Tyto proudy se u nich vytvářejí v období přechodu mezi fázemi přílivu a odlivu a u mohutných výběžků pobřeží, jako jsou mysy Land's End, Chenal du Four nebo okolí Doverské úžiny, se můžete s proudem svést opravdu daleko. Zde je typický příklad.

Čtyřicetistopá plachetnice opustí marínu v Brestu na jižní vítr dvě a půl hodiny před maximálním odlivem a 15 mil k mysu Pointe de St. Mathieu ujede na posledních zbytcích odlivových proudů. Tady přesejde na první z proudů směřujících k severu, který ji ponese 20 mil přes Chenal du Four právě včas na to, aby stihla chytit počátek západního vířivého proudění u Portsall. Pokud bude pokračovat na silném přílivovém proudu, bude ji unášet po dalších sedm hodin. To ji dostane až na úroveň Trébeurden, o 50 mil dál, s hodinou k dobru na to, aby se dostala přes práh bazény maríny. To je tedy den!



Z Brestu se můžete nechat nést proudem celých 14 hodin.

52 JÍZDA PEŘEJEM

Jen proto, že na mapě v nějakém místě nejsou značky pro tzv. overfalls, tedy jakési mořské peřeje, neznamená to, že tam tento typ proudových vln nenajdete. Zvláště pokud foukal silný vítr (nebo stále fouká) a proud mířil proti němu. Pak očekávejte to nejhorší a dobře utěsněte všechny lukny. Možná budete příjemně překvapeni, ale pokud namísto toho dostanete pořádný výprask, aspoň na něj budete připraveni.



V okolí téměř všech mysů se dá očekávat hladina rozvířená proudem.

53 ZATRACENÉ DESETINY

Zde vidíte typický údaj o šířce a délce z GPS, se třemi desetinnými místy. Na vysvětlenou, dvě desetinná místa znamenají přesnost na necelých 20 metrů. Třetí desetinné místo by pak mělo znamenat určení pozice lodě s přesností odpovídající rozpětí vašich rozpažených rukou – jeden sáh. Jen sotva si lze představit, že by nějaká mapa, snad s výjimkou těch nejpřesnějších map přístavů, byla vypracována na takovou úroveň přesnosti. Nehledě na záležitosti ohledně data mapy. V praxi tak povětšinou poslední desetinné číslo pro jachtaře znamená pouze ztrátu času. Obvykle potřebujeme pouze první desetinné místo míle. Na běžné příbřežní mapě může znamenat už samotná čára od tužky větší vzdálenost. Zápasit s více desetinnými místy, než je nezbytné, znamená zbytečný stres a může vést k aritmetickým chybám. Není nutné věci zbytečně komplikovat.

Navigator	
Lat	50 17.898N
Lng	1 03.381W
COG	182.6
SOG	5.4
ROT	
Hd T	180.0
UTC	12:05:03 (12:05)

Více desetinných míst znamená většinou ztrátu času.

54 SKRYTÁ NEBEZPEČÍ

Jachtaři bývají povahou optimisté, ale když přijde na to uhadnout, co se skrývá pod hladinou, je lepší být opatrný. Při přílivu je z tohoto izolovaného nebezpečí na skalách Black Rock v ústí řeky Fal vidět jen horní část tyče s koulemi a člověk by tak mohl být v pokušení domnívat se, že překážka je pouze přímo pod znakem. Tento snímek ukazuje, kam až ve skutečnosti kameny sahají. Pokud si nejste jisti, držte si odstup.



Nemyslete si, že nebezpečí leží jen přímo pod znakem. Často to není pravda ...

55 COG, SOG A LOG

Mapové plottery ani GPS prozatím neměly vliv na nutnost provádět pravidelné zápisy do lodního deníku. Každý lodní deník má kolonky pro uploutou vzdálenost podle logu a pro kormidelní kurz. Závodní lodě uvádějí možná navíc ještě rychlost proti vodě. Všechny tyto kolonky jsou stále důležité, ale v dnešní době má smysl přidat ještě dvě další. COG (Course Over Ground) – kurz proti dnu a SOG (Speed Over Ground) – rychlost proti dnu. Tyto údaje vyčtete z GPS a zapíšete během pár sekund.



Tato GPS jednotka zobrazuje COG jako „TRACK“ a SOG jako „SPEED“.

Lodní deník pak poskytne data pro vypočítání přibližné pozice. V případě, že se vám odporoučí GPS, je možné, že odejdou zároveň i ostatní přístroje, včetně logu. Není však pravděpodobné, že bychom zároveň ztratili povědomí o čase, který odjakživa spojuje rychlost a vzdálenost. Pokud se nějak zásadně nezmění váš kurz a rychlost proti dnu, nabízejí skvělý podklad pro výpočet vaší současné pozice.

56 ZKONTROLUJTE SI TRASOVÉ BODY

Pokud k navigaci používáte GPS a papírovou mapu, je nejjednodušším způsobem, jak zkontrolovat každý trasový bod, ještě před vyplutím zadat body do svého GPS plotteru pomocí hodnot šířky a délky odečtených z mapy. Pak aktivujte pěkně jeden bod po druhém a zapište si vzdálenost a kurz z vaší současné pozice. Víte naprosto přesně, kde momentálně jste, protože stojíte na kotvišti. Použijte odpichovátko a navigační trojúhelník, abyste zjistili, jestli se čísla z obrazovky shodují s mapou. Pokud zjistíte nějakou nesrovnalost, údaje o pozici si pořádně překontrolujte.



Zkontrolujte trasové body ještě v marině. Odpovídají vzdálenost a kurz situaci na mapě?

57 DVOJITÝ ZÁKRYT

Každý kapitán zná metodu využití dvou objektů v zákrytu pro udržení lodě v kurzu v bočním proudu. Méně známou metodou je sledování obou stran vjezdu, jako třeba u tohoto kanálu do přístavu Honfleur v ústí Seiny. Přílivové proudy jsou tu velmi silné, takže je důležité strefit se přesně doprostřed vjezdového kanálu. Není tu však žádná náměrná (tranzitní) linie. Řešením je sledovat obě strany mola a ujistit se, že z každého z nich vidíte stejnou část. Pokud z jednoho z nich uvidíte výrazně větší část než z toho druhého, jste na nebezpečně šikmé ploše.

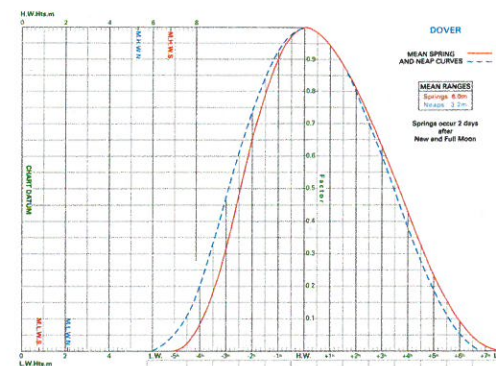


Pokud nemáte lepší zákryt, pozorujte obě mola.

58 POČÍTÁNÍ HLOUBKY SNADNO A RYCHLE

Provedení výpočtu, který vás uchrání před nedobrovolným uváznutím na suchu při odlivu, je mnohem jednodušší, než se zdá. Pro zjištění, na jaké hloubce zakotvit, zapomeňte na interpolace z malých čísílek na vaší mapě udávajících hloubku. Jednoduše vyplňte přílivovou křivku (nebo použijte tu z vašeho mapového plotteru) a zjistíte, jak vysoko je voda v současné chvíli a na jakou úroveň klesne za odlivu. Rozdíl těchto údajů znamená výšku, o jakou poklesne hladina.

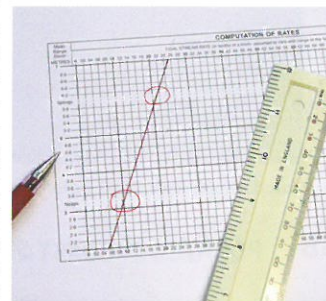
Výsledné číslo pak stačí přidat ke hloubce, na jaké byste rádi stáli při maximálním odlivu, tu pak najít sonarem a spustit kotvu.



S přílivovými křivkami v almanachu je počítání hloubek snadné.

59 POČÍTÁNÍ PŘÍLIVOVÝCH PROUDŮ

Pokud už od vašich kapitánských zkoušek uplynul nějaký ten čas, pak jste jistě zapomněli teoretické znalosti týkající se výpočtu rychlosti přílivových proudů z tabulky nazvané *computation of rates*, která si tiše hová na začátku britského *Admiraltního atlasu přílivových proudů*. Ve vašem běžném almanachu tuto tabulku nehledejte. Ta totiž slouží pouze a jenom k výpočtu hodnot pro skočné a hluché slapové proudy pro všechny šípky v tomto atlasu a její použití je mnohem snadnější, než se zdá. Stačí jen udělat tužkou značku na přerušované čáře pro rychlost proudu u hluchých hodnot (*neap*) a další značku na čáře pro rychlost skočných proudů (*spring*). V tomto případě jsou to hodnoty 1,0 uzlu a 2,1 uzlu. Spojte znaménka rovnou čarou. Nyní se podívejte na přílivové tabulky a zjistěte rozdíl přílivu a odlivu pro daný den (rozdíl mezi hladinou za přílivu a za odlivu). Vyhledejte si tuto hodnotu na stupnici v levé části tabulky a přeneste ji na čáru, kterou jste nakreslili. Tento bod vám vyznačí hodnotu pro rychlost proudu, kterou odečtete v horní části tabulky. Když vezmeme rozdíl hladin 4,8 m, vychází zde rychlost proudu 1,6 uzlu.



Práce s touto tabulkou je snadnější, než se zdá.

60 JE TO NA OČÍCH, ALE NENÍ TO VIDĚT

Stále se vám nedaří najít bóji nebo čelo mola, které vyhlížíte z moře? Podívejte se do mapy a zkuste najít nějaký opravdu velmi nápadný objekt na pobřeží, který byste mohli dostat do zákrytu s tím, co hledáte. Poznamenejte si náměrnou linii tvořenou těmito objekty a dojedte na pozici, na které bude vaše loď na této linii vycházející z nápadného objektu. Hledaný objekt pak najdete přímo před ním.



Kostel nepřehlédnete, ale maják pod ním byste jinak hledali těžko.

61 NORMÁLNÍ TLAK

Výška přílivu a odlivu se může od předpovědi odchylovat až o 30 centimetrů podle hodnoty atmosférického tlaku. Další lokální faktory jako třeba vítr také hrají roli, ale jejich vliv je těžké předpovědět, pokud danou oblast dobře neznáte.

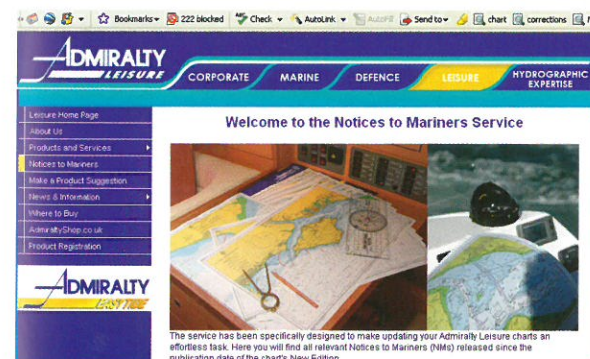
Všechny předpovídané hodnoty výšek hladiny počítají s průměrným barometrickým tlakem. Za ten můžete považovat 1 013 milibarů (mb). Pokud tlak stoupne o 30 mb nad tuto hodnotu, zvýšená „hmotnost“ vzduchu, působící na hladinu, ji stlačí přibližně o 30 cm. S tlakem o 30 mb pod 1013 mb výška hladiny vyskočí o 30 cm nad předpovídanou hodnotu. To při rozdílu tlaků 983 mb a 1 043 mb znamená rozdíl hladin 0,6 m. Hodnotu pro jakýkoliv tlak lze snadno dopočítat. Mějte na paměti, že každá odchylka se bude týkat všech stavů hladiny, za přílivu, za odlivu i ve všech fázích mezi nimi.



Vypočítali jste si výšku hladiny, ale jak spoolehivá je vaše předpověď?

62 NIKDY SE NEZTRATÍTE

Se spolehlivou GPS navigací po ruce nás to svádí brát mlhu na lehkou váhu. Hledáte maják na písčíně Chichester Bar? Prostě natuknete trasový bod a zmáčknete „Navigovat k“. Ale co když ten maják vloni přemístili a mapa na vaší půjčené lodi neukazuje jeho novou pozici? Aktualizace skromné sady map je v dnešní době snadná. Nemusíte už čekat na nové vydání Zpráv pro námořníky a pak se prokousávat spoustou textu o majácích někde u Singapur. Stačí navštívit stránky www.nmwebsearch.com, kliknout na typ map, jež používáte, a zvolit mapu, kterou chcete aktualizovat. Konec tápání ve tmě!



Aktualizace map je snadnější než kdykoliv předtím.

63 JEDNA KU TŘICETI

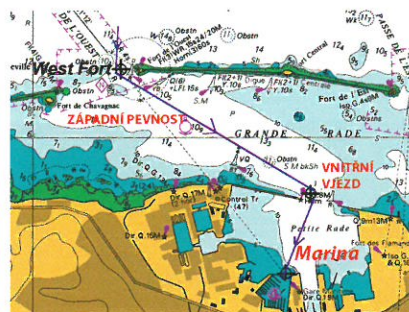
Délka jedné námořní míle je 1 852 metrů. Pokud toto číslo vydělíme počtem minut v hodině, tedy 60, vyjde nám, že za jednu minutu urazí loď jedoucí rychlostí jednoho uzlu přibližně 30 metrů. Při jakékoliv rychlosti vám tak stačí vynásobit údaj v uzlech číslem 30 a vyjde vám vzdálenost, kterou jste urazili za minutu. Stane-li se, že máte muže přes palubu a na GPS jste zmáčkli tlačítko MOB, bude to nešťastníka unášet od označené pozice každou minutu o 30 metrů krát rychlost proudu. Když ho při rychlosti proudu dva uzly nebudete mít zpátky na palubě do sedmi minut, bude od označené pozice něco přes 400 metrů, tedy téměř čtvrt míle. Při stejném násobení číslovkou 100 namísto 30 dostaneme příslušné údaje ve stopách.



Zmáčkli jste tlačítko MOB, ale zůstane váš muž přes palubu na místě?

64 VÍCE CÍLOVÝCH BODŮ

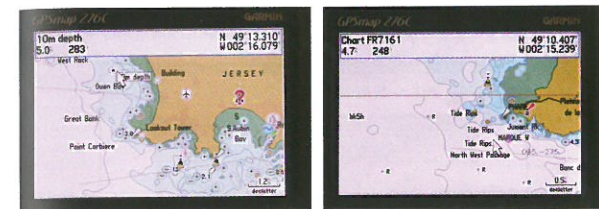
Při delší plavbě má člověk tendenci zadávat pouze jediný trasový bod přímo u vjezdu do přístavu. Ovšem potmě může osvětlení na pobřeží velmi ztížit hledání vnitřních bójí a vjezdových světel přístavu. Zvláště pak pro ty, kteří do přístavu zaplouvají poprvé a neviděli ho ani ve dne. Přidejte trochu oparu, nebo dokonce pořádnou mlhu, a vmžiku nevíte, kde jste. Řešením je zadat při plánování několik trasových bodů navíc. Když dorazíte na místo, dávejte si pozor na nebezpečí srážky s jinými loděmi manévrujícími v oblasti přístavu.



Pro noční příjezd zadejte pár trasových bodů navíc.

65 PROUDY A PLÁNOVÁNÍ TRASY

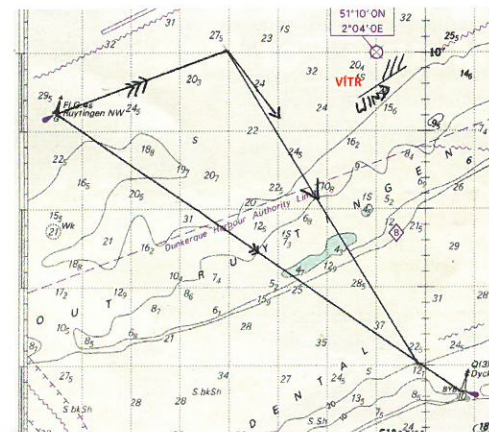
Při plánování trasy na elektronické mapě je bezpodmínečně nutné přiblížit si místa kolem jakýchkoliv mysů a úžin. Elektronické plottery totiž často při menší úrovni přiblížení schovají životně důležité informace. Na těchto obrázcích vidíme, že na méně přiblížené mapě chybí informace o nebezpečných proudcích, ale při větším přiblížení ji najdeme. Řešením je samozřejmě plánovat na papírové mapě nebo na jejím rastrovém ekvivalentu. Pokud si vyberete mapu ve správném měřítku, budete mít všechny podstatné informace k dispozici.



Přiblížte si mapu a neuniknou vám důležité informace.

66 KOMPENZACE SNOSU RYCHLE A SNADNO

Tady je jednoduchý způsob korekce vašeho kormidelního kurzu pro kompenzaci snosu větrem. Vyneste si plánovaný hodinový úsek do mapy a udělejte si u něj malou značku pro směr větru. Když zjistíte, kterým směrem vzhledem k vašemu kurzu fouká, bude vám zcela jasné, jakým způsobem upravit kurz. Vyneste si krátkou pomocnou čáru ukazující potřebnou změnu a předejte tento upravený kurz kormidelníkovi.

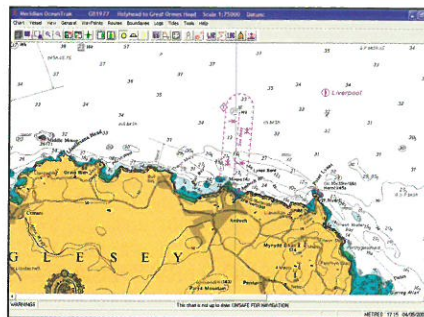


Udělejte si na mapě značku pro směr větru a usnadněte si úpravu kurzu.

67 POZIČNÍ LINIE A GPS

Lidé považují GPS za systém, který ukazuje přesnou pozici nebo navádí k trasovým bodům. Ty je ovšem třeba zadávat, což zabírá čas, a práce s kompletními údaji o pozici také není pokaždé nutná. Často postačí pouze jeden údaj o šířce nebo o délce. Tento kapitán se plaví podél neznámého pobřeží a vjezd do přístavu hledá za špatné viditelnosti. Lod' se potýká s proudy a on nemá čas hrát si s GPS. Přitom ve skutečnosti potřebuje pouze najít příslušnou délku vjezdu. Když ji bude mít, stačí ji sledovat kurzem přímo na jih.

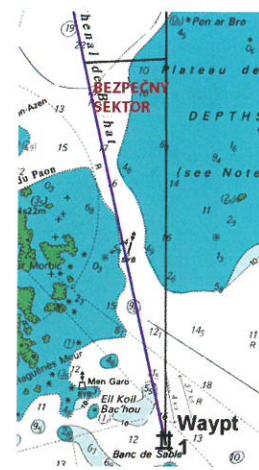
Je překvapivé, kolik využití lze objevit pro jedinou poziční linii, což je ostatně přesně to, čím hodnota zeměpisné šířky nebo délky je.



Zjistíte zeměpisnou délku vjezdu do přístavu. Až ji dosáhnete, stočte přímo na jih.

68 ELEKTRONICKÉ MAJÁKY

Na této mapě je vidět bezpečná linie vymezená zákrytem objektů, které bývají ve skutečnosti velmi špatně viditelné. Řešením je umístit si v GPS na vzdálený objekt trasový bod. Když budete připlouvat od severu, jste na modré linii v bezpečí, ale nic vám nehrozí, dokud na východě nepřejedete černou linií. Bude-li se váš kurz na zadaný trasový bod držet mezi těmito liniemi, můžete plout se stejnou jistotou, jako byste mířili na reálný maják. Dokonce je to ještě bezpečnější, protože namísto toho, abyste se spoléhali na rozkomíhaný kompas, zobrazuje se vám přesná čára kurzu na obrazovce GPS. Nezapomeňte se ovšem přesvědčit, že máte synchronizované datum vaší papírové a elektronické mapy.

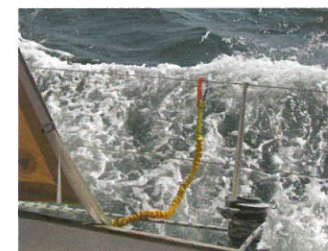


Označte si špatně viditelný zákryt trasovým bodem.

BEZPEČNOST PLAVBY

69 MĚJTE JE PO RUCE

Dobrý způsob, jak přimět vaši posádku používat popruhy pro zajištění harnesů, je usnadnit jim to. Místo toho, aby je měli neustále omotané někde na těle, nechávejte popruhy připnuté na obou stranách kokpitu jednou karabinou za bezpečnostní lano na palubě a druhou karabinou za reling. Každý, kdo v samonafukovací vestě půjde na příď, tak bude muset popruh buď překročit (nepohodlné), nebo připnout na oko postroje vesty (lepší než přepadnout přes palubu).



Připněte se a zůstaňte na palubě.

70 ZÁCHRANA NA MOŘI!

Na podmínkách se vždycky dohodněte dříve, než se necháte odtáhnout. Pokud vám za klidného večera došlo palivo, možná vás přátelský rybář odtáhne za láhev whisky, ale když je vaše loď evidentně v ohrožení a vy jen tak od někoho přijmete tažné lano, můžete tím vaši pojišťovnu vykoledovat slušný problém s pokrytím nákladů na záchranu. Ujistěte se, že obě strany správně chápou podmínky dohody. Pokud to okolnosti dovolují a vy máte pochyby, kontaktujte vaši pojišťovnu. Mohlo by vám to ušetřit více peněz než jakýkoliv jiný telefonát.



Poplatky za záchranu lodí na moři mohou být vysoké, proto se ujistěte, na čem jste se dohodli.

71 PASTI NA NÁMOŘNÍKY

V dnešní době mapových plotterů a radarů je lákavé míjet pevninu při plavbě v noci ve stále menších vzdálenostech, zvláště pokud se snažíme schovat se před nepříznivým proudem. Potíž je v tom, že rybáři moc rádi umísťují své pasti na kraby pěkně blízko k pobřeží, právě na tyto výborné, skalnaté části dna. Bóje těchto vrší nejsou na mapách a radar je často také vůbec nezachytí. Jestliže je také proud dostatečně silný, můžete je přehlédnout dokonce i ve dne, jelikož proud je doslova stáhne pod hladinu.

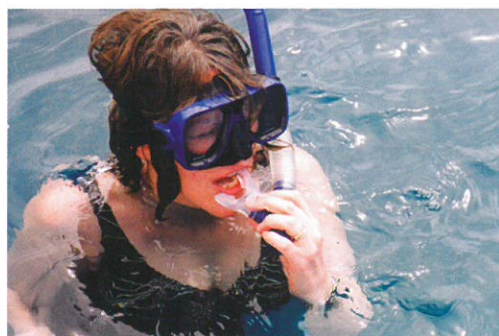


Toto riziko je v různých oblastech různé, ale strávit noc chycený na laně vrše, zamotaném v propeleru, zatímco se pod zrcadlem zádi vaří přílivový proud, patří k těm nejhorším nočním můrám každého kapitána.

Pozor na bóje krabích pastí v okolí mysů.

72 BERTE SI S SEBOU MASKU

Na všech jachtách by měla být jednoduchá potápěčská maska se šnorchlem pro ten smolný den, kdy se vám něco zamotá do propeleru. Ploutve jsou také dobré, ovšem nikoliv nezbytné. Ořezat z hřídele zbytky rybářského vlasce, mooringového lana, nebo dokonce kapitánových trenek, není nic těžkého pro každého dobrého plavce vybaveného nástrojem se zubatým ostřím, jako je například nůž na pečivo nebo pilka. Musí ale na práci vidět. Pár stovek utracených v obchodě na pobřeží vás může uchránit od výjezdu záchranářů.



Do bezpečnostní výbavy je dobré zařadit i masku.

73 PŘÍPRAVA NA RE A PŘÍPRAVA NA HALZU

Jsou to zavedené příkazy kormidelníka posádky. „Příprava na re“ znamená, že posádka se má u otěží kosatky či geny připravit na obrat proti větru. „Příprava na halzu“ pak bude od posádky navíc vyžadovat, aby si správně přichystala také otěže hlavní plachty pro přitažení a zároveň si všichni dávali pozor na hlavu. Posádka ovšem musí vědět, co se po ní chce, aby se dokázala s oběma manévry správně vypořádat.

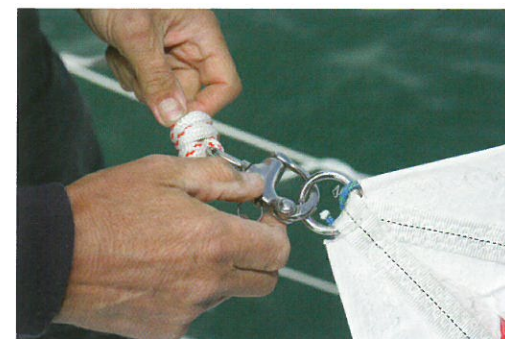


Halza může být při nesprávném provedení nebezpečný manévr a toto nebezpečí za špatného počasí narůstá. Ujistěte se tedy, že vaše posádka vydaným povelům rozumí a ví, jak na ně má reagovat. Správně instruovaná posádka se vám potom odmění bezchybně provedenými manévry a vy se nebudete muset bát halzy ani za špatného počasí nebo v noci.

Správně poučená posádka se kapitánovi odmění bezpečnými obraty.

74 JAKO ŠLEHNUTÍ BIČEM

Když budete uvolňovat snap šekl, který je v tahu, například na spinakru, raději při tom odvráťte tvář. Lana, která byla v tahu a jsou rychle uvolněna, se mohou chovat jako docela zdařilá napodobena biče krotitele lvů.



Pozor na šlehající lana!

75 KOUKEJTE SE ZA ROH

Všichni dobře víme, že velká gena naprosto zastíní veškerý výhled přes závětrný bok lodě, hlavně když jedete ve velkém náklonu ostře proti větru. Člověk za kormidlem se tak ve svém zorném poli musí potýkat se slepým úhlem třeba až 60°. Lodi se do této vaší zóny mohou vplížit s překvapující rychlostí. Zvláště pak ty, které jste přehlédli při vašem posledním nakouknutí kolem zadního líku. Posadte si tedy někoho z posádky na hlídku někam, odkud bude mít dobrý výhled. Je to vynikající úkol například pro nějakého teenagera, který se začíná trochu nudit a prospěje mu nějaká ta zodpovědnost.



Pokud si do závětrí sednete sami, abyste za genu viděli vy, budete potřebovat hlídku na návětrné straně.

76 NEVIDITELNÁ NEBEZPEČÍ

Mějte na paměti, že námořní elektrárny využívající obnovitelné zdroje energie mohou způsobovat dva nečekané typy problémů. Přítomnost velkého množství oceli, kabeláže a elektřiny může způsobovat lokální magnetické anomálie, které si mohou nepěkně pohrát s vaším kompasem. Problémem může být také to, že uživatelé radaru budou nuceni v okolí takovýchto zařízení snížit citlivost svého přístroje, aby vyčistili obrazovku. Ropný tanker pak pravděpodobně zaznamenají, ale malé jachty, jako jsou ty naše, mohou zůstat neviditelné. Kdo je připraven, není ohrožen.



Mohli bychom se kvůli této elektrárně dostat do nebezpečí kolize?

77 NEZAPOMEŇTE NA SCHŮDKY

Pokud se rádi koupete a skáčete z lodě do vody, myslete na to, abyste si předtím spustili schůdky. Snadno se na to zapomene, ale nemusí být zrovna jednoduché dostat se zpátky na palubu ani u moderních jachet s badepletem nízko nad vodou. Opravdový problém by to pak mohl být, pokud jste na palubě sami. V případě, že stojíte v silném proudu, zvažte vyhození fendru vyvázaného na dlouhém laně a snažte se plavat spíše proti proudu podél lodě. Nezapomínejte, že loď vám může rychle zmizet i za slabého větru a bez plachet jen vlivem plochy trupu a takeláže vystavené větru. Když si půjdete zaplavat na otevřeném moři, dávejte si obzvláště dobrý pozor.



Schůdky by měly jít do vody před vámi.

78 POZOR NA REMORKÉRY

Remorkéry jsou užitečné lodě, které ovšem mohou být i nebezpečné, zejména pokud jsou velké a vy se k nim dostanete příliš blízko. Velké námořní remorkéry mají krátké trupy a ty nejsilnější motory v celé galaxii. Když zrovna nic netáhnou, často plují velkou rychlostí a vytvářejí za sebou nečekaně velkou brázdou a vlny. V noci, zvláště na úzkých vodních cestách, vás mohou snadno překvapit. Pokud máte sebemenší důvod domnívat se, že plavidlo s jedním motorovým světlem, které se k vám v noci blíží, by mohl být remorkér bez taženého plavidla, vyhněte se mu opravdu velkým obloukem. Vlnobití, které za sebou nechává, vám v okamžiku zaplaví celý kokpit.



Velké remorkéry za sebou dělají obří vlny.

OVLÁDÁNÍ LODĚ

79 PŘIDEJTE OTÁČKU PRO JISTOTU

Před příchodem moderních vinčů byly otěže po přitažení vždy zajišťovány na vazáku. Mnoho dnešních jacht vůbec otěžové vazáky nemá, a nezbývá než se spoléhat na to, že lano bude držet v horní drážce vinčny. To obvykle stačí, ale jen do chvíle, než někdo uklouzne a spadne na vinčnu, ve které lano nebylo dokonale zaseknuté v drážce. Otěž se vysmekne a už letí pryč. Nepříjemné.

Něco takového se vám ovšem nikdy nestane, pokud po dotažení otěží kolem vinčny přidáte jednu otáčku navíc. Ta může zůstat klidně i volná, protože slouží pouze jako pojistka. Jestliže o ni zakopne nějaký nešika, nic se neděje. Uvolní se jen jedna otáčka lana, která stejně nebyla v tahu.



Přidejte na vinčnu po dotažení otěží otáčku navíc.

80 KRUTÉ MOŘE

Venku na moři jsou pořádné vlny, zatímco v bezpečí bazénu přístavu je krásně klidná voda. Tato jachta právě vyjela a chystá se vytáhnout hlavní plachtu. Její posádka si právě říká, že by bývalo mnohem lepší při výjezdu zpomalit a plachtu vytáhnout ještě na klidné hladině uvnitř. To platí dvojnásob, pokud se mají plachty spouštět a uklízet. I když je uvnitř přístavu málo místa, při troše plánování a rozumném využití dostupného prostoru lze posádku ušetřit zápasení s náručemi plnými zmítající se plachtoviny na lodi skákající ve vlnách. Je to také mnohem bezpečnější.



Pokud jsou venku vlny, vytáhněte plachty ještě v přístavu.

81 JEN S HLAVNÍ PLACHTOU

Celá řada manévřů s lodí se provádí mnohem snadněji, pokud máme vytaženou pouze hlavní plachtu. Tyto manévry často zahrnují jízdu ostře proti větru, což je situace, ve které se můžeme dostat do potíží. Přitažená přední plachta při jízdě proti větru ohýbá směr větru kolem zadní strany hlavní plachty, což znamená, že ráhno musíme dotáhnout často až téměř k podélné ose lodě, aby hlavní plachta správně táhla. To je v pořádku, dokud pracuje spolu s genou. Pokud je ovšem hlavní plachta přitažena na střed bez toho, že by měla před sebou druhou plachtu, kouzlo přestane fungovat a téměř všechna síla směřuje do strany. Maximální snos, minimální dopředný tah. Bez větru nasměrovaného kosátkou nebo genou můžete hlavní plachtu pořádně vypustit, i když je loď v úhlu pouhých 45° vůči skutečnému větru. Bude stejně dobře stoupat proti větru, pojede dvakrát rychleji, a co je důležitější, bude krásně ovladatelná.



Vypusťte ráhno s hlavní plachtou na otěžích, pokud jedete jen na ni.

82 POSTAVTE SE JIM ČELEM

Pokud chcete, aby vás lidé na druhé straně lodě slyšeli, otočte se směrem k nim. Je překvapivé, jak snadno vám vítr dovede doslova odfouknout slova od úst.

Pokud vám bude foukat přímo do tváře, budete muset pořádně křičet nebo si pro komunikaci s posádkou domluvit nějakou formu gestikulované signalizace.



Dívejte se směrem na lidi, na které mluvíte.

83 OPŘETE SE DO TOHO

Za silného větru se při práci u vinčny budete muset naučit stoupnout si přímo nad ni, přestože to bude znamenat, že budete stát jednou nohou mimo kokpit. Správná pozice je taková, při které byste se dívali přímo dolů do díry na kliku, pokud byste se jako správně poučený člen posádky nedívali před sebe na to, co děláte.



Postavte se nad vinčnu a budete s ní moci snadněji točit.

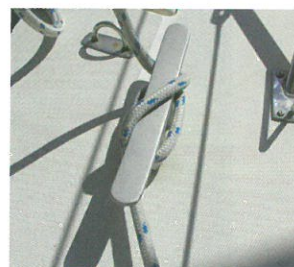
84 SPRÁVNĚ VEDENÉ LANO

Pokud při vyvazování lana v tahu na vazák povedete smyčky tak jako na obrázku 1, a pokud zvolíte vhodný počet otáček lana okolo vazáku, budete mít při vypouštění nad lanem naprostou kontrolu. Zasekněte si ho ovšem tak, jak ukazuje obrázek 2, a jakmile se dostane do tahu, máte problém. Překřížená otáčka lana se může velmi lehce zablokovat.

(1)



(2)



Správný (1) a špatný (2) způsob vedení zatíženého lana

85 POZOR, ZA TEBOU!

Pokud jste na hlídce při zadním větru, dobře si hlídejte jeho sílu. Když jedete po větru, nemusíte pocítit dokonce ani podstatný nárůst jeho síly a loď může začít protestovat, teprve až je téměř pozdě. Refování pak může být docela dramatické. Mějte se tedy na pozoru a okamžitě nahlaste kapitánovi i sebemenší podezření, že vítr sílí.



Při plavbě na zadní vítr si hlídejte jeho sílu.

86 POUŽÍVEJTE SVÉ JEZDCE

Se systémem, jako je tento, je úprava pozice otežového jezdce hračka. Při plné geně stačí posouvat jezdce dopředu nebo dozadu, dokud se vám nezačnou všechny špiony v horní i spodní části plachty stavět při vyostření ve stejný moment. Pokud se stavějí napřed horní špiony, posuňte jezdce dopředu, pokud dolní, posuňte ho dozadu. V případě, že budete mít plachtu zrefovanou, pravděpodobně špiony neuvidíte, takže pozici jezdce budete muset nastavit od oka. Téměř určitě ho budete muset posunout o kus dopředu. Je snadné říct si: „A proč? Přece nejsem žádný závodník.“ Ale i čtvrt uzlu je čtvrt uzlu a za 24 hodin to dělá rozdíl 6 mil. Celá hodina, kterou strávíte promrzlí na moři, místo toho, co byste už seděli v teple hospůdky.



Pro rychlejší jízdu si správně nastavte jezdce!

87 POZOR NA PRODŘENINY

Tady je šikovné řešení problému, co dělat s otěžemi srolované geny, když máte na lodi nastrojený odnímatelný vnitřní stěh na kosatku. Když otěže necháte jen tak, budou vám kosatku odírat. Pár karabin a kousek pružného lanka upevní ohyb otěží a udrží je mimo materiál kosatky. Když už budete na přídi, ovažte pro jistotu srolovanou genu kouskem lana. Otěže, které povedou přímo dolů, neudrží genu srolovanou v silném zdánlivém větru tak spolehlivě jako v jejich běžném úhlu.



Zajistěte otěže geny tak, aby vám neodíraly kosatku!

88 NEVĚŘTE KORMIDELNÍKOVÍ

Kormidelníci jsou jedni z největších lhářů na světě. Nejsou to křiváci od narození, ale všechny plachetnice s trojúhelníkovým oplachtěním mají tendenci stáčet se při jízdě na boční vítr do větru. Široké moderní trupy jsou tím proslulé, ale i starší lodě s klasickým trupem se budou ze všech sil snažit jet do větru více, než by měly. Chce to opravdu zkušeného kormidelníka, aby se nenechal lodí svést a držel správný kurz. Dnes na tom samozřejmě už tolik nesejde, protože máme GPS a nemusíme se spoléhat na výpočty pozice. Ale přesto nevěřte tomu, že loď jede kurzem, který vám hlásí kormidelník. Ti lotři všichni lžou. Dávejte si na ně pozor a počítejte s tím, že váš kurz je o pár stupňů mimo.



Na kormidelníky si musíte dávat dobrý pozor, i když se věnují čemu mají.

89 SNADNÉ REFOVÁNÍ PŘI PLAVBĚ PO VĚTRU

Většinu z nás učili, že z klasické kasací hlavní plachty musíme napřed vylít vítr, abychom ji mohli začít refovat. To ovšem, s výjimkou těch největších jachet, zdaleka není pravda. Při plavbě po zesilujícím větru s nastrojenou kontraotěží může být otáčení lodě proti větru dokonce přímo nebezpečné. Je mnohem lepší pokračovat v jízdě po zdánlivém větru, nechat kiking i kontraotěž tak, jak jsou, dotáhnout topenantu a začít opatrně popouštět výtah hlavní plachty. Přitom je nutné tahat plachtu dolů za přední lík a zároveň přitahovat refovací lana, abyste zabránili zaseknutí spir za vanty. Zkrátka pokračujte, dokud nemáte zrefováno. Ani to nebude trvat moc dlouho. Nevýhodou je, že pak nemůžete připevnit refovací oka, která jsou dál na ráhne, ale odměnou vám bude pocit, že jste celý manévř zvládli jako správní námořníci.



Při plavbě po větru zkuste refovat bez otáčení lodě.

90 PŘÍDOVÝ PROPELER

Tato zařízení jsou opravdovým vynálezem pro lodě s mělkou přídí, které mají při nízkých rychlostech tendenci poletovat po vodě jako igelitový sáček. Pokud přídový propeler máte, použijte ho v dostatečně dlouhých pulzech. Začátečník se pozná podle toho, že na ovládání Źuká, jako by to bylo tlačítko na herní konzoli. Také si dávejte pozor, abyste si do propeleru nenasáli nějaké lano. Může se to stát velmi lehce.



Použijte přídový propeler v pořádně dlouhých pulzech.

91 SLEDUJTE VODU

Tato fotografie byla pořízena při průjezdu úžinou Hurst Narrow na západním konci průplavu Solent za poměrně klidného počasí. Na tomto místě se potkávají dva slapové proudy a vytvářejí proudové víry známé jako „Past“ (*The Trap*). Jak vidíte, voda v těchto místech přímo vře. Není těžké představit si, co zde bude moře dělat za silného vichru foukajícího proti směru proudu. Když se budete blížit k oblasti s proudovými víry, která je vyznačená na mapě, můžete často situaci velmi dobře posoudit dalekohledem. Nenechtejte se ovšem zmást. To, co se může z dálky jevit jako mírně zčeřená hladina, může být ve skutečnosti rozbourřený kotel.



Pozorujte hladinu a vyhybejte se rozvířeným oblastem.

92 BUĎTE NEPOSLUŠNÍ

Vy sami si musíte rozhodnout o tom, které z volných stání je pro vás vhodné. Pokud vás personál maríny začne směřovat na místo, které se vám nelíbí, nebojte se jim to na rovinu říct. Koneckonců zajištění i případná chyba padají na vaši hlavu. Na některá stání je téměř nemožné nacouvat v silném bočním větru nebo pokud fouká směrem na molo. Nepokoušejte se na ně tedy zajet, přestože na vás bude místní „expert“ něco křičet. Situaci vyřešte po svém, nebo odplujte a zakotvěte někde v zátvě.



Nenechtejte si personálem maríny vnutit nevhodné stání.

93 ZMENŠETE PLOCHU VYSTAVENOU VĚTRU

Až budete příště stát na kotvě a počasí se začne rapidně zhoršovat, pořádně se zamyslete nad tím, jak snížit plochu lodě vystavenou větru. Sundejte kočárek. Už jen to vám ušetří pořádných pár metrů čtverečních na úrovni paluby. Pokud se vám podaří sundat genu a schovat ji v podpalubí, znamená to ušetřené 2 metry čtvereční. Spusťte ráhno a uvažte ho u relingu, snížíte tak jeho plochu na minimum. Sundejte všechny praporky a vlajky. Zkusili jste si někdy, jaký tah je na laně vlajkoslávy ve vichřici?



Velikost plochy vystavené větru hraje velkou roli.

Pokud zjistíte, že táhnete kotvu, budete se muset spolehnout jen na motor, ale také musíte zodpovědně zvážit, zda byste dokázali ve vichřici vyjet z nebezpečí na plachty. Raději se jděte přesvědčit, že baterie jsou nabitě a palivové vedení čisté.

94 ZKALIBRUJTE SI LOG

Nejsnadnějším způsobem jak zkalibrovat log na vašich přístrojích je počkat, až budete někde mezi dvěma zdymadly – například na kanálu v Holandsku. Zaznamenejte si svoji rychlost proti dnu (SOG) z GPS a nastavte si log na příslušnou hodnotu. Případná chyba nebude nijak velká. Pokud nenajdete žádný vhodný kousek kanálu, můžete použít stejný postup, až se vám podaří najít nějakou skutečně klidnou vodu bez proudů. Tu vám mohou pomoci objevit třeba bóje rybářských vrší, ale nečekejte zázraky. Klidná voda není příliš spolehlivá.

Případně si můžete vybrat oblast se stálým proudem a jet na motor přímo proti němu. Zda jedete skutečně přesně proti proudu, zjistíte, když zkontrolujete, jestli váš kurz proti dnu (COG) odpovídá vašemu kompasovému kurzu. Zapište si svoji rychlost proti dnu (SOG). Otočte loď o 180° a jedte na motor na stejné otáčky v opačném kurzu. Opět si zapište SOG, obě hodnoty zprůměrujte a máte vaši rychlost. Nastavte svůj log na danou hodnotu a máte hotovo.



Log nejsnadněji zkalibrujete na stojaté vodě.

95 ZRANĚNÍ NA DOSAH RUKY

Páka plynu připevněná na kormidelním sloupku může být těžko dostupná, pokud ji neovládáte rukou prostrčenou skrze kormidelní kolo. Je to sice lákavé řešení, ale je rozumné se mu vyhnout a páku ovládat s rukou mimo kolo, pro případ, že by se kormidlo náhodou roztočilo. To platí hlavně tehdy, kdy s lodí couváte a voda proudí kolem kormidelního listu může kolo roztočit skutečně značnou silou.



Páku ovládejte rukou mimo kolo!

96 NA DVOU KOTVÁCH

Žádnému námořníkovi, který často kotví v oblastech s přílivovými proudy, se nelze divit, pokud si odpustí vyhazování druhé kotvy. Je moc pěkné číst si o bahamském kotvení a dalších různých způsobech použití dvou kotev, ale spolehlivě vás od nich odradí, když si domyslíte, jak snadno mohou vést k zamotaným kotvám a problémům.

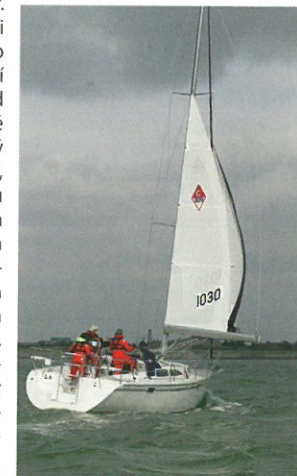
Něco jiného je, když stojíte přídí proti větru v nepříliš dobře chráněném místě. Když se vám nebude líbit, co dělá počasí, je tady nejlepším řešením vyvézt na člunku tu největší z vašich záložních kotev spolu s řetězem a s tím nejdelším kusem vyvazovacího lana, který najdete. Uvažte konec lana na přídí a pak kotvu vyveďte tak daleko, jak vám jeho délka dovolí. Kotvu spusťte tak, aby úhel mezi jejím lanem a vaším původním kotevním řetězem byl přibližně 30°.



Pokud s vámi nebude točit proud, zvažte vyvezení druhé kotvy.

97 HEZKÁ HALZA

Pokud chcete udělat halzu v mírném větru na lodi do 40 stop délky, je obvykle zbytečné obtěžovat se přitahováním hlavní plachty na střed. Můžete bez problémů prostě popadnout vypuštěné otěže a ráhno na nich přetáhnout na opačnou stranu lodě. Když ale vítr zesílí, musíte si začít dávat pozor. Upravte kurz tak, abyste mířili přibližně 10° od směru přímého zadního větru. Přitáhněte hlavní plachtu na otěžích na střed a zajistěte ji tam. Pak opatrně proveďte halzu na obdobný kurz na opačnou stranu. S tím, jak ráhno přeskočí na opačnou stranu, se vám loď začne sama stáčet do větru. Tajemstvím hezky provedené halzy je zabránit této tendenci protipohybem kormidla tak, aby se přestala stáčet. Když se loď stabilizuje, nechejte hlavní plachtu vypustit a natrimujte ji pro svůj nový kurz. V silném větru budete muset otěže vypustit bezprostředně po obratu a opravdu rychle, abyste loď udrželi pod kontrolou.



Tip pro hezké halzování

98 POMOZTE POSÁDCE

Vždy se snažte kormidlem kontrolovat průběh réčka místo toho, abyste prostě zatočili kolem a čekali, jak to dopadne. Pokud provedete obrat příliš rychle, obsluha otěží se dost nadře, než genu na vinčně dotáhne. Bude mnohem jednodušší, pokud necháte přejít loď přes vítr, ale udržíte ji tak o 10° více do návětrí, než by potřebovala pro jízdu ostře proti větru. Držte ji tak, dokud posádka nedotáhne otěže, pak naberte vítr a odpadněte na nový kurz. Posádka vám za to poděkuje a réčka budou mnohem rychlejší.



Kontrolujte průběh réčka a pomozte své posádce.

99 DRŽTE JI NA KRÁTKÉM ŘETĚZU

Stará dobrá poučka praví, že při kotvení byste měli spouštět řetěz o délce trojnásobku až čtyřnásobku maximální předpokládané hloubky, na které budete stát. Toto pravidlo ovšem zdaleka není vytesané do kamene. Můžete si klidně dovolit stát na kratším řetězu, pokud máte málo místa, kotva je dobře zaseknutá, podmínky nejsou nějak extrémní a vy budete za přílivu na palubě. Je to vhodné tehdy, když máte na kotvení opravdu omezený prostor a v noci má přijít odliv, takže víte, že poměr délky vašeho řetězu k hloubce se bude jen zvyšovat, než se k ránu opět sníží. Pokud tedy vaše kotva drží, když jdete spát, měla by držet až do rána.



Na omezeném prostoru si můžete dovolit vypustit méně řetězu.

100 ZAVŘENÝ LÍK

Není horšího pohledu než na genu, jejíž zadní lík sebou mele jako vytřepaná vlajka, ale dotahování zadního trimovacího lanka by mělo být až tou poslední možností, jak této ohavnosti zabránit. Pokud totiž lanko přitáhnete příliš, zadní lík se zcela zavře a vy tak zlikvidujete možnost volného odcházení vzduchu podél zadní hrany profilu plachty. Dříve než se tedy trimovacího lanka chopíte, pořádně se ujistěte, že máte jezdec otěží ve správné pozici a otěž dobře dotaženou. Teprve pak se chopte lanka a opatrně ho přitahujte. Sotva se ovšem lík přestane třepat, dál už netahejte.

Pokud musíte přitahovat trimovací lanko na zrefované hlavní plachtě, nezapomeňte ho zase popustit, jakmile plachtu vypustíte na plnou velikost.

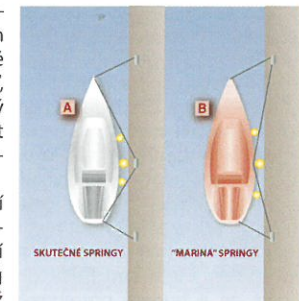


Zkontrolujte pozici jezdce otěží, než začnete utahovat trimovací lanka.

101 SPRING, ČI NESPRING?

Vazáky ve středu lodě jsou užitečné, pokud se v maríně potřebujeme vyvázat bokem tak, abychom omezili pohyb lodě směrem dopředu a dozadu. To ovšem nejsou skutečné springy. Loď „B“ je vyvázána takovými „falešnými“ marínovými springy, zatímco loď „A“ používá skutečné springy. Ty můžete využít následujícími užitečnými způsoby:

1. Při odplouvání stáhněte všechna lana kromě záďového springu a příd' vám jako kouzlem sama krásně odskočí od mola (nebo zád', pokud ponecháte vyvázaný příd'ový spring). Tento efekt se při použití falešných středových springů nedostaví.
2. Pokud se vám loď na stání přes všechny vaše snahy neustále stáčí přídí k molu, stačí přitáhnout záďový spring a loď se krásně srovná, čehož byste při použití falešných springů nikdy nedocílili.



Loď A je vyvázána pomocí „skutečných“ springů.

102 TWIST HLAVNÍ PLACHTY

Když dotahujete kiking nebo otěže klasické refovací hlavní plachty, abyste upravili její twist, neboli přetočení horní strany zadního líku, je otázkou, do jaké míry je přitáhnout. Na rekreační lodi je odpověď jednoduchá: přitahujte, dokud horní spira neleží při pohledu zdola rovnoběžně s osou ráhna. Křivka zadního líku hlavní plachty pak bude mít stejný úhel jako u geny, což bude znamenat dobře vyvážený a efektivní trim vašich plachet.



Lík bude optimálně vytrimovaný, pokud bude horní spira souběžná s osou ráhna.

103 KDYŽ JE VÍTR KRUTÝ

Mnozí se mohou domnívat, že rolovací gena na rolfoku je univerzální plachta. To jistě platí za slabého a středního větru, ale když začne opravdu foukat, většina z nich je coby plachta účinná asi tak jako vytaháný ručník. Na rozdíl od šikovné připínací kosatky, která čile pohání po vlnách tento malý Twister na obrázku. Zvažte, jestli by nebylo dobré vybavit vaši loď doplňkovým předním stěhem pro vyvážování menších plachet, včetně těch bouřkových. Pokud se vám bude zdát, že to vypadá na drsnou jízdu, můžete ještě v bezpečí přistavu připnout menší přední plachtu na stěh a zajistit ji u relingu. Bude tam čekat pro případ, že ji budete potřebovat, a vy nebudete muset ve vlnách tahat po palubě těžké vaky plné plachtoviny.



Ve vichru je ideální malá kosatka.

104 PŘITÁHNĚTE SI JI

Pokud potřebujete přitáhnout vyvázanou loď blíže k molu, je mnohem jednodušší chytit lano ze břehu a zatáhnout za něj, zatímco posádka na palubě ho bude pouze držet přes vazák. Jakmile se loď dostatečně pohne, lano pusťte, zatímco člen posádky na lodi ho rychle dobere. Snažit se přitáhnout loď z paluby je mnohem namáhavější.



Užitečný způsob přitahování vyvázané lodě.

105 PODEJTE JIM KONEC

Pokud se chcete vyvázat podél jiné lodě, musíte často podat lano někomu z její posádky. Lidé mívají ve zvyku předat celé dlouhé lano, ale pak je někom z druhé posádky, aby ho obtočil kolem vazáku a pokusil se předat zbytek lana zpět. Tohle umíněné trvání na tom, že každé lano musí být vyvázané tak, aby se dalo uvolnit a stáhnout z vlastní paluby, může nadělat spoustu zbytečného zmatku. Je mnohem snadnější uvazovat se jako velké lodě.



Nepodávejte přes palubu celá klubka lana, ale raději jen konec s dračí smyčkou a doberte ho na palubě.

Podějte druhé posádce konec lana i s uvázanou smyčkou, požádejte je, aby ji prostě jen navlékli na jejich vazák a zbytek vyvázání si pořešte sami. Pokud jste přirazili pěkně, bude vaší posádce stačit pouze dobrat volnou délku lana a vyvázat ho na vašich vazacích. V případě, že jste manévr pokazili a bude nutné loď přitáhnout, bude to aspoň na vaší posádce, ne na někom jiném. Vždycky pak můžete lana převázat tak, abyste je mohli stáhnout volně z vaší paluby, až budete chtít odrazit, ale to možná ani nebude nutné.

106 NA MĚLČINĚ!

Pokud jste najeli na mělčinu a nedaří se vám nahnout loď na bok tak, abyste dostatečně snížili její ponor, je vhodné zkusit vypustit ráhno do boku, kam až to půjde, s nějakým dobrovolníkem z posádky zavěšeným na jeho konci. Čím těžší dobrovolník, tím lépe. Pokud se žádný nenajde, postačí i dvacetilitrový kanystr plný vody.



Nestůjte jen tak v blátě a pověste někoho na konec ráhna!

107 NAPĚTÍ HORNÍHO VÝTAHU PLACHET

Pro zjištění správného napětí výtahu hlavní plachty nestačí pouze zkusit zatahat rukou za její přední lík. Jedinou spolehlivou metodou je zkontrolovat nastavení plně vytažené plachty. Střed zakřivení hlavní plachty, její „břicho“, by měl být kousek před polovinou vzdálenosti mezi předním a zadním líkem. U předních plachet by to mělo být kolem 35 % za předním líkem. Tato část zakřivení plachty se nastavuje z velké části mírou napětí výtahu. Čím více výtah přitáhnete, tím více posunete břicho plachty směrem dopředu. Povolněním ho zase přemístíte více dozadu. Na rolovací přední plachtu s nedostatečně napnutým výtahem narazíte poměrně často. Dívejte se po vodorovných záhybech začínajících u předního líku a na celkový tvar plachty. U některých plachet bude nutné výtah přitáhnout za větrného počasí a povolit za mírnějšího větru. Nezbyvá než to zkusit a dívat se, co pomůže.



Břicho plachty můžete posunout dopředu či dozadu úpravou napětí horního výtahu.

108 SPRÁVNÉ TAŽENÍ

Lod' na obrázku měla problém s tažením druhého plavidla kvůli konstrukci autopilota na své zádi. Stačilo, aby se tažné lano napjalo nesprávným směrem, a mohlo autopilota poškodit. Proto její kapitán uvázel tažné lano na jednoduchou uzdu, což je dobré řešení na všech lodích s kormidlem zavěšeným na zádi. Využití uzdy je ovšem dobrý nápad za každé situace, protože rozloží zatížení mezi dva body. Upevněte lano tak, abyste vždy mohli rychle vypustit alespoň jeden jeho konec. Tažné lano uvažte za uzdu dračí smyčkou a druhý konec nechejte upevnit na příďových vazáčkách tažené lodě tak, aby jej mohla kterákoliv loď v případě potřeby rychle uvolnit.



Tažná uzda rozloží zatížení na více vazáků.

109 RYCHLOST TRUPU

Mnoho moderních jachet je vybaveno velmi výkonnými motory. Loď na obrázku využívá ten svůj naplno a pluje maximální rychlostí, kterou dovoluje tvar jejího trupu. Z velké hluboké brázdy ve vlně, která se tvoří podél jejího trupu, je jasné poznat, že rychleji už jet nemůže.

Může být lákavé jet „na plný plyn“, zvláště pokud máte ještě otáčky nazbyt, ale když pojedete maximální rychlostí, bude motor mnohem žíznivější, než když se budete držet na třech čtvrtinách této kouzelné hodnoty. Pro orientaci by to přibližně mělo odpovídat maximální rychlosti, které daná loď bude schopná dosahovat při jízdě na plachty ostře proti větru. Při takové rychlosti bude rovněž loď dělat mnohem menší vlny, což potěší všechny v přístavu.



Hluboká brázda podél lodě znamená, že dosáhla maximální konstrukční rychlosti trupu.

110 NASTAVENÍ HLAVNÍ PLACHTY

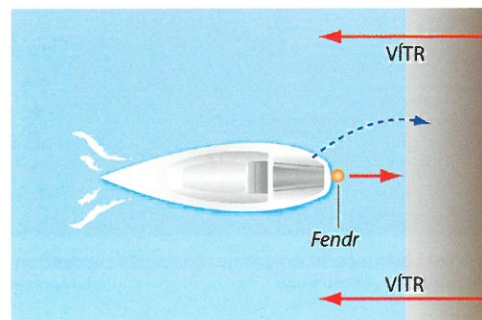
Užitečnou radou pro nastavení pozice jezdce otěží hlavní plachty je dotáhnout otěž na maximum a pak jezdce postupně posouvat směrem ke středu kolejnice, dokud se přední lík hlavní plachty neprestane prolamovat. Za slabšího větru můžete dokonce přetáhnout vozík jezdce až do návětrí, dokud nebude ráhno přesně v ose lodě, ale pokud ráhno přetáhnete přes tuto osu, bude vám odměnou návětrná a pomalá loď. Za silnějšího větru pak hlavní plachta nastavená příliš blízko podélné ose lodě může způsobovat silnou tendenci k nekontrolovatelnému vyostření.



Hlavní plachta přetážená přes střed lodě do návětrí může náhle způsobit nekontrolovatelné vyostření.

111 V SILNÉM VĚTRU COUVEJTE

Pokud se budete pokoušet vyvázat bokem k molu, od něhož bude foukat silný vítr, budete mít problém dostat někoho z posádky na břeh. Jakmile začnete brzdit, ploutev kýlu moderní jachty přestane působit a loď se vám začne rychle stáčet po větru od mola. Jedním možným řešením je vysadit někoho z posádky z přídě. Problém je, že většina plachetnic, pokud je necháte jen tak snášet, má přirozenou tendenci stočit se přídi zhruba na 150° od větru. Mnohem snadnější bude tedy k molu zacouvat, samozřejmě s fendrem na příslušném místě. Připravte si na zádi šikového členu posádky (ideální je záď s badeplatem) a pomalu zacouvávejte, dokud nebudete dostatečně blízko na to, aby přeskočil na molo. Je to mnohem jednodušší, než by se mohlo zdát, protože list kormidla je v tomto případě vepředu a loď bude ochotněji reagovat na vaše přání. Uvažte kratší lano ze záďového vazáku, pak natáhněte dlouhé lano přes příďový průvlak na váš kotevní vrátek nebo na některou z vinčen. Zbytek je už hračka.



Moderní jachty couvají ochotně...

112 POZOR NA PONOR

Tady je jeden tip pro majitele lodí s dvojitým kýlem. Často se zapomíná, že s rostoucím náklonem lodě s dvojitým kýlem narůstá také její ponor, a to dokonce až o 30 cm. To je dobré mít na paměti přístě, až se budete pokoušet přejet přes mělkou písčinu při plavbě ostře proti větru.



Loď s dvojitým kýlem má v náklonu větší ponor.

113 FLATROVÁNÍ

Flatrující lík nadělá kraválu jako přistávající helikoptéra, zbytečně namáhá materiál plachty a mrhá větrem, který by jinak mohl loď pohánět. Většina z nás ochotně přitáhne trimovací lanko na geně, ale u hlavní plachty to může být větší problém. Zadní roh hlavní plachty může být obtížně přístupný a celá ta zatracená věc může po refování vyžadovat další úpravu. Každá slušná plachta bude mít lanko se zásekem u každého refu. Jakmile uslyšíte, že vám plachta flatruje, připněte se za harness a začněte šplhat. Potáhněte za lanko a zajistěte jeho ohyb v záseku. Lodě, které mají ráhno umístěné příliš vysoko, mohou mít pro snadnější přístup trimovací lanko vedené přes horní roh až k přednímu rohu hlavní plachty.



Pořádná hlavní plachta s trimovacím lankem přístupným u každého refu

114 ZPOMALTE

Každý, kdo pravidelně zajiždí na stání na plachty, ví, že když loď otočí o 180° bez motoru, může ji brzdná síla kormidla docela slušně zpomalit. Na to je dobré pamatovat, když budete potřebovat zabrzdit bez pomoci zpětného chodu motoru. Moderní jachty mívají poměrně velké kormidelní listy. Když budete kormidlem otáčet tam a zpátky z maxima do maxima, můžete sice vypadat jako blázen, ale jen do té doby, než vám loď pěkně doklouže k molu a vám bude stačit jen vyskočit a dotáhnout ji na záďovém lanu, namísto toho, abyste neudělali nic, a do mola to nabořili v pěti uzlech. Když se dostanete opravdu do potíží, můžete dokonce zvolit obrát o 360°. Jako všechny poněkud nekonvenční manévry, i tento si raději předem vyzkoušejte a vyberte si na to den, kdy vás u toho neuvidí moc lidí.



Chcete zpomalit? Točte kormidlem!

115 PRO POHODU PĚKNĚ NA STŘED

Lidé na lodích s kormidelní pákou ji většinou při vyvázání na bóji nebo kotvení v proudu uvazují na střed lodě. Zabraňuje to lodi, aby na kotvě cestovala více, než je nutné, a také jí to pomůže vyhnout se srážce s tím optimistou od vedle, který zakotvil blíž, než je vám milé. Uvázání kormidla na střed může také znamenat velký rozdíl pro lidi na přídi snažící se vyvázat bóji. Pokud je kormidlo natočené vůči proudu, ti chudáci se u toho pořádně zapotí. Tohle všechno je ale mnohem méně jasné na lodi s kormidelním kolem, takže se ujistěte, že ho máte zřetelně označené, a zaaretujte ho ve správné pozici, než si půjdete odpočinout.



Při kotvení aretujte kolo ve středové pozici.

116 NAKLOŇTE JI POŘÁDNĚ

Když najedete na mělčinu, do přílivu je daleko a všechny ostatní pokusy o řešení selhaly, zkuste připevnit lano k volnému výťahu na stěžni. To vám může pomoci naklonit loď do skutečně pořádného úhlu a snížit tak ponor dostatečně na to, abyste se uvolnili. Pokud nebude poblíž vhodný silný motorák, jako je na obrázku, můžete zkusit přitáhnout se k nějaké bóji nebo použít kotvu. Výťah připevněte ke konci řetězu a pak navíjejte, dokud se loď z mělčiny nesesune. Drastické situace si občas žádají drastické metody.



Naklonění přes rezervní výťah – nouzové řešení nebezpečné situace.

117 KDYŽ NEVÍTE, SPUSŤTE HLAVNÍ PLACHTU

Jednou za čas si každý z nás usmyslí, že vyváže loď k bóji nebo zakotví jen tak, na plachty. Podle situace pak musíte volit vhodné plachty:

- Vítr i proud ze stejného směru? To je jasné. Přiblížte se s hlavní plachtou, a když budete chtít, přidejte k ní kosatku.
- Vítr a proud z opačného směru? Tady také není o řešení pochyb. Spusťte hlavní plachtu. Pokud ji necháte vytaženou, nikdy nestavíte. Jestliže plachtu pouze vypustíte, může se případně stát, že chytíte bóji nebo zaseknete kotvu, proud vás otočí a vítr ráhno pěkně prožene nad koptem při nechtěné halze. Nic moc. Spusťte tedy hlavní plachtu a přiblížte se pouze s přední plachtou.
- Vítr v úhlu na proud? No... Vážně si nejste jistí? Jediná správná odpověď je, když nevíte, spustím hlavní plachtu. Udělejte to a všechno půjde v klidu a pohodě. Nechejte hlavní plachtu vytaženou a stačí malý závan nečekaného poryvu a vysloužíte si velký kus trápení.



Chytání bóje na plachty, ale na které?

118 POŘÁDNÁ VYVAZOVACÍ LANA

Pokud mají vyvazovací lana na všech lodích, snad s výjimkou těch největších jachet, pořádně odvádějí svoji práci, musejí být minimálně stejně dlouhá jako loď, kterou mají držet. Na lodi budou nutná nejmeně čtyři. Pár ještě delších lan budete potřebovat pro vyvázání podél jiných lodí a pro všechny ty neobvyklé situace, které je těžké předvídat. V marínách mohou být dlouhá lana někdy na obtíž, proto použijte ty nejlepší části starých lan pro výrobu šikových krátkých lan pro vyvazování k pontonům.



Vaše lana by měla být přinejmenším stejně dlouhá jako vaše loď.

119 NEZAPOMEŇTE NA ŽEBŘÍK

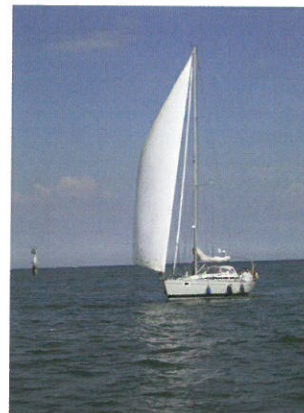
Při vyvázání u vysoké zdi je jedním z největších problémů to, že musíte svoje lano nechat natolik dlouhá, aby dosáhla až k lodi, a když se při přílivu zvedne hladina, loď na lanech pak nešikovně putuje. Jiná věc je, máte-li na zdi k dispozici pořádný žebřík, ke kterému můžete přivázat pomocné lano (tedy pokud ten žebřík vypadá dostatečně bytelný). Takové lano pak máte pěkně po ruce a můžete ho snadno upravit bez toho, že byste odložili hrnek s čajem. V praxi pak s tímto lanem často nemusíte manipulovat vůbec, protože nebude připevněné ani příliš vysoko, ani příliš nízko. Podobně vhod přijde kruh nebo průvlak přímo ve zdi, který má oproti žebříku tu výhodu, že když se k němu vyvázete, nebude se na vás rozčilovat správce přístavu.



Lano uvázané na žebřík zabrání lodi putovat na lanech.

120 FENDRY NA PALUBU

Je rozumné připravit si včas fendry a vyvazovací lana. Pokud to ovšem s přípravami přeženete a loď ověsíte dlouho před tím, než bude přístav vůbec na dohled, už to tak dobré nebude. Fendry sebou budou zbytečně zmítat a kromě toho to nevypadá hezky. Řešením je přivázat fendry na reling, ale nechat je přehozené na palubě. Člen posádky, který půjde obsluhovat přední vyvazovací lano, může pak fendry jednoduše vyhodit zpátky přes bok a každý tak pozná, že víte, co děláte.



Nenechávejte fendry viset (přes palubu).

121 FENDRY NA LEVOBOKI

V každé maríně je pár zapeklitých stání. Místo „Z26“ může být za klidné hladiny při plném přílivu krásně pohodové, ale jakmile začne voda s odlivem klesat, proud z něj může rychle udělat past, ve které si budete koledovat o pořádný malér, když jen o píd' povolíte jediný ze svých springů. Umělé maríny s bazény obvykle nemívají takovychť „pastí“ mnoho, a pokud přece, tak jen za velmi silného bočního větru.

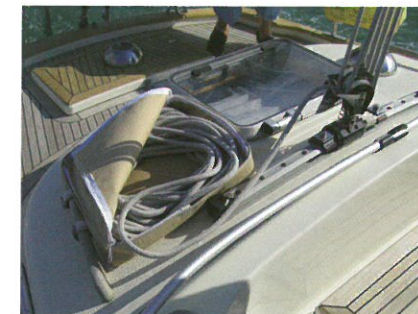
Jakékoliv stání na řece nebo poblíž zdymadla si ovšem musíte pořádně prohlédnout. Podívejte se, jak situace vypadá, když budete chtít zajíždět, a zkuste si představit, jak se může změnit v době, kdy budete chtít odjet. Snažte se vyvázat předí proti proudu a vždycky si dávejte pozor na obávaný boční vítr. Musíte se naučit vyrovnat s tím, že zajetí do některých stání nebo vyjetí z nich je za určitých podmínek prostě vyloučeno.



Zapeklitá stání?

122 PŘIPRAVTE SI OTĚŽ K VYPUŠTĚNÍ

Otěž hlavní plachty může představovat opravdový problém pro kapitána, který má rád uklizený kokpit. Kapitán této lodě si nechal od plachtaře vyrobit šikovní vak, ve kterém je otěž pěkně schovaná. Jeho posádka si dala tu práci a lano pečlivě naházela na ruku, takže by mělo při vypuštění bez problémů vyběhnout. Pokud budete mít lana takto pěkně připravená, nebudete mít problém s jejich rychlým vypuštěním.



Připraveno k vypuštění.

123 KDYŽ MÁ LOĎ VLASTNÍ HLAVU

Klasické plachetnice s dlouhým kýlem a kormidlem zavěšeným přímo na něm nebo konstrukce s protaženou kýlovou ploutví a kormidlem krytým patkou mají zaslouženě špatnou pověst ohledně své manévrovatelnosti při jízdě vzad. Bylo by snadné si říct, že se nedá nic dělat, protože tyto lodě mají vlastní hlavu, ale to téměř nikdy neplatí. Na klidné vodě, bez větru a proudu, bude každá loď při identických otáčkách a vychýlení kormidla provádět stejné vylovení. Trik je v tom, zjistit, jaké kousky dokáže dělat, a naučit se jich využít. Pak stačí uvědomit si, jaký vliv mohou mít odlišné podmínky na tyto přirozené sklony dané lodě. Pokud za žádnou cenu nebude ochotná provést určitý manévry, nechtějte ho po ní. Zkuste najít jiné řešení, třeba počkejte, až se obrátí směr proudu, nebo si rovnou naplánujte zastávku v jiném přístavu. A když se vám bude zdát, že to máte se svou lodí těžké, pomyslete na chudáka kapitána lodivodského kutru na obrázku.



Jachty s dlouhým kýlem couvají neochotně.

124 PŘITÁHNĚTE SI LANA

Když stojí více lodí vyvázaných bokem k sobě, často nastává problém s odíráním vyvazovacích lan o přídě nebo záď lodí na okolních stáních. Zkuste vyvazovací lano zajistit mimo překážky tím, že přes něj natáhnete smyčku lehčího lana a dostatečně ho napnete.



V případě potřeby upravte úhel vyvazovacích lan.

125 RYCHLOST TAŽENÍ

Pokud se někdy dostanete do té nezáviděníhodné situace, že budete potřebovat odtáhnout, dávejte si pozor na příliš nadšené motoráře. Plachetnice by neměla být tažena rychlostí větší, než jaká odpovídá druhé odmocnině její délky na vodorysce ve stopách (což třeba při délce 30 stop odpovídá nějakým 5 uzlům). Při této rychlosti se loď snadno kormidluje a neklade příliš velký odpor. Když se rychlost přiblíží maximální konstrukční rychlosti trupu (cca 1,4 x druhá odmocnina délky na vodorysce ve stopách), už o mnoho rychleji jet nemůže. I pouhý uzel navíc už bude představovat obrovské zatížení. Není snadné žádat kapitána rybářského kutru, který vám právě zachraňuje kůži, aby laskavě trochu zpomalil, ale vyplatí se to. Ještě lepší je zmínit to hned při předávání tažného lana a nečekat, až vám polezou vazáky z paluby.



Záchranářské lodě jsou na tažení vybavené. Jachty ne!

126 NA MÍSTĚ

Když budete chtít udržet loď na místě v silném větru, bude vám logika velet snažit se stavět ji přídí proti větru. Většině moderních jachet se to ovšem nebude líbit. Pokud je necháte prostě jen unášet, natočí se samy tak, že jim vítr bude přicházet mírně šikmo přes záď. Je tedy mnohem méně náročné, pokud necháte vítr, aby vám přídí sfoukl, a pak budete držet loď pod částečným zpětným chodem přesně tam, kde ji chcete mít. (Pozn. red.: tato rada je k nezaplacení třeba při stání ve frontě u benzinky.)



Nechte si přídí přefouknout po větru.

127 VE STÍNU HLAVNÍ PLACHTY

Když se na přídí něco pokazí, instinktivním manévrem většiny jachtařů je stočit loď do větru, aby vylili vítr z plachet. To ale často není to nejlepší řešení. Zbytečně to zatěžuje přední stěh, protože se celá takeláž rozvibruje a také naroste rychlost zdánlivého větru. Pokud je jen trochu možné pustit místo toho loď po větru, pak se přední plachty – ať už je to gena, kterou zlobí rolfok, nebo splašený spinakr – dostanou do větrného stínu hlavní plachty. Tím přední plachta splaskne a bude podstatně poslušnější. Nekoná se žádné stresující mlácení flattrujících plachet a rychlost zdánlivého větru také jako kouzlem klesne, takže se zmenší nebezpečí dalšího poškození materiálu.



Odpadněte a schovejte přední plachty za hlavní.

128 POVĚSTE JE VEJŠ

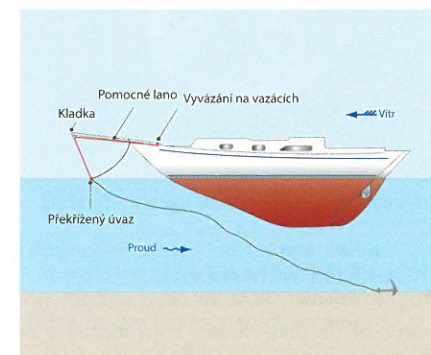
Ať se hodláte vyvázat bokem kdekoliv – zvláště pak na druhou loď –, dejte si dobrý pozor na to, do jaké výšky si necháte pověsit fendry. Když je budete mít příliš nízko a přirazíte k motoráku s boky výrazně zakřivenými ven, mohli jste fendry klidně nechat v bakistě. Totéž platí také u vyvázání na plachetnici, která je větší než vaše loď. Než začnete věšet fendry, vždycky se dobře podívejte, k čemu se hodláte vyvázat. Jednoduchý lodní uzel na horním lanku relingu pak pomůže fendry rychle převázat na správnou výšku, pokud situaci odhadnete špatně.



Pořádně zhodnoťte situaci, než si necháte navázat fendry.

129 KOTVENÍ V PROUDU

Tady je velmi užitečný způsob uvázání kotevního řetězu pro kotvení v proudu. Kotvy takto vyvazují převážně jachtaři na lodích s čelenem, ale tento trik může použít v podstatě každý, kdo má na palubě bytelný spinakrový peň a má možnost ho bezpečně zajistit na přídí. Pokud kotvíte v místě se silným proudem, kde vítr fouká v opačném směru, přivažte na konec čelenu nebo pně dvojkladku. Uvažte na kotevní řetěz lano překříženým úvazem, řetěz popustte a nechejte uzel vyjet mimo palubu. Protáhněte lano mimo kotevní kolejnici, provlečte vždy jeden konec jednou částí kladky a lano uvažte na vazáky. Povolujte kotevní řetěz a pomocné lano tak, aby byl uzel těsně pod hladinou. Volný řetěz na vrátku mírně přitáhněte k čelenu. S tím, jak bude vítr tlačít loď proti proudu, bude řetěz zabírat za toto pomocné lano, namísto toho, aby vám rozdíral boky přídě.



Takto vyvázaný řetěz vám nepoškrábe boky přídě.

130 PŘIDEJTE OTÁČKY

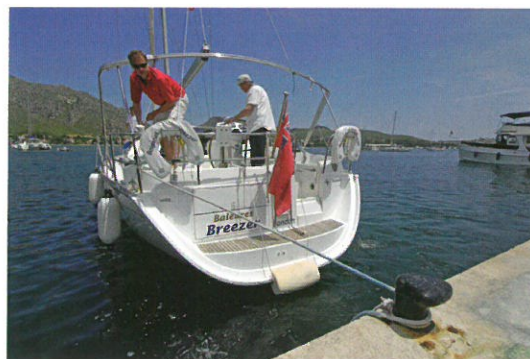
Když potřebujete bezpečně manipulovat s lanem na vinčně, vždy na ní nechávejte nejméně jednu a půl otáčky lana, ne pouhou půlotáčku. Otěž bude možné přitahovat bez toho, že by se vám lano na vinčně zamotávalo, a půjde také rychle sundat. Na tomto obrázku už má člen posádky na vinčně půl otáčky lana a chystá se přidat ještě jednu otáčku – tak je to správné.



Když přitahujete lano otěží, mějte na vinčně vždy minimálně otáčku a půl.

131 PRŮVLAKY S PRŮVLAKY

Na lodích jsou obvykle zadní průvlaky na vyvazovací lana umístěny poněkud nešikovně, a když už jsou na dobrém místě, vsadím se, že při vplouvání do přístavu je za různým bezpečnostním vybavením a anténami GPS nebude vidět. Vyhněte se problémům a při vyvazování si jich nevšímejte. Lana jimi můžete vždycky provléct později, pokud to bude nutné.



Vyhněte se problémům a při vyvazování ignorujte průvlaky.

132 KOUKEJTE, KAM JEDETE

Snažit se nacouvat do úzké mezery mezi loděmi v omezeném prostoru marínových kanálů může být náročné na nervy, a pokud se toho zaleknete a zpomalíte, přestane kolem kýlu proudit voda a vítr může začít lod' snášet do strany. To je začátek konce, takže držte své nervy na uzdě a lod' na dostatečné rychlosti, aby zůstala manévrovatelná.

Nejlepším způsobem, jak neztratit kontrolu nad couvající lodí, je otočit se směrem, kterým jede. Sedněte si ke kormidelnímu sloupku, pokud nějaký má, a kormidlujte, jako byste řídili auto.



Říďte ji jako auto.

133 BEZPEČNÉ ZAJÍŽDĚNÍ

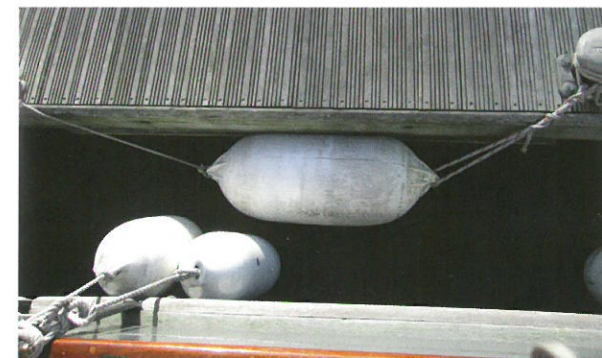
Člověka to láká vyvěsit před zajetím do marínového stání každý fendr, který má, ale to nemusí být vždy ten nejlepší nápad. Když se budete pokoušet vmáčknout mezi dvě lodě, zaručeně se vaše fendry budou zadržovat o fendry vašich nových sousedů. V tom nejhorším případě se zaseknou opravdu hodně a zkazí průběh celého manévru. Mějte je tedy připravené na relingu, ale nespěchejte s jejich přehazováním přes palubu. Také si nechejte alespoň jeden fendr volný, abyste ho mohli použít tam, kde bude třeba. Je naprosto v pořádku, když se při zajíždění lehce opřete o sousední lodě. Zajíždění si dokonce usnadníte, pokud je použijete jako dobře ofendrované opěrky na obou stranách vaší lodě. Jednoduše se opatrně vmáčknete mezi své sousedy a vyvažte se.



Dávejte si pozor na fendry a nezamotejte se!

134 FENDRY NA ZIMU

Až budete zazimovávat svoji lod', můžete si ušetřit obavy z větrů tlačících ji na molo tím, že na vazáky pontonů zavěsíte vodorovně velké fendry. Když se bude vítr snažit natlačit bok lodě na hranu mola, zbytečně se vám lod' nepoškodí jen proto, že se vaše běžné fendry sesmekly. Také tím zároveň ulevujete vašemu relingu. Pokud budete mít lod' správně vyvázanou, tyto velké fendry zvládnou všechnu těžkou práci a jejich menší sourozenci na relingu budou sloužit pouze jako záloha. Jsou-li tyto fendry navíc tak velké, že se vám nevejdou na palubu, tím lépe. S příchodem jara je schováte do garáže, kde budou čekat na začátek své další služby v listopadu.



Velké fendry ponesou veškeré zatížení a ty ostatní budou jen záloha.

135 NEDRŽTE JI ZKRÁTKA

Když fouká vítr tak mírný, že kouř z vaší dýmky stoupá kolmo vzhůru (tedy stoupal, předtím než zakázali veškerou zábavu), každá slušná loď s čistým dnem bude stále schopná plachtit. Ale ne pokud budou její plachty naprosto ploché. O kousek povolte horní i zadní výtahy, popustěte naplno přitažené otěže o nějakých 20 centimetrů, uvolněte kiking a nesnažte se jet příliš ostře proti větru. A také posadte všechny členy posádky na závětrnou stranu lodě, abyste ji dostali alespoň trochu do náklonu. Plachty tak budou mít možnost samy se natvarovat a ten slabý vánek, který fouká, nebude muset vyplýtvat svoji energii na jejich nafukování do správného tvaru.



Za slabého větru, s povolenými plachtám.

136 DOPŘEDNÝM CHODEM VZAD

Pokud najedete na mělčinu tvořenou bahnem, vaše první možnost je zkusit vycouvat z ní přímo vzad tou samou brázdou, kterou jste do ní právě vyryli. Když ale uvážete pořádně, je dobré mít na paměti, že většina typů pohonu využívajících převodovku a vrtuli neposkytuje při zpětném chodu stejně silný záběr jako při tom dopředném. Pokud se vám zdá situace beznadějná, zkuste dát kormidlo do jednoho nebo druhého maxima a zkusit loď otočit tím, že budete vrtulí hnát vodu na list kormidla plným dopředným chodem. Může se vám podařit loď otočit natolik, že na plný dopředný chod z mělčiny sklouzne.



Uvázli jste v bahně? Občas může být řešením dopředný chod.

UZLY A LANA

137 CO SE SMOTANÝM LANEM

Většina z nás skladuje lana smotaná do úhledné panenky několikrát ovázané zbytkem volného konce. Některá vyvazovací a kotevní lana jsou bohužel pro tento způsob ovázání příliš nepoddajná. Dobrým kompromisem tu může být uvázání volného konce kolem smyčky lana běžným lodním uzlem. Bude to chtít trochu cviku, ale když se to jednou naučíte, vaše bakista s lany už nikdy nebude připomínat hadí hnízdo.



Pro sbalení dlouhých lan použijte lodní uzel – v bakistách budete mít pořádek.

138 ULEVTE LANŮM

Odirání lan je největším nepřítelem všech plachetnic od velkého klipru po malou jezerní kocábku. Dokonce i na krátké plavbě, zvláště pokud plachtíte po větru, se někde na palubě bude nějaké lano nepěkně odírat o nějakou ošklivou kladku nebo průvlak. Tohle lano se například snaží prokousat bokem své kladky. Ideální řešení je umístit průvlak nebo kladku jinak, ale to není pokaždé možné. Lana na velkých plachetnicích se pravidelně každých pár dní o kousek popouštěla a pak zase přitahovala, aby tolik netrpěly části v ohybech kladek. Něco takového zkusil majitel i zde a lano tak bude sloužit dál – alespoň nějakou dobu.



Toto lano se odíralo o tělo kladky.

139 PŘIPRAVENÍ?

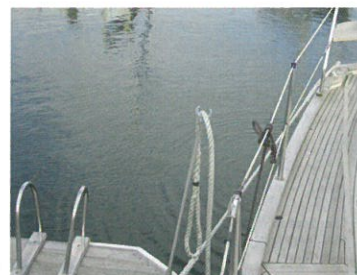
Posádka ráda ví, co se bude dít. Pokud své posádce dobře vysvětlíte, co se od nich čeká, budete mít mnohem lepší šanci, že přistávací manévry v maríně neskončí fiaskem. Místo toho, abyste si pro sebe utrousili „asi to dáme támhle ...“, zkuste něco takového: „Tak poslouchejte, zkusíme ten druhý ponton vedle toho růžového motoráku. Vyvážeme se levobokem, fendry těsně nad hladinu. Zatím je nechejte na palubě a přehodte je, teprve až tam skoro budeme. Vyvažte napřed příďové lano a záďový spring. Připravte si smyčky na naše vazáky, vyskočte, jakmile budete moci, a přitáhněte nás přes vazáky na pontonu. Zbytek vyvážeme potom.“



Říkejte posádce, co se bude dít.

140 BEZ STRESU V DOMOVSKÉ MARÍNĚ

Při zajištění na vlastní místo v domovské maríně musíte obvykle ve správný čas dostat na molo to životně důležité lano. Mnohdy to vůbec není snadné, zvláště v marínách, které mají problémy se slapovými proudy. Nebezpečnému přeskokování někoho z posádky s lanem na břeh se můžete vyhnout, když si vyvazovací lano připravíte na takovémto držáku. To nezbytné vyvazovací lano je nastálo připevněno k vazáku na molu a pak zavěšeno přes vidlici upevněnou na tyči. Posádce pak stačí stoupnout si k příslušnému vazáku na palubě, vzít si lano z vidlice a uvázat ho. Žádné skákání a stres. Když na lano nedosáhnete rukou, můžou si pomoci háčkem. Háček by ostatně měl být připravený pro případ, že kormidelníkoví manévry zrovna ten den nevyjde na sto procent.



Vidlice na tyči nabízí vyvazovací lano.

141 DLOUHÁ DRAČÍ SMYČKA

Určitě si podle obrázku myslíte, že tento tip bude nějakým varováním před vyvazováním ke snhlým kúlům, ale to se mýlíte. Obrázek ukazuje použití dlouhé dračí smyčky namísto kotevního úvazu se dvěma závity. Tento uzel posádka použila, aby bylo možné lano kdykoliv sundat bez ohledu na to, jak silný vítr fouká. Totéž platí v přílivových vodách při vyvazování u kúlů, které mají kruhy na kluzné kolejni. Pokud máte smůlu a kruh se vám s přílivem zasekne někde ve spodní části kúlu, může být z lodě nepřístupný. Každý, kdo použije krátký uzel, pak má problém. Uzel dlouhé dračí smyčky bude vždy sahat nad hladinu



Dobré využití pro dlouhou dračí smyčku

142 NEVAŽTE ČLUN NAKRÁTKO

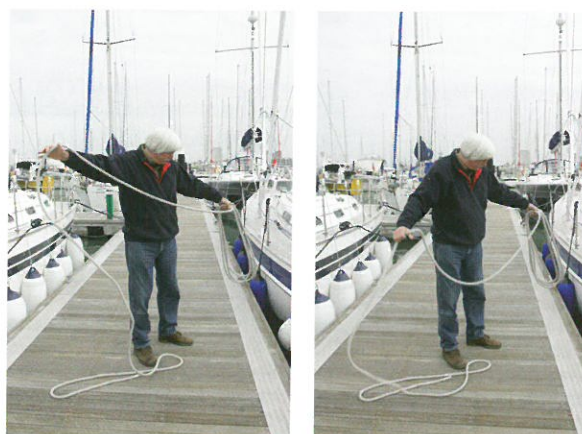
Hejno člunků vyvázaných tak jako na obrázku je prostě hrůza. Váš člun je buď u mola, takže ho nemůžete dostat ven, nebo je na dlouhém laně, ale vy se k němu nedostanete jinak než přes dva nebo tři cizí, často plné vody. Je snadné vinit správu přístavu, že pro vyvazování člunků nevyhradí dostatečně velký prostor, ale správní námořníci si mohou navzájem pomoci sami, když budou vyvazovat své čluny na co nejdelší lano. Minimálně 5 metrů poskytne dostatek manévrovacího prostoru na to, aby si mohl každý přitáhnout člun k molu. Všechny sobce, kteří se z vlastní pohodlnosti přivážou nakrátko, by se patřilo vyvést za odlivu pod eskortou na pláž a přivázat je na půli cesty mezi čarou přílivu a odlivu na stejné délce lana, jakou použili u svého člunku. Podobnou metodu používal už Napoleon a ten věděl, jak zjednat disciplínu!



Člunek uvazujte k molu vždy nejméně pětmetrovým lanem!

143 PĚKNĚ VE SMĚRU HODINOVÝCH RUČÍČEK

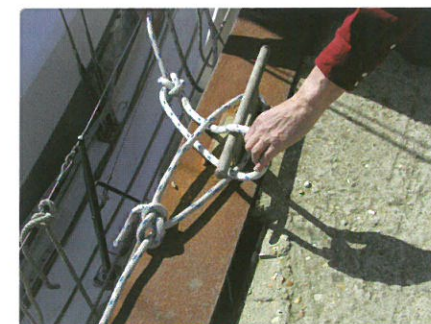
Lano s opleteným jádrem můžeme smotávat jak po směru, tak proti směru hodinových ručiček, ale lano splétané ze tří pramenů se bude dobře smotávat vždycky jen ve směru hodinových ručiček. To je dáno konstrukcí lana. Pokud jím budete při smotávání točit proti směru ručiček, uděláte na něm zbytečné klíčky. Na krátkém laně vám to může projít, ale je lepší to nedělat. Zkuste to na sedmdesátimetrovém výtahu vrcholové plachty tradičního škuneru a budete mít pořádný malér, až bocman zjistí, že to právě vaší „zásluhou“ se při skasávání zasekla na půli cesty dolů.



Až budete smotávat lano spletené ze tří pramenů, točte ho po směru hodinových ručiček.

144 PROVLÉKEJTE SMYČKY

Když je potřeba na jeden vazák nebo pachole na molu vyvázat více smyček, vždy provlékejte druhou a každou další smyčku těmi, co už tam byly předtím. Geometrická teorie, která se za touto poučkou ukrývá, se těžko vysvětluje, ale v praxi tak bude vždycky možné sundat kteroukoliv smyčku bez ohledu na to, jestli jsou ostatní lana v tahu. Takto vážou lana správní námořníci a je to mnohem lepší řešení, které vás nenutí bojovat na vazáku se zataženými závitů jednoho lana, z něhož jste se pokoušeli udělat dva springy.



Tato jednoduchá metoda usnadňuje rozmotávání vyvazovacích lan.

145 SMYČKA NA SPRÁVNÉM MÍSTĚ

Kravská smyčka kolem lanka relingu je skvělý uzel pro uklizení lana rolfoku, zejména na menších lodích. Pokud jste pravák a máte lano rolfoku na levoboku, jak je obvyklé, je nejlepším způsobem přehnout stočené lano přes reling seshora s každou rukou na jedné straně a pravou rukou podstrčit smyčku pod relingem a druhou částí lana směrem ven. Uzel pak bude vypadat tak, jako to vidíte na obrázku, a vám bude stačit pro rozvázání pouze chytit vodorovnou část smyčky a potáhnout k sobě.



Stačí zatáhnout a lano je volné.

ŽIVOT NA PALUBĚ

146 ZVRATY V JEDENADVACÁTÉM STOLETÍ

Nikdo nemá rád plachtění na lodi se zarostlým dnem, ale kolik z nás by se kvůli očištění dna odhodlalo k tak drastickým opatřením jako tito mladí Francouzi. Natáhli si výtah z vrcholu stěžně a uvázali ho na břehu. Nastavili vyvazovací lana a fendry a naklonili loď tak, aby se pořádně dostali k jejímu dnu. Čištění jim jde od ruky jedna báseň. Něco podobného dělali lidé za zlatého věku plachet i s velkými plachetnicemi, ale v Británii jedenadvacátého století byste si museli nechat jednoho člověka na hlídce, aby dával pozor, jestli se neblíží nějaký úředník s vyhláškou o bezpečnosti práce. Pokud si nejste jistí, že něco podobného bezpečně zvládnete, zkuste vaši loď naklonit alespoň o kousek, abyste se dostali trochu pod čáru ponoru. Uvidíte, jaký to bude rozdíl.



Pro pořádnou očistu ji pěkně nakloňte!

147 VEZMĚTE SI PRÁŠEK

Mořská nemoc dokáže být pořádně nepříjemná a přitom se jí lze často vyhnout, když si vezmete pár správných pilulek. Nečekejte na to, až se vám nebo vaší posádce začne zvedat žaludek, a sáhněte po krabičce s léky včas. Spolkněte jednu pilulku, než půjdete večer spát, a nechejte léky, aby se vám pořádně dostaly do těla. Ráno si pak vezměte další dávku. Pokud se obáváte, že vás budou léky uspávat, vyzkoušejte si je nejlépe pár dní předem na pevnině



Prevence mořské nemoci.

148 UŽITEČNÁ VETEŠ

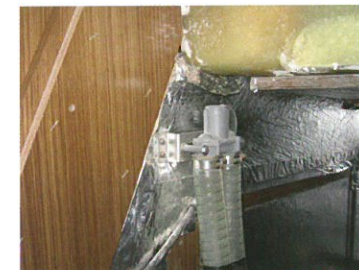
Tento muž a jeho pes se pokoušejí opravit rozbitou toaletu v cizí maríně. Je více než pravděpodobné, že nemá potřebné náhradní díly, ale naštěstí má po ruce pořádné nářadí a spoustu různých veteš. Pokud se vám porouchá vstříkovací tryska na motoru, pak se asi bez profesionální opravy neobejdete, ale mnoho rozbitých věcí na palubě se dá opravit s využitím všemožného starého harampádí. Všechny ty šroubečky, matky a podložky, které se válejí na zemi v maríně, byste si měli pečlivě schovávat, stejně jako nekompletní šekly, kousky mosazných tyček, různé pružiny, kusy trubek a opletených hadic, staré duše od kola a nějaký ten ohnutý drátěný věšák na oblečení.



Všechny ty šroubky, podložky a kousky mosazi, které si léta schovávejte, se mohou jednoho dne hodit.

149 NIC NEVYDRŽÍ VĚČNĚ

Tady vidíte krásný nový sifon na chladicím systému motoru, přes který jde odpadní voda do výfuku. Většina jachet nějaký takový má, ale žádný nevydrží věčně. Jeho funkce je velmi důležitá, a pokud se poškodí, můžete skončit s motorem plným vody. Zkontrolovat tento sifon a vyčistit jeho ventil můžete každý rok a nebude vás to nic stát. Pokud se vám bude zdát, že je načase ho vyměnit, rozhodně vás to nezruinuje a budete moci v noci klidně spát.



Zkontrolujte ventil sifonu.

150 ODVZDUŠŇOVÁNÍ

Nemusíte být profesionální mechanik, abyste věděli, že pokud vám dojde nafta nebo se motor zadusí kvůli ucpanému filtru, bude vás před dalším pokusem nastartovat čekat odvzdušňování celého systému. Většina moderních motorů se odvzdušňuje na horní části palivového filtru, který zpravidla najdeme na boku motoru, podobně jako na obrázku. Uvolněte odvzdušňovací šroub tak, jak to vidíte. Stačí ho povolit o jednu otáčku. Pak jděte po trubce přívodu paliva směrem k nádrži, dokud nenajdete malou pumpičku s páčkou někde u spodní strany motoru. Pravděpodobně to bude první zařízení, na které na potrubí narazíte. Pumpujte páčkou nahoru a dolů a uvidíte, jak zpod povoleného odvzdušňovacího šroubku vychází nafta plná malých bublinek. Pokračujte v pumpování, dokud nezačne proudit palivo bez bublin a pak šroubek utáhněte. Teď se můžete pustit do startování, nebojte se nechat motor pořádně protočit a s trochou štěstí naskočí.



Odvzdušněte motor na palivovém filtru.

151 VITAMÍNY NA VZDUCHU

Skládování čerstvého ovoce a zeleniny je na moři téměř vždy problém. Dobrým řešením je zavěsit v kuchyňce nějakou sítku. To nám uvolní místo ve skříňkách, potraviny pěkně větrají a snadno pohledem zkontrolujete, jestli nějaké kousky nezačínají hnít. Také to dodává salónu jistý pitoreskní, profesionální nádech.



Zavěste si čerstvé potraviny pod stropem podpalubí.

152 OPATRUJTE SVÉHO KUCHAŘE

Bezpečnostní vybavení není pokaždé opatřeno kompletním návodem obsahujícím rady pro různé neobvyklé způsoby využití. V lodní kuchyni průměrné rekreační plachetnice se přihodí více nehod než na její palubě a nebavíme se tu o požárech a vybuchujícím plynem. Je mnohem pravděpodobnější, že se kuchař nadosmrti zohaví, když hrnec vařící polévky vylétne z plotýnky nebo když na něj kvůli špatně zkonstruovaným dvířkám trouba vykloupí svůj obsah. Jedinou účinnou ochranou při vaření na rozbouřeném moři jsou jachtařské kalhoty.



Pokud je takové horko, že v nich nevydržíte, mějte neustále na paměti, že se může kdykoliv cokoliv vylít. Pomyslete také na chudáka kapitána. Pro jeho morálku není nic horšího než zaslechnout ty náhlé výkřiky z podpalubí...

Na rozbouřeném moři raději vařte v kalhotách.

153 BUĎTE HODNÍ NA SVÉHO NEJLEPŠÍHO PŘÍTELE

Když přijde na jachting, není nejlepším přítelem člověka pes, nýbrž motor. V olejové vaně naftových motorů se hromadí kyseliny. Pokud je tam necháte celou zimu, budou pomalu nahlodávat důležité součásti motoru, takže nejlepším řešením je vyměnit olej ještě na podzim. Když už budete u toho, vyměňte také filtr. U většiny moderních motorů to zvládnete i sami, v marínách bývají příslušné nádoby na likvidaci starého oleje. Také to znamená, že budete mít o úkol méně při jarním odzímování.



Výměna oleje při zazimování podstatně prodlouží životnost motoru.

154 HOLANDSKÉ SPECIALITY

Pokud jste se někdy plavili po vnitrozemských kanálech v Holandsku nebo v Baltském moři, určitě jste si všimli, o kolik je pak vaše loď najednou rychlejší. Vaše dno je čisté jako zrcadlo, protože veškerý porost z moře se ve sladké vodě řek rychle odporoučí. Pro dokonalou kúru postačí týden až 10 dní. Když třeba zrovna nemáte do takovýchto odlehlých končin cestu, nezapomínejte na tento fakt, protože můžete zkusit třeba na dva týdny vyvázat vaši loď v nějaké domácí říční marině a náklady na stání vám bohatě vynahradí ušetřené peníze za to čištění trupu uprostřed sezóny, které tím pádem nebudete potřebovat.



Máte zarostlé dno? Sladká voda se o vilejšie postará.

155 POZOR NA AMPÉRY

Některé moderní plottery spotřebovávají tolik energie, že jejich zadní strany musejí být zkonstruovány tak, aby fungovaly jako chladiče. Přestože vám tedy zbude alespoň skvělý toustovač, když vypadne signál GPS, také to znamená, že když je necháte dělat, co se jim zlíbí, brzy vám tato zařízení vycucnou lodní baterie. Tomu lze předejít, pokud prozkoumáte možnosti nastavení systému a zjistíte, jestli nemá nějaký úsporný mód. Ten může zahrnovat ztlumení podsvícení displeje, když s přístrojem zrovna nepracujete, a vypínání radaru, pokud zrovna nepoužíváte jeho obrazovku. Některé radary se pouze přepnou do pohotovostního režimu, zatímco vám by se více zamlouvalo, pokud by se vypnuly úplně.



Plottery mohou mít velkou spotřebu.

156 JAK NA FLATROVÁNÍ

Moderní podvrcholová řešení oplachtění se samopřehazovací kosátkou jsou při plavbě ostře proti větru opravdovou lahůdkou.

Bohužel mnoho z těchto jinak vynikajících plachet je při jízdě na boční vítr téměř nemožné správně dotáhnout pouze na jejich otěžích. Pozice otěží totiž neumožňuje dosáhnout dostatečného tahu



Při bočních kurzech použijte barberhauler.

ve směru dolů, který by kompenzoval extrémní twist, který se za daných podmínek u těchto plachet s vysokým poměrem štíhlosti vytváří. Řešením je použití přídatného lana, které závodníci nazývají „barberhauler“. Ideální je připevnit jednoduchou kladku k relingu na boku lodě přímo na úrovni nebo lehce za úrovní kolejnice otěžového jezdece kosátky. Pak připnout lano snap šeklem za zadní oko kosátky, protáhnout ho kladkou na volnou vinčnu a barberhauler přitahovat, dokud se plachta neuklidní. Pokud nemůžete kladku připevnit k relingu, budete muset vymyslet nějaké jiné řešení. V případě, že opravdu není možné kladku žádným způsobem upevnit v nějaké vyhovující pozici, kontaktujte výrobce lodě a žádejte úpravu. Není možné používat loď, jejíž plachta při určitém kurzu neustále nekontrolovatelně flatruje.

157 KAM S DVÍŘKY?

Patří vaše loď k té většině modelů, jejichž výrobce se neobtěžoval zamyslet se nad tím, kam uskladníte dvířka vstupu do podpalubí, když je zrovna nepoužíváte? Co takhle obětovat jedno sobotní dopoledne a vyrobit si jednoduchou otevřenou přihrádku ve vaší bakistě? Obyvatelé záďové kajuty vám budou vděční, až do ní přistě vejdou a nevráží si roh dvířek do některé měkké části svého těla.



Investice do přihrádky na dvířka se vyplácí.

158 UBERTE PLACHET

Nic není horšího než zhusta zrefovaná stopadesátiprocentní gena. Tyto plachty jsou určeny pro lodě plavící se ve Středozemním moři, kde pravidelně fouká slabý vítr.

Ve vyšších šířkách, ve vodách kolem Británie, strávíme většinu času pod zrefovanými plachtami. Menší stodesetiprocentní plachta naproti tomu dokáže fungovat bez refování i za větru, který by z velké geny udělal nepoužitelný kus hadru. Pokud je dobře ušitá, dokáže loď slušně pohánět i za slabšího větru kolem 2 Bf. Až si příště půjdete objednávat nové plachty, zkuste zvážit, jestli si nenechat ušít něco, co bude lépe odpovídat vašim místním poměrům.



Stodesetiprocentní gena je v britských vodách ideální.

159 STAČÍ KOUSEK PROVÁZKU

Ať zvedne ruku každý jachtař, kterému nikdy nespadl do vody pojistovací čep ze šeklu. Většinou se oběti stávají šekly na výtazích, které je nutné povolovat při každé manipulaci s hlavní plachtou. Příčinou jsou často promrzlé ruce, ve kterých se nám ten malý kousek kovu smekne a namíří si to neomylně přímo přes palubu. Jedno řešení představují šekly s patentním neztratitelným čepem, ale pokud vám čep může ze šeklu vyklouznout, zkuste je svázat kouskem provázku. Ten se sice bude trochu zamotávat, když budete čepem šroubovat, ale je to lepší než čep zase ztratit.



Kousek provázku zabrání ztrátě čepu.

160 POZOR NA CHCÍPÁKY

Nejčastější příčina potíží se startováním motoru přímo souvisí s jeho posledním vypínáním. Pokud má váš motor starší systém „chcípáku“ v podobě táhla s ručkou na konci bovdeny, je snadné zapomenout po vypnutí motoru táhlo vrátit zpět do správné polohy. Pokud při otočení klíčem startér točí motorem, ale ten odmítá naskočit, je chcípák první věc, kterou byste měli zkontrolovat. Ujistěte se, že je táhlo úplně zasunuté zpět. Motory s elektronickým chcípákem se spoléhají na solenoid. Najděte tuto součástku na pumpě vstříkovaní a zjistěte, které dráty k ní vedou, dokud pracuje správně. Když pak motor nebude chtít naskočit, přestože jím bude startér točit jako káčou, budete vědět, kde začít hledat problém.



Nechce motor naskočit? Zkontrolujte chcípák!

161 NEPŘEHÁNĚJTE TO S NAPĚTÍM

Dvaceticentimetrový šroubovák vám poskytne více než dostatečnou páku pro dotažení vantových napínačů na všech lodích s výjimkou těch největších jachet. Pokud napínačky přetáhnete, můžete si vážně poškodit takeláž, proto krátká páka šroubováku poslouží jako dobrá pojistka proti vašemu přehnanému nadšení.



Pozor na poškození takeláže přetažením napínačů.

162 ČISTÝ ŘEZ

Každý námořník by stále měl vždy mít po ruce svůj nůž. Nikdy nevíte, kdy ho budete potřebovat. Tento na fotografii má pojistku a šikovou baterku navíc, ale záleží tady především na ostří. Vroubkovaná ostří jsou pro řezání lan nejlepší. Toto řešení s částí hladkou a částí vroubkovanou je dobrým kompromisem. Otvor v horní části ostří umožňuje otevírání jednou rukou, což se hodí, když se v té druhé zoufale snažíte udržet zmítající se roh geny. Nejdůležitější ovšem je, že se nemůže náhodně zavřít a přepálit místo lana vaše prsty.



Nůž je pro jachtaře nezbytným pomocníkem.

163 ZAPNĚTE SE

Z nejrůznějších námořnických historek by člověk řekl, že nejčastější příčinou ztráty brýlí nebo mobilního telefonu na světě je shýbání se k vyvazovacímu lanu. Tady pomůže jedině naučit se pečlivě zapínat kapsy nebo v nich nenechávat nic, co by z nich mohla gravitace vytáhnout. Možná si myslíte, že zapínání kapes je natolik samozřejmé, že tu nemá tento tip co dělat, ale nedávno jsme pozorovali zkušeného správce přístavu, kterému den pokazilo právě takové obávané šplouchnutí.



Nenechejte si pokazit den a zapínejte si kapsy.

164 KDYŽ SUPER UŽ NENÍ SUPER

Některé věci pokládáme za věčné – třeba západní větry, střídání přílivu a odlivu a vznětlivou povahu benzínu v nádrži našeho přívěsného motoru. Pravda ale je, že zatímco se stále můžeme spolehnout na větry a proudy, u benzínu už to tak úplně neplatí, takže to, co přezimovalo v nádrži vašeho přívěsného motoru, bude na jaře mít coby palivo zhruba stejné vlastnosti jako pivo.



V případě, že váš motor tedy na jaře nebude chtít naskočit, vylijte starý obsah nádrže do nejbližší příslušné nádoby pro ekologickou likvidaci a natankujte aktuální ročník. Nejlepší je tankovat u dobře vytižených pump, protože pro benzín tady platí totéž co pro pivo. Čím víc ho někde prodávají, tím je lepší. Váš motor pak naskočí na první drcnutí.

Natankujte na jaře čerstvou nádrž a motor bude příst jako kotě.

165 RECYKLUJTE A FOTOGRAFUJTE

Když vás bude čekat práce na nějaké věci se spoustou drobných součástek, různých segrovek a pružinek, dejte si tu práci a rozložte si pod sebe kousek novin. Rozmontovávání čehokoliv doma v garáži na ponku je jedna věc, ale na palubě vám spolehlivě právě ta životně důležitá součástka zapadne do podlažky kokpitu, a pokud budete mít opravdu smůlu, tak rovnou do odtokové výlevky. Noviny neposedné uprchlíky pochyťají.

Když už na to přijde, vezměte digitální foťák a zdokumentujte si, co kam přišlo, abyste věděli, jak to zase poskládat dohromady...



Rozložené noviny pochyťají neposedné matky.

166 KÝBLOVÁNÍ

Když potřebujete kýbl mořské vody, ujistěte se, zda máte na rukojeti dostatečně dlouhý kus provazu. Přivažte ho k lodi, protože za plavby byste o kbelík mohli jinak snadno přijít. Abyste pokaždé nabrali dostatek vody, neházejte kýbl do vody jen tak ledabyly. Místo toho ho házejte horním okrajem dolů a pak ho za lano vytáhněte směrem proti směru jízdy. Pokud to neuděláte správně, může to s vámi pěkně škubnout. Správný námořník se pozná podle toho, že kýbl vytáhne těsně předtím, než za něj proud zabere.

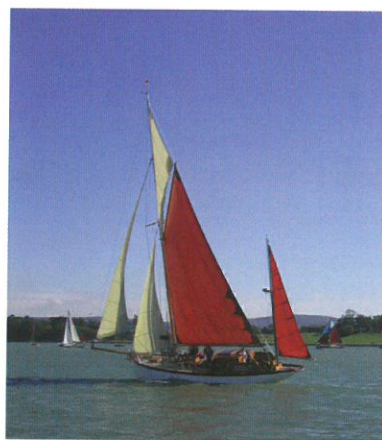


Dobrá kýbl je kamarád na celý život.

Kupte si kvalitní kbelík v řemeslnických potřebách a vyberte si ten nejmenší. Pokud žádný vhodný neseženete, zkuste specializovanou jachtařskou prodejnu. Nikdy nekupujte levné plastové kýbly, které se hodí leda tak do kuchyně, ale vždy bytelný gumový nebo pěkný plátěný kousek.

167 JOLA NEBO KEČ?

Všichni víme, že oba typy lodí mají dva stěžně a ten hlavní je umístěn před podstatně menším, bezanovým stěžněm. Která loď je ovšem která a jak si to zapamatovat? Jola je jachta, která má bezanový stěžně za hřídélí kormidla, zatímco keč má oba stěžně před ní. Na zapamatování stačí jednoduchá mnemotechnická rýmovka: „Jola, táhne bezan jako vola.“



Všimněte si, kde je na této krásné gaňové plachtě umístěn bezanový stěžně. Pak se podívejte po kormidle na vodoryse. Je to samozřejmě jola!

168 CHLĚB NÁŠ VEZDEJŠÍ

Při dlouhých plavbách nic tak nezvedne morálku jako vůně čerstvě upečeného chleba. Někteří pečou jen tak pro zábavu a chleba každopádně přijde vhod po týdnu na bagetách. Pár tipů na perfektní bochník:



Chleba skvěle pozvedne morálku.

- Kupte si specializovanou kuchařku.
- Používejte suché droždí a ujistěte se, že není prošlé.
- Při chladném počasí uložte těsto na kynutí poblíž tepelného výměníku.
- Berte si s sebou vlastní mouku, může být těžké obstarat tu správnou.
- Pokuste se nesníst chleba ještě za tepla. Krajíce nepůjdou uřezat tenčí než pořádně po dřevorubecku a bochník vám vydrží sotva pár minut.

169 DOBRĚ TO ZVAŽTE

Tento obrázek může vypadat neobvykle, ale přestože váha nevypadá nic moc, je poměrně přesná a ta malá kovová věc je bombička ze samonafukovací záchranné vesty. Pokud žijete v domnění, že bombičku musíte každý rok měnit, můžete se mýlit. Pořádně si ji prohlédněte a měli byste na ní najít údaj o minimální bezpečné váze pro použití (*safe weight for operation*). Vezměte ji domů a zvažte na kuchyňské váze. Je-li bombička v pořádku, nafoukněte vestu ústy a nechejte ji nafouknutou přes noc. Pokud drží, sfoukněte ji, znovu zabalte a máte hotovo. Občas vydrží naprosto funkční celé roky.



Zvažte ji – třeba nebudete potřebovat novou.

170 NA NÁVŠTĚVĚ U SOUSEDŮ

Je samozřejmé, že si na přeplavby mezi státy vezmete příslušné dokumenty, jako jsou potvrzení o registraci lodě, pojištění a zaplacení DPH. Zákony mnoha zemí ovšem předepisují povinnou výbavu, o které je dobré informovat se předem. Například ve francouzských vodách jsou pro plachetnice povinné následující položky vybavení:

- Záchranná vesta pro každého člena posádky.
- Signální světlice s příslušnou dobou trvanlivosti (prošlé světlice jsou ve Francii ilegální).
- Záchranný ostrůvek (pokud je jím loď vybavena) s platným certifikátem a záznamem o poslední kontrole.
- Řádně vedený lodní deník, který musíte být schopni při kontrole předložit.



Francouzská trikolóra vyvěšená jako zdvořilostní vlajka

171 LEVNÝ LÉK NA PRODŘENINY

Tření, to je zabiják lan. Vybírá si oběti především z řad vyvazovacích lan, v místech, kde procházejí průvlaky při velkém zatížení za silného větru. Majitel této lodě se musel vypořádat s lany napnutými k prasknutí, sténajícími pod nápory víchřice. Pro pomoc se obrátil na marínové kontejnery, kde našel půl metru užitečné hadice. Nemohl lano bezpečně povolit, a tak hadici podélně rozřezal, navlékl ji na lano a postupně ji posunul až do průvlastku. Sbohem tření a kromě toho i vrzání. Posádka v příďové kajutě si tak mohla užít o mnoho klidnější noc.



Kus hadice je levným řešením potíží s třením.

172 S PLNOU NÁDRŽÍ

Tyto měřáky ukazují stav nádrží takový, jaký bychom si představovali – plný. Pravidelně se však motor nejedné jachty se zlověstným kuckáním zastaví, přestože její palivoměr stále sebevědomě ukazuje plnou nádrž. Řešením je mít v lodním deníku samostatnou kolonku pro motor, kam si budete zapisovat nastartování, vypnutí, tankování, výměny oleje apod. Pak vám provoz vašeho motoru nemůže připravit žádná překvapení. Už nebudete muset hádat nebo se pokoušet odečíst ta mrňavá číslíka na počítadle motohodin, jehož přesnost stejně nikdy nikdo nekontroloval. Co se týče spotřeby, měli bychom mít přibližnou představu o tom, kolik litrů za hodinu náš motor spotřebuje. S tímto údajem, zápisky v lodním deníku a poctivě dotankovanou nádrží se pak na žádný měřák ani dívat nemusíte.



Nevěřte palivoměru – zapisujte si motohodiny do lodního deníku.

173 BEZ DRŽENÍ

Je zajímavé, kolik lidí s lodí vybavenou autopilotem používá toto zařízení pouze pro držení kurzu za plavby. Sice je vynikající, pokud si člověk může na hodinku dvě odpočinout od kormidla, ale stejně užitečná může být volná ruka navíc při skasávání plachet nebo přípravě vyvazovacích lan či fendrů, zvláště



Pokud používáte autopilota v blízkosti pobřeží, mějte oči na stopkách.

pokud jste na palubě například jen ve dvou. Je pouze potřeba dávat si pozor na to, že podobné manévry se obvykle provádějí v poměrně rušných vodách, takže jakmile opustíte kormidlo, je dvojnásob nutné dobře a často se dívat po lodích kolem vás

174 ŽÁDNÉ TŘENICE

U moderních trojúhelníkových oplachtění zjistíme jednu zásadní nevýhodu. Při plavbě na zadní vítr trpívá jeho hlavní plachta třením o různé části takeláže. Pokud zrovna nepřekonáváte nějaký oceán, je řešení pro krátké příbřežní plavby snadné. Stačí zajistit, aby se vaše hlavní plachta nedotýkala žádných kovových částí ani lan takeláže. Dotáhněte kiking, nastrojte kontraotěž a pak přitáhněte ráhno na otěžích tak, aby se nehýbalo. Žádný pohyb ráhna rovná se žádnému tření plachet. Takovéto nastrojení se může zdát trochu nevzhledné, ale je to lepší než muset hlavní plachtu přitáhnout na otěžích příliš na střed a celou cestu se potýkat s návětrnou lodí.



Závodní posádky mohou být ochotny obětovat plachty pro pár uzlů po větru navíc, ale na rekreačních lodích je lepší zajistit ráhno.

175 EKOLOGICKÝ ŠÁLEK ČAJE

Odevšad slyšíme o nutnosti šetřit palivo. Tady je jeden tip, jak se dá ušetřit pár gramů plynu, které mohou znamenat opravdový rozdíl, když už ne pro planetu, tak alespoň pro vás. Častá výměna plynových láhví není kdovíjak zábavná činnost, takže si příště při vaření čaje zkuste spočítat, kolik záběrů nožní pumpy budete potřebovat na jeden šálek, a dejte do konvice vařit přesně takové množství vody. Každé deci v konvici navíc spolyká překvapivé množství plynu a za pár týdnů se to slušně nasčítá. Pokud nemáte v kuchyňce nožní pumpu, počítejte, za kolik vteřin vám hrníček naplní ta elektrická. Skrytou výhodou nožní pumpy je, že na její přívodní hadici můžete nainstalovat jednoduchý průtokový filtr a váš šálek čaje potom bude vždy chutnat skvěle. Filtr vydrží klidně i roky, pokud budete vodu z nožní pumpy používat jako pitnou a vodu z té elektrické na umývání nádobí.



Šetříte vodu, plyn i čas strávený v kuchyni.

176 OCET NENÍ JEN NA SALÁT

Litr octa nestojí v porovnání s ostatními prostředky na údržbu lodí téměř nic, a přesto má na palubě hned několik šikovných využití. Kromě toho, že z něj připravíte chutný dresink na salát, poslouží vám stejně dobře pro naleštění mosazných částí kování, které už nejde vyčistit jen tak kusem hadru. Pokud jsou to kusy fórové moderní provenience, nenechávejte je v octové lázni přes noc, protože by se mohly do rána rozpustit celé. Tady to bude chtít pečlivě kontrolovanou, krátkou aplikaci. Vypadá původně lesklý lak na dřevě v podpalubí poněkud zašle? Přetřete ho směsí trochy octa a vody! Pečlivě všechny ošetřené plochy vysušte čistým hadříkem a uvidíte, jak starý lak prohlédne. Nalijte půl deci octa do odpadu kuchyňského dřezu, až budete odcházet z lodě, a zbavíte se nelibého zápachu. Je pravda, že ocet sám nebude zrovna vonět, ale jen na chvíli a jeho aroma brzy samo vyprchá.



Ocet není dobrý jenom na salát.

177 ELEKTRONIKA V BEZPEČÍ

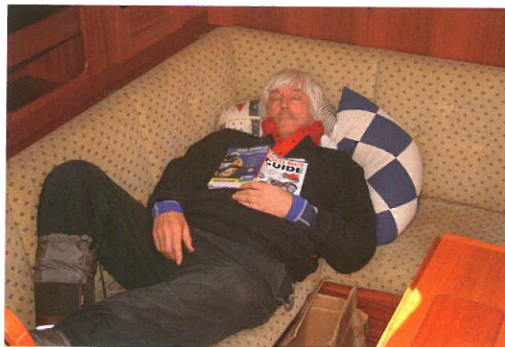
Až se příště ocitnete za bouřky uprostřed reje blesků, popadněte svoji ruční vysílačku a náhradní GPS a strčte je do trouby. Zavřete dvířka, ale plyn nepouštějte! Ať už se přístrojům napojeným k anténám na stěžní přihodí cokoli, vybavení v troubě bude v bezpečí. Pokud do vaší lodě uhoří blesk a vy přijdete o veškeré hlavní vybavení – k čemuž pravděpodobně dojde, ať už budou antény připojené nebo ne – stále budete schopni komunikovat a určit svoji pozici.



Elektronika schovaná v troubě přežije úder blesku.

178 LEHCE BLIVNO

Pokud vám za plavby končí hlídka, scházíte do podpalubí a je vám lehce blivno, zapomeňte na svůj kavalec v přídové kajutě. Nejlepší šanci na udržení večere v žaludku budete mít, pokud se natáhnete přímo v salónu. Střed lodi se hýbá podstatně méně a vodorovná poloha je dobře známá jako jeden z léků na mořskou nemoc. V případě, že jste na nějaké moderní lodi, která nemá v salónu lavice vhodné k ležení, položte si matraci z vaší kajuty nebo pár kusů polstrování přímo na podlahu, pokud tam tedy neprekážejí vaky s plachtami. Nezapomeňte si pro jistotu k ruce připravit kyblík nebo lavor.



Při potížích s mořskou nemocí si ustele v salónu!

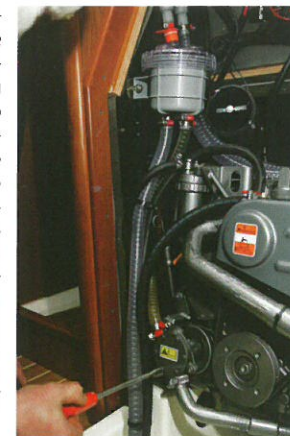
179 KDO MAŽE, TEN JEDE

Teoreticky by měly plastové jezdce na vaší hlavní plachtě vyletět po své kolejnici jako po másle. Realita ovšem bývá po jarním odzimování poněkud odlišná. Trocha oleje z plechovky není dobrý nápad. Sice to může pomoci, ale pouze na chvíli a za cenu notného nepořádku. Správnou odpovědí je technologie z jiných oblastí. Donedávna bylo tím nejvhodnějším produktem suché silikonové mazivo určené k lubrikaci záclonových kolejnic. Na jezdcích plachet fungovalo dokonce ještě lépe. Dnes už bude ve vašem nejbližším obchodě s jachtařskými potřebami k dostání speciální námořní varianta, která by už pro použití na lodích měla být naprosto ideální. Každopádně oba tyto produkty pomohou vaší plachtě v mžiku vyšplhat na stěžeň i sjet dolů.



180 ZBORCENÉHO IMPELERU TÓN

Je velmi lákavé ignorovat impeler chlazení motoru přesně podle starého dobrého pořekadla „nehlas, co tě nepálí“. Většinu výjimek potvrzujících pravidlo ovšem můžeme lehce identifikovat jejich rozbořem a toto je jedna z nich. Během let a zvláště pak dlouhých období zazimování materiál impelerů postupně tvrdne a křehne a jejich výkon neznatelně klesá. Jejich lopatky se odírají a někdy se v nich objevují malé prasklinky, kvůli kterým jsou mnohem náchylnější k odlomení v případě, že se systém na pár minut zavzdušní a impeler běží na sucho.



Na začátku každé sezóny impeler zkontrolujte. V případě, že impeler chlazení motoru se nevyplatí ignorovat.

jez. Pokud stále vypadá dobře, máte alespoň jistotu, že jeho kryt jde dobře odšroubovat. Když pak impeler budete potřebovat rychle vyměnit v dohledu návětrné strany skal, nepřijdete kvůli jednomu strženému závitu o celou loď.

181 ŽALOST POHLEDĚT

Obvykle můžete nepěkně vypadající hlavní plachtu dostat do mnohem lepšího tvaru, když si trochu pohrajete s výtahy a kikingem, ale pokud stojíte pod kusem, který vypadá jako ten na obrázku, i poté, co jste vyzkoušeli všemožné úpravy, je na čase vyhodit plachtu do smetí a nechat ušít novou. Každá hlavní plachta, která má takovéto břicho a její lík se stále kroutí do závětrí i přes působení spír a vašich nejlepších pokusů o trim, je prostě v háji. Podobných plachet je bohužel k vidění příliš mnoho...



Tato hlavní plachta doplachtila.

182 NÁVNADA PRO DĚTI

Až se příště budete cítit provinile, že se snažíte plachtit ve slabém vánku a děti na palubě se při závratné rychlosti dvou až tří uzlů začínají nudit, zkuste je zabavit.

V britských vodách začínají od května táhnout makrely a pomalu plující plachetnice je tím nejlepším plavidlem pro jejich lov. Ten nevyžaduje žádné zvláštní dovednosti. Základní vybavení pořídíte docela levně, a pokud budete chtít udělat rodinně radost, investujte do pořádných návnad a jste na dobré cestě k chutné večeři. Když pod vámi makrely budou, chytíte je. Děti bez ohledu na pohlaví se do chytání dokážou opravdu zabrat, zvláště pokud vlastní úlovek dostanou posléze na talíři. Často ani nemívají takový problém s kucháním, jak byste se mohli domnívat.

V moři je těchto ryb stále dostatek a vaše trocha rybaření nemůže nijak zásadně ohrozit jejich stavy, takže se nemusíte obávat ekologického dopadu této zábavy. Je to stará námořnická tradice. Předejte ji i další generaci!



Naučte děti chytat ryby.

183 SPĚTE, KDYŽ TO POTŘEBUJETE

Vyplatí se, když se při rozepisování hlídek nebudete snažit bojovat s vlastními metabolickými pochody. Pokud kapitána pravidelně hodinu po večeři začne brát spání, ať si vezme prostřední hlídku od půlnoci do tří a večer ho nechte vyspat, jak si jeho tělo žádá. Někteří lidé nemají problém zůstat po jídle vzhůru, tak jim dejte první hlídku po večeři



Pokud si kapitán potřebuje po večeři zdřímnout, přenechejte mu půlnoční hlídku.

184 JAK SE STAVÍ LOĎ

Začínají děti po druhém dni stráveném v přístavu zlobit? Jejich tablet má vybité baterie? No problém. Navrhněte dětem, aby si vyrobily malý model loď schopný přejet přístavní bazén. Ten na obrázku například vznikl z polystyrénové podložky, na které bretaňský rybář prodával *plateau de fruits de mer*. Jako balast slouží sáček s vodou, stěžeň je kus starého harampádi, lanoví je ze smotané lepicí pásky. Plachty jsou strženy na míru z lesklých stránek časopisu, ale ten opravdový trik, který dodal plavidlu nezbytnou směrovou stabilitu, spočíval ve výrobě kýlové ploutve z plechovky od fazolí. Tento kousek plechu, vyrovnaný a protažený trupem pěkně za těžištěm hydrodynamického odporu laterálu, zajišťuje, že loď drží směr i při plavbě po větru. To je užitečná lecke pro nejednoho konstruktéra, zvláště pro tohoto značně povyroslého chlapce, který byl hrdým stavitelem loď jménem Fiasco.



Zabavte děti stavbou modelu loď.

185 KRVAVÁ PALUBA

Při pěkném počasí to člověka láká plachtit bez bot, ale paluba mnohé jachty pak zrudne krví z okopaných prstů bosonohé posádky. Dobrým kompromisem je dopřát chodidlům sluníčka v kokpitu, ale mít po ruce pár snadno nazouvatelných jachtařských bot pro výlety na příd.



Při pohybu na palubě si chraňte nohy.

186 PODEZŘELÝ ZÁPAD

Tady vidíme pořádné večerní červánky, podle kterých bychom čekali příští den pěkné počasí. Ovšem to jen ukazuje, že je třeba nehlédět slepě na poučky. Aby totiž toto pravidlo platilo, musí být večerní obloha kromě zmiňovaných červánků také poměrně čistá. Tu, kterou vidíte na obrázku,



Večerní červánky nezaručují vždycky pěkné počasí.

kromě valících se mračen doplňoval ještě padající stav barometru a ta neblahá předpověď se do puntíku vyplnila. Z oblohy se spustil přivalový déšť, který pokračoval až do odpoledních hodin následujícího dne. Když pak podobnou oblohu spatříme ráno, není pochyb, co se bude dít. Každý v dosahu nějakého přístavu by si to měl okamžitě namířit do bezpečí.

187 OZDOBNÁ LINKA – POTĚŠENÍ PRO OKO

Podívejte se na ozdobnou linku na vodoryscé této lodě. Její spodní hrana je vodorovná. Zato ta horní se v přední části zvedá mírnou parabolickou křivkou, která sleduje polovinu úhlu mezi vodoryskou a horní palubou. Většina řemeslníků, kteří v dnešní době lakují lodě, tuto tradiční techniku zdobení nezná. Pokud má jachta palubu rovnou, není v tom podstatný rozdíl, ale loď s elegantně zahnutou příďí pak plochou ozdobnou linkou ochudíte o část její krásy. Když si s její ozdobou dáte tu práci, odmění se vám ladně vypadajícím profilem. Není to jednoduché, ale stojí to za tu námahu.



Elegantně zvednutá ozdobná linka krásně doplňuje ladnou křivku příde.

188 LEVNĚ OZNAČENÝ ŘETĚZ

Profesionální značky na kotevní řetěz jsou vynikající, pokud je sežene a můžete si je dovolit. Jestli jste ale jejich nákup letos zase zanedbali, podívejte se doma v garáži po libovolné plechovce barvy ve spreji. Na barvě nezáleží, kterákoliv kromě šedé bude vidět. Vytáhněte celý řetěz ze studánky, podložte jej na palubě nebo na molu v příslušném místě novinami a označujte vždy nejméně čtyři články. Systém je jednoduchý:

- Jedna značka na 10 m, protože méně stejně nikdy potřebovat nebudete.
- Dvě značky na 20 m. Pokud budete chtít spustit 15 m, vypouštět, dokud nenarazíte na značku 20 m. Mezi kotevním vrátkem a vodou budete mít asi dva metry, což je 18 m. Přitáhněte suchou část řetězu zpět až po vrátek a máte 15 m.
- Na 30 m použijte tři značky, na 40 m čtyři. Pokud máte řetězu víc, začněte od jedné delší značky a nezapomeňte blížící se konec řetězu označit nejméně metrovou značkou.



Pokud neseženete takovéto značky, použijte barvu ve spreji.

189 LED

Majitel této lodě se rozhodl vyměnit stará poziční světla za nová, využívající technologii LED. Mají identickou, ne-li lepší svítivost, ale přitom spotřebovávají jen 1,5 W oproti 15 W u původních světel, a i kdyby se jedna ze tří diod odporoučela (životnost mají kolem 10 000 hodin), budou



Světla využívající LED diody jsou sice dražší, ale úspornější.

vám na cestu svítit zbylé dvě. Takováto poziční světla jsou dražší, ale některé starší modely se dají místo výměny celých na LED pouze předělat.

190 VÍTR A PROUDY

Většině z nás k pohodovému plachtění stačí vítr o síle 14 uzlů. Při 18 uzlech na otevřeném moři bude mít mnoho jachet porefované plachty a jejich posádky si budou přát, aby raději jely po větru. Slapové proudy ve střední části Lamanšského průlivu mohou dosahovat až 4 uzlů, což při naprostém bezvětří znamená zdánlivý vítr o rychlosti 4 uzlů pro loď plující s proudem.

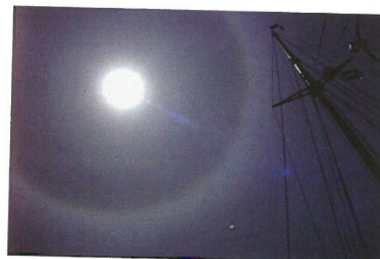
Když bude proti směru proudu foukat vítr o rychlosti 14 uzlů, znamená to pro loď plující proti proudu mírný, desetiuzlový větřík, ale plachetnice plující opačným směrem se už bude probíjet proti osmnáctiuzlovému větru. V předpovědi počasí to samozřejmě zmíněno nebude, stejně jako případné změny ve stavu hladiny, ale to je už jiná kapitola...



Plavba po silném proudu může znamenat značný nárůst zdánlivého větru.

191 HALO

Když kolem Měsíce nebo slunce uvidíte podobný kruh, tzv. halo, připravte se na špatné počasí. Není tu řeč o malých kroužcích, které lze vidět pravidelně. Jde o takovéto pořádné kruhové záře, které jsou spolehlivými posly nadcházejícího nečasu. Pozorně sledujte svůj barometr. Když začne padat a ustane i vítr, nečeká vás nic dobrého. Pokud jste bezpečně zakotvení, vypusťte tolik řetězu, kolik můžete. Jestli vás takové halo zastihne na otevřeném moři, zrefujte plachty, jak to jen půjde, uvařte pořádné výživný guláš a začněte se modlit.

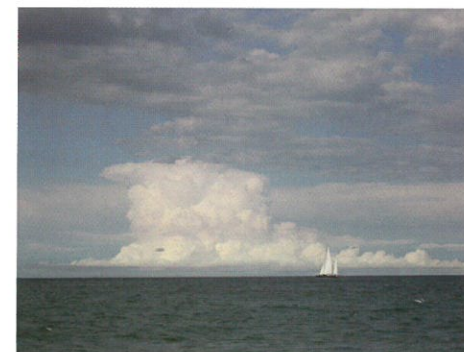


Halo okolo slunce je spolehlivým poslem nečasu.

192 BOUŘKY!

Nikdy nevíte, co se stane, když narazíte na podobný kumulonimbus, ale jen ti největší šťastlivci vyvážnou s odpovědí „vůbec nic“. Pokud není pod tímto kopcem šlehačky vidět obzor, pak vás čeká nejen déšť, ale pravděpodobně také vítr. Když uvidíte blesky, jedná se nejspíš o izolovanou bouřku a v tom případě se jí můžete pokusit vyhnout tak, že ji necháte po vašem levoboku.

Nejlepší řešení je ovšem vyhnout se jí změnou kurzu. Jestliže to z nějakého důvodu není možné, pro jistotu zrefujte, zavřete všechny lukny a oblečte se do deště.

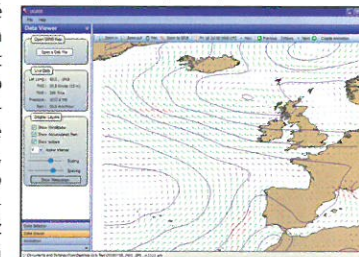


Pokud uvidíte mrak, jako je tento kumulonimbus, zkuste změnit kurz a vyhnout se mu. Tyto mraky často znamenají bouřku a déšť.

193 GRIB

Hledáte opravdu dobrý nástroj pro předpovídání počasí a větru pro váš počítač, kdekoliv na světě, v malé nebo velké oblasti, s tříhodinovými intervaly a sedmidenním výhledem? To bychom asi chtěli všichni. No tak tady ho máte a je úplně zadarmo.

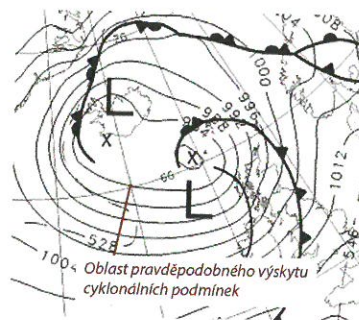
Jděte na stránky www.grib.us a stáhněte si příslušný program. Pak stačí řídit se instrukcemi a začít využívat přístup ke všem informacím o počasí, které potřebujete, kdekoliv jen budete schopni připojit se k internetu. Data pro předpovědi pak program získává ve formě miniaturního e-mailu, nebo malého datového souboru, takže jejich stažení je velmi levné, i když za objem přenesených dat platíte.



Soubory pro software GRIB jsou tak malé, že se vejdou do e-mailu.

194 CYKLONÁLNÍ POČASÍ

Toto je termín, který se občas vyskytne v předpovědích počasí. Ale co to znamená? Cyklonální ráz počasí se zpravidla vyskytuje uprostřed systémů tlakových níží, daleko od všech front. Tlak je poměrně stálý a tak nízký, jak to jen jde. Často je téměř bezvětří, ale když už bude foukat, žádný meteorolog nebude schopný předpovědět, z kterého směru, protože tu nejsou žádné izobary, z nichž by to bylo možné určit. Pokud je níže skutečně hluboká, může být moře poněkud neklidné. Přesto i v případě, že předpověď hlásí cyklonální počasí, mohlo by to být i horší. Okolo, mezi izobarami, bude o poznání hůř.



195 VELMI ŠPATNÁ VIDITELNOST

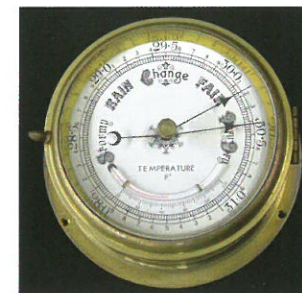
Do námořních předpovědí počasí se začíná vkrádat termín velmi špatná viditelnost (*very poor visibility*). Podle stránek meteorologického úřadu je takovýto stav definován jako „méně než 1 kilometr“, což se kryje se starou definicí mlhy. Když jsem na toto téma položil dotaz, dostal jsem odpověď, že termín „mlha“ zůstává a tento novější výraz je doplňkový. Nejste z toho chytří? Já také ne, ale teď přinejmenším víme, co tím myslí.



Je to velmi špatná viditelnost, nebo mlha, nebo obojí?

196 HLÍDEJTE SI BAROMETR

Je výborné, pokud máte po ruce aktuální předpověď počasí, ale – jak jistě víte – někdy se nad nás nažene nějaký systém tak rychle, že to nikdo nečeká. Pokud to vypadá, že se něco chystá, a vy nemáte na palubě barograf nebo některý z těch jeho kouzelných elektronických ekvivalentů, vyplatí se zapisovat si každou hodinu údaje o tlaku vzduchu do lodního deníku. Nemusíte mít naprosto přesné údaje, ale pokud tlak spadne za 3 hodiny o nějakých 8 milibarů, tak vás nejspíš čeká vítr o síle 8 Bf. Poklesl tlak o 5 mb za stejný čas? Tak to budete brzy refovat. Než se uvarí voda na čaj, bude kolem vás foukat dobrých 6 Bf. Totéž bohužel platí i pro rostoucí tlak, i když v tomto případě asi vítr nevydrží tak dlouho.



Vyplatí se zapisovat si údaje z barometru.

197 OSTROVY ROZPOUŠTĚJÍ MLHU

Ten druh mlhy, který je způsobován teplým, vlhkým vzduchem pohybujícím se nad chladnější vodou, se často ztrácí, když se přiblížíte k pobřeží, od něhož fouká vítr. Je to způsobeno tím, že vítr proudící přes teplou pevninu se vysušuje. To lze dobře pozorovat především mezi ostrovy. Když se budete v mlze blížit k pobřeží ve vašem návětrí, můžete počítat s tím, že se viditelnost citelně zlepší ještě předtím, než bude situace kritická.

Díky ostrovu Wight je obvykle v úžině Solent lepší viditelnost než na otevřeném moři. Ostrovy Jersey a Guernsey umí nadělat s mlhou zázraky a při těch pár dnech v roce, kdy mlha dorazí na západ Skotska, dokážou místní ostrůvky nabídnout jisté „mlhové závětrí“ s dobrou viditelností.



Mlha v závětrí ostrovů často řídne.

198 POŘÁDNÁ BOUŘKA

Když budete sledovat okraje bouřkového systému stejně, jako byste sledovali loď na kolizním kurzu, můžete spolehlivě poznat, jestli se vám bouřka vyhne, nebo ne. Jinak řečeno, máte je na stejném náměru? Stačí se jeden okraj před vás a druhý za vás? Pak vás určitě nemine.

Pohybují se oba okraje stejným směrem? Jste v bezpečí.

Jeden okraj se pohybuje a ten druhý je na stálém náměru? Nepromokavé oblečení můžete zatím nechat v podpalubí, ale připravte se na refování!

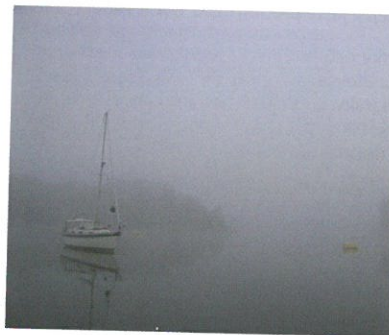


Používejte náměry na mraky, jako by to byly lodě.

199 PŘÍCHÁZÍ MLHA

Mohli byste si myslet, že tato fotografie byla pořízena časně zrána, než se mlha zvedla, ale je tomu naopak. Bylo to odpoledne a mlha právě přišla směrem od moře. Obrázek vyfotografoval náš soused z vedlejší lodě. Chystal se právě vyplout, když se mu na obočí začaly objevovat kapky. Sálh na sbalenou hlavní plachtu a ta byla také mokrá, přestože viditelnost byla ještě poměrně dobrá.

Podmínky byly těsně na hranici, kdy se začne mlha tvořit, a stačila změna teploty o půl stupně a bylo hotovo. Kondenzace na vašem obočí nebo oblečení je spolehlivým poslem toho, že se brzy začne tvořit mlha. Dalším znamením jsou kruhy kolem vašich pozičních světel při plavbě v noci.



Když jsou podmínky správné, stačí malá změna teploty a začne se tvořit mlha.

200 PŘEDPOVÍDÁNÍ MOŘSKÉ BRÍZY

Většina z nás ví, že za klidných, teplých dní se u pobřeží může kolem poledne, nebo dokonce i dříve, začít zvedat mořská bríza. K tomu dochází, když se pobřeží zahřívá rychleji než moře, vzduch se nad ním ohřívá a stoupá vzhůru. Přitom nasává studený vzduch z oblasti nad chladnějším mořem, aby zaplnil vznikající „vakuum“. Při předpovídání mořské brízy vám mohou pomáhat formace nadýchaných kumulových oblaků nad pobřežím. Ty ukazují, že teplý, vlhký vítr stoupá na rozhraní tzv. fronty mořské brízy, a jsou neklamnou známkou toho, že začne foukat směrem k pobřeží. Pokud se tyto mraky začnou přesouvat nad vodu, znamená to, že stoupající vzduch začíná ve vyšších částech atmosféry proudit zpět nad moře. To vede ke vzniku cirkulace, jejímž působením mořská bríza dále zesílí. Místy může dosáhnout síly až 6 Bf, takže mraky dobře pozorujte.



Typický mrak vznikající na frontě mořské brízy.

Plachetnice Sachmet a Meret

PLAVBY V ŘECKU

Sachmet 30' a Meret 38' v Egejském moři

www.sachmetsail.cz



D.K.Y.

David Křížek Yachting

Jachtařský obchod Davida Křížka

PROVĚŘENO NA OCEÁNSKÝCH REGATÁCH

„Během přeplavby Atlantiku na ultralehkém nafukovacím katamaránu SECTOR, jsme udělali několik chyb při výběru oblečení a plavba pak byla o to náročnější. Při přípravě na závod Minitransat jsem tedy hodně testoval, až jsem se dopracoval k optimálnímu řešení, které jsem pak vyladil ještě před závodem Transat ag2r. Doufám tedy, že se mnou necháte inspirovat a v tomto e-shopu si vyberete ideální oblečení pro vaše jachtařské radovánky.“

David Křížek

www.davidkrizekyachting.cz