

Cumowanie burty

Wystarczy przejść się po jakiegokolwiek marinie, żeby zauważyć, że każdy jacht jest zacumowany inaczej. Dla wielu żeglarzy cumowanie to problem, lecz wystarczy przypomnieć sobie podstawy i pomyśleć logicznie, a wszystko okazuje się dość proste.



Każdy instruktor żeglarstwa poświęca sporo czasu na ćwiczenie cumowania. Bo chociaż sterowanie, dowodzenie załogą oraz kontrolowanie warunków na wodzie to umiejętności przydatne, nic tak nie niepokoi ludzi, jak pytanie: „Co będzie, gdy już dopłynę?”

Spędziłem tydzień z Simonem Sladem, który szlifował umiejętności prowadzenia jachtu na pokładzie wycarterowanego Hallberg-Rassy 36. Simon potrafił już dopłynąć do kei, nadszedł więc czas, by zastanowić się, co zrobić z linami. Poszliśmy na przechadzkę po przystani, żeby zobaczyć, jak to robią inni. Nie zaskoczyło nas, że nie znaleźliśmy tam dwóch jednakowo przycumowanych jachtów, a sposobów zabezpieczenia wolnych końców lin było jeszcze więcej.

Do tamtej pory Simon żeglował z przyjaciółmi i w kwestii cumowania jego doświadczenie nie wykraczało poza standard „kłębowiska węży”, które zobaczyliśmy. Dlatego wróciliśmy do podstaw.

Pływałem niegdyś jako oficer na małym kabotażowcu. Obowiązująca tam praktyka w niczym nie różniła się od tej, jaką obserwowałem na innych statkach czy dużych żaglowcach. Tak samo dobrze sprawdzi się więc i u nas.

Sposób cumowania burty

Opiszę teraz, w jaki sposób jacht z pełną załogą cumuje longside, burty do nabrzeża.

Zbliżając się do przystani wywieszamy odbijacze. Przygotowujemy cztery liny o długości takiej, jaka wyda się konieczna do pracy, plus 50 procent na wszelki

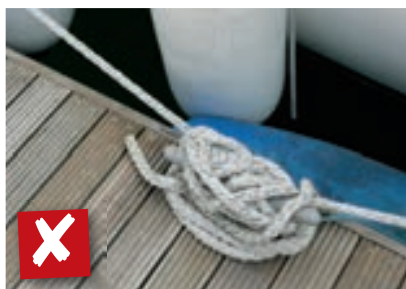


wypadek, wyprowadzając ich końce przez kluzy lub pod relingiem. Nie ma szczególnego pośpiechu ze szpringami – mogą poczekać. Załoganci obsługujący cumy, dziobową i rufową, trzymają w pogotowiu zwinięte końce lin i ustawiają się przy wantach, żeby zejść na keję, gdy jacht dobije do niej burtą. Mocują liny cumownicze z dziobu i rufy na polerach, knagach lub kółkach cumowniczych w zależności od tego, jak uzbrojone jest nabrzeże. Następnie ich luz wybierany jest na pokład, gdzie mocowane są na knagach na dziobie i rufie. I to wszystko. W taki sam sposób wydajemy na ląd szpringi, knagujemy i możemy już wstawić wodę na herbatę.

Co zrobić, gdy mamy za mało knag?

Oto pierwsza łyżka dziegciu w beczce mojego idealnego świata. Znaleźliśmy się z Simonem w takiej sytuacji na pokładzie naszego Hallberga-Rassy'ego. Byłem szczerze zdumiony tym odkryciem, gdyż Hallberg-Rassy to renomowany jacht morski. Ale życie pełne jest drobnych rozczarowań. Na pokładzie nie było też kluz. W zamian zainstalowano cztery wielkie knagi w czterech narożnikach pokładu i dwie w okolicach śródkręcia. Z cumami nie mieliśmy kłopotów, ale cóż było począć ze szpringami?

Bez wątplenia pan H lub pan R wyobrażali sobie, że użyjemy potężnej knagi na śródkręciu, lecz to oznaczałoby



Tak robić nie należy: kilka lin na jednej knadze i bałagan na fordeku.



Jak cumują burtą statki i duże jachty?

Odpowiedź brzmi: najprościej jak to możliwe.

- jedna lina, jedno zadanie
- jedna lina, jedna knaga
- końce na kei
- luz wybrany na pokład i zamocowany
- zwoje liny na pokładzie uporządkowane.

I to wszystko! Nawet w idealnych warunkach (marina bez prądów i wiatru) na większym statku każda lina musi być dostępna osobno, tak by załoga mogła obsługiwać je pojedynczo. Jeśli zamocowany na nabrzeżu koniec cumy zostaje wykorzystany dodatkowo jako szpring lub nawet obłożony na tej samej knadze na pokładzie, dublując się z inną liną, to od razu powstaje dla jachtu zagrożenie. Gdy załoga musi poluzować cumę rufową, nie może tego zrobić, na przykład, bez oddania szpringu. A wtedy jacht może poruszyć się w niezamierzony sposób lub nawet „skoczyć” do przodu. Wykorzystanie jednej liny do wielu funkcji



naraz powoduje, że prosta czynność staje się koszmarem.

Kiedy przedstawiłem Simonowi regułę „jedna lina – jedno zadanie”, stwierdził, że to ma sens, zadał jednak bardzo rozsądne pytanie: „Dlaczego więc na tych wszystkich jachtach dzieje się inaczej?”. Nie wiem, odpowiedziałem. Jedno

jest pewne. Sposób stosowany na statkach jest znacznie łatwiejszy i bezpieczniejszy. A także pozwala wykonać pracę trochę szybciej.

W ubiegłym roku wysłałem swoją córkę i jej chłopaka na brzeg, żeby przesunęli nieco jakiegoś trzydziestopowca tak, bym mógł zmieścić się rufą przy nabrzeżu. Zajęło im to 10 minut, a gdyby jacht był zacumowany we właściwy sposób, uwinęliby się z tym w dwie, trzy minuty. Córka wróciła na pokład ciężko zdyszana.

konieczność zaplątania na niej dwóch lin. Koszmar, którego nie można zaakceptować. Zgodnie bowiem z prawem Murphy'ego, zawsze okaże się, że ta lina, którą właśnie musimy poluzować albo wybrać, znajduje się pod spodem. O ile jeszcze ujdzie to w spokojnej marinie, to już nie przy kamiennym nabrzeżu. Ponadto szpring wydany z rufy przyciąga ją do nabrzeża. Analogicznie, szpring dziobowy przyciąga dziób do nabrzeża, mocno trzymając. Te wydane ze śródkładu są znacznie mniej skuteczne. Ograniczają tylko przesuwanie się jachtu wzdłuż nabrzeża, gdy jest zbyt mało miejsca, żeby cumy dziobowa i rufowa, mogły spełnić swoje zadanie. I to prawie wszystko, co są w stanie zrobić.

Simon wpadł na świetny pomysł, by wykorzystać knagi jako kluzy, poprowadzić przez nie szpringi i zamocować je na wolnych knagach na drugiej burcie. Metoda ta sprawdziła się całkiem dobrze. Nie byłem tym zachwycony, ale cóż, potrzeba jest matką wynalazku. Poza tym jacht nie wyglądał jak kocia kołyska.

Do obsługi cum i szpringów zawsze można wykorzystać kabestany, ale w naszym przypadku uniemożliwił to brak kluz. Czasem można poprowadzić cumę

rufową na tylny pokład. Jednak pawęż naszego HR była tak obwieszona sprzętem, że prędko zrezygnowaliśmy z tego pomysłu. Mniejsza z tym. Zrobiliśmy, ile się dało – byliśmy zadowoleni.



Użycie knagi jako kluzy to mniejsze zło.

Cumowanie burtą w dwuosobowej załodze



Zasada „jedna lina – jedno zadanie” sprawdza się też, gdy na pokładzie brakuje rąk do pracy. Wtedy wymaga ona jednak pewnych modyfikacji. Oto jak sobie radziliśmy: Simon steruje, ja przygotowuję cumy i odbijacze. Jak zwykle odmierzam długość cumy dziobowej, lecz jej koniec knaguję na pokładzie, by móc tymczasowo zacumować jacht do nabrzeża. Cumę rufową wydajemy tak jak przy pełnej załodze. Simon trzyma ją i czeka w pogotowiu, żeby podać mi ją na brzeg.

- 1** Simon podpływa do kei, a ja schodzę na ląd z cumą dziobową.
- 2** Podczas gdy on wyhamowuje jacht silnikiem, ja zbieram luz cumy i knaguję ją roboczo na kei. Dziób jest już bezpieczny.
- 3** Następnie idę szybko ku rufie, gdzie Simon podaje mi cumę rufową.
- 4** Mocuję ją na brzegu, a on wybiera luz z pokładu i knaguje cumę. Szpringi wydajemy jak zwykle.
- 5** Wreszcie kończymy z cumą dziobową. Simon pozostaje na pokładzie, ja obsługuję knagę na kei. Luzuję linę i ponownie knaguję ją już przy jej końcu, a Simon

Cumowanie burtą przy palach



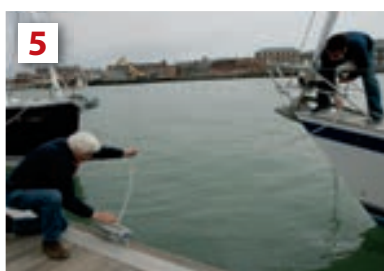
To jest zagwozdzka, powie ktoś! Kiedy już przeciwiczyliśmy cumowanie w przystani jachtowej, postanowiliśmy przepłukać gardła w miłym pubie na nabrzeżu basenu handlowego. Był to basen pływowy, a przy nabrzeżu wbito paskudne stalowe pale. Nie mogliśmy pozwolić sobie na błąd, nie chcieliśmy też, żeby nasz jacht miał się w strumieniach wody wyrzucanych przez holowniki, gdy my będziemy sobie dogadzać na brzegu. Oto jak sobie poradziliśmy:

- 1** Wybraliśmy miejsce postojowe.
- 2** Podchodziliśmy wolno i ostrożnie. Odbijacze zostały wywieszane poziomo, przywiązane za oba końce tak, by nie mogły wyskoczyć, kiedy dociśniemy je do wybranego pala.
- 3** Ponieważ cumowaliśmy przy wysokiej wodzie, wydaliśmy bardzo długie cumy. Miało to cel dwojaki. Po pierwsze, pozwoliło nam skuteczniej ograniczyć ruch jachtu do przodu i do tyłu. Po drugie, woda może znacznie opaść, ale nie zmusi nas to do korygowania długości cum w czasie, gdy akurat raczymy się zapiekanką wieprzową.
- 4** Odbijacze były na właściwym miejscu, ale dziób wciąż miał tendencję do niebezpiecznego myszkowania. Wydaliśmy więc szpringi rufowy i po kilku minutach poprawek lódcę nie groziło już obijanie się o pal.



Wykonanie tych manewrów było możliwe tylko przy zastosowaniu zasad: „jedna lina – jedno zadanie” i „jedna knaga – jedna lina”. Gdybyśmy obłożyli dwie liny na jednej knadze albo użyli jednej liny do dwóch zadań, regulowanie położenia łódki trwałoby tak długo, że piwo całkiem by wywietrzało.

szybko wybiera luz i knaguje cumę na pokładzie. Gdyby wiał silny wiatr odpychający od nabrzeża, założylibyśmy dodatkową linę na czas porządkowania cumy dziobowej.

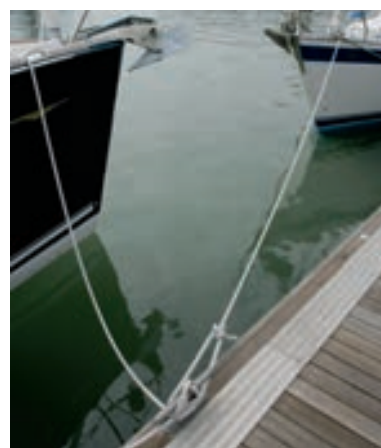


Wykorzystanie węzła ratowniczego

Węzeł ratowniczy – Gdy cumą jest zamocowana na pokładzie w taki sposób, że może być luzowana w każdych okolicznościach, nic nie stoi na przeszkodzie, by na lądzie została zamocowana tak, że nie da się jej uwolnić, gdy pracuje (pod obciążeniem). Najlepszym sposobem jest założenie na knagę pętli z węzła ratowniczego. Z mojego doświadczenia wynika, że tak obłożona cumą nigdy nie spadnie, jeśli jest dostatecznie napięta. Tak się to robi na statkach (tyle że tam mają na cumach zaplecione wielkie ucha). Jest to też mój ulubiony sposób, gdyż taką cumę bardzo łatwo oddać, kiedy trzeba. Poluzować, zdjąć i w drogę! Pętla z węzłem ratowniczym sprawdza się też na polerach i pachółkach. Pamiętajcie jednak, żeby sprawdzić, czy załoganci nie wykazali się inicjatywą i nie zawiązali węzłów ratowniczych na obu końcach pracującej liny. Na samą myśl oblewa mnie zimny pot!

Inne sposoby – Dopóki cumą może być luzowana, kiedy tylko zechcesz (byle z pokładu) i nie odwiąże się, nim będziesz gotowy, nie sądzę, by miało większe znaczenie to, w jaki sposób zamocujesz ją na lądzie.

› Niektórzy lubią zawiązać na knadze węzeł palowy podwójny. Jak dla mnie to trochę zbyt wiele zachodu, ale tak obłożona cumą na pewno nie spadnie! Jeśli jednak na kei jest pierścień cumowniczy, ten sposób wydaje się całkiem dobry.



POWYŻEJ: Gdyby wszyscy stosowali pętle z węzłem ratowniczym, cumowanie na jednej knadze z innymi jachtami byłoby proste. **PONIŻEJ:** Czasami wystarczy zwykły węzeł palowy podwójny.



Z LEWEJ: „Węzeł krowi” z węzłem ratowniczym.

› Oczywiście sens ma także knagowanie cumy. W końcu, jeśli Bóg daje ci doskonałą knagę, czemu nie użyć jej w sposób, do jakiego ją wymyślił?

› Założenie „węzła krowiego” z pętlą niezaciskającą się lub zaplecionej daje gwarancję, że cumą nie spadnie z knagi.

Knagowanie

W przypadku węzła knagowego najważniejsze nie jest to, jak go zrobić. Istotne jest, żeby bezpiecznie trzymał, dopóki nie zechcesz go zdjąć, żeby można go było rozwiązać, gdy lina pracuje, oraz żeby

się nie zaklinował. Źle poprowadzona lina (Rys.1) zablokuje się, gdy zostanie obciążona. Dobrze poprowadzona (Rys.2) – nigdy. Jeden obrót (lub pół obrotu) dookoła trzonu knagi, następnie kilka ósemek i finalny porządkowy obrót wokół trzonu utrzyma „Queen Mary” nawet bez przełożenia i zaciśnięcia końcówki pod opłotem ostatniej ósemki. Gdy jednak lina jest krótka albo knaga jest zbyt mała, nie widzę przeszkód, żeby takim podwiązaniem zakończyć knagowanie – lina nie spadnie ani nie zostanie zmyta. Musi być jednak obłożona już co najmniej jedna ósemka, aby lina nie mogła się zakleszczyć (Rys.3)².



¹ W polskim nazewnictwie żeglarskim „węzeł krowi” nie istnieje. Nazwa ta jest używana w innych środowiskach.

² Podstawowy węzeł knagowy wykonuje się poprzez wielokrotne wykonanie ósemkowego opłotu, bez końcowego przełożenia liny pod spód ostatniej półpętli i zaciśnięcia węzła. W Polsce uznaje się, że prawidłowo wykonany węzeł knagowy musi być zakończony w ten ostatni sposób i wygląda tak jak pokazano na Rys.3. (wszystkie przypisy pochodzą od tłumacza)