

Promocyjna supercena Jachtingu: 9,99 PLN

DOBRA PRAKTYKA ŻEGLARSKA

NUMER
07/08
2018

JACHTING

WWW.JACHTING.COM



AZIMUTH
casual yachting clothing

PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

NA OKŁADCE

FLAUTA
NIE RADOŚĆ
DLA ŻEGLARZY

Cz. II



SHORT OVERVIEW

EWA FIJOŁEK

DELIWERKI, PRZEPROWADZKI

DUFOR
GRAND
LARGE 430

ŻEGLARSKI
FOTO KURS
CZ. I

ZA OCEAN
Z ATRAKCJAMI

Cena 9,99
w tym 8% VAT
ISSN 0867-4337
INDERS 365014

08 >



770867 433808

REJS NA „ZAWISZY CZARNYM” GDYNIA – KŁAJPEDA – GDYNIA W DNIACH 2–5 LISTOPADA 2018 R. OKIEM OFICERA WACHTOWEGO



Sławek Michałowski

Do Gdyni przyjeżdżamy w piątek 2 listopada około 1200. Poprzednia załoga schodzi z „Zawiszy” za godzinę, więc mamy chwilę na posiłek. Po godzinie wracamy na nadbrzeże i możemy już wejść na pokład. Bagaże wrzucamy na koje. Ponieważ w tym rejsie pełnię rolę oficera wachtowego pierwszej wachty, to moja koka jest w kabinie oficerskiej na prawej burcie. Mam kokę górną. Zaletą jest to, że mogę się na niej całkowicie rozprostować (na kokę, na której spałem podczas poprzedniego rejsu, byłem nieco za długi). Ale między koką a sufitem jest mało miejsca, a drabinka nie pomaga w wejściu. Dopiero po kilku próbach, już podczas rejsu,

opracowałem sprawny i bezpieczny sposób wślizgiwania się do koki i schodzenia z niej. Ale teraz nie mam czasu zastanawiać się nad wygodą. W kabinie nawigacyjnej jest odprawa oficerów. Spotykamy się my, czworo oficerów wachtowych (bo jest jedna pani oficer – Agnieszka) oraz Miłosz (kapitan stażysta) i Krzysztof (starszy oficer). Oficerowie wachtowi dostają wytyczne odnośnie do przebiegu służby w trakcie rejsu, obowiązków w zależności od rodzaju sprawowanej wachty i tego, co powinno być przewidziane z wachtą jeszcze przed wyjściem z portu. Dowództwo statku przypomina, że jako oficerowie wachtowi w trakcie wachty nawigacyjnej to my prowadzimy statek i zgodnie z *Kodeksem Morskim* to my odpowiadamy za bezpieczeństwo statku i żeglugi. Oczywiście zdajemy sobie z tego sprawę, ale ma to szczególny wydźwięk wypowiedziane przez zastępcę kapitana w kabinie nawigacyjnej, na pokładzie czterdziestometrowego żaglowca. W zasadzie mamy taką samą robotę nawigacyjną i odpowiedzialność jak oficerowie na innych, „zwykłych” statkach handlowych.

MANEWRY PORTOWE CZAS ZACZĄĆ

Po zakończeniu odprawy robię spotkanie z moją wachtą. Mam wachtę I, czyli naszym rejonem pracy jest dziób. W trakcie manewrów portowych odpowiadamy za cumy dziobowe oraz szpring dziobowy, a w trakcie żeglugi za



żagle przednie: latacz, bomkliwer oraz kliwer – żagle podnoszone na sztagach odchodzących z bukszprytu. Omawiam z wachtą zasady bezpiecznej pracy i zachowania na pokładzie – omawiamy, co robić w trakcie alarmów, przymierzamy i dopasowujemy szelki bezpieczeństwa oraz zakładamy treningowo kapoki. Po tej części przychodzi czas na pierwsze ćwiczebne postawienie żagla. Stawiamy bomkliwer. Aby to zrobić, najpierw dwie osoby idą na bukszpryt, aby rozmarlować żagiel. Pozostali w tym czasie, spośród wielu innych lin, identyfikują: szoty i kontraszoty oraz fał i kontrafał. Gdy jesteśmy gotowi, stawiamy żagiel, a następnie go zrzucamy i klarujemy. W sumie te wszystkie działania zajmują nam i wszystkim innym wachtom mniej więcej godzinę.



RZUCENI NA GŁĘBOKĄ WODĘ

Około 1600 rzucałyśmy cumy i wychodzimy z portu. Naszym celem jest Kłajpeda. Po wyjściu z Gdyni nasza wachta przejmuje prowadzenie statku, gdyż od 1600 do 2000 mamy wachtę nawigacyjną. Tak więc od razu zaczynam od mocnego akcentu. Jeszcze nie przypomniałem sobie nawyków z poprzedniego rejsu na „Zawiszę”, a już muszę od razu „wejść na pełne obroty”. Na Zatoce jest ruch statków, na które trzeba zwracać uwagę. Trzeba pilnować utrzymywania zadanego kursu, aby iść obok torów podejściowych do portów i przecinać je pod kątem prostym w zadanych przez kapitana miejscach, po uprzedniej zmianie kursu. Trzeba zgłosić przecinanie toru przez radio i prowadzić nasłuch radiowy. W międzyczasie starszy oficer poleca jeszcze przebrasowanie rei. Co prawda jest sternik za sterem, są osoby wyznaczone do prowadzenia obserwacji, ale i tak oficer musi ogarnąć wszystko i na wszystko mieć oko. Mijając Hel, już jest spokojniej, gdyż statek ma

stały kurs, a i ruch staje się mniejszy. O 2000 zdaję wachtę następnemu oficerowi, co znajduje potwierdzenie w wpisie w dzienniku. Schodzimy z wachty. Mamy teraz czas posiedzieć w kubryku i pogadać z resztą załogi. Nasza kolejna wachta rozpoczyna się o 0400, więc nie musimy od razu iść spać.

Następna wachta przypada na żeglugę po pełnym morzu. Idziemy wodami rosyjskimi. Mijamy w oddali kutry rybackie. Płyniemy w nocy, więc wyznaczone osoby prowadzą obserwację optyczną, a ja przeprowadzam obserwację radarową oraz śledzę sytuację na AIS. Na radarze widzę za nami duży obiekt. Na AIS odczytuję, że to statek „Christina”, który idzie takim samym kursem jak my i również zmierza do Kłajpedy. Na razie jest za nami około 12 mil, ale płynie szybciej od nas o 3,5 węzła. Zatem za jakiś czas będzie nas wymijał. Dlatego też, w miarę zmniejszania się dystansu między nami, coraz ważniejsze staje się utrzymanie przez nas stałego kursu, aby statek wyprzedzający miał jasność w kwestii naszych zamiarów. Zbliżając się do Kłajpedy, widzimy w oddali dwa statki stojące na kotwicy przed portem, a nasz towarzysz z nocy, statek „Christina”, omija „Zawiszę” z naszej lewej burty, w dużej odległości. Nasza wachta dobiega już końca. Oficerowi następnej zdaję służbę, przekazując informację o sytuacji wokół statku. Jeszcze wpis w dzienniku i wachta zdana. Ale nie kładziemy się spać, gdyż niebawem będziemy wchodzili do Kłajpedy.



U BRZEGÓW CELU

Około 1000 podchodzimy do wejścia do portu. Jesteśmy na tyle dużą jednostką, że musimy wchodzić z pilotem portowym. I tutaj mamy dodatkową atrakcję – do naszej burty podchodzi motorówka pilotowa i pilot w biegu przesiada się na nasz pokład. Obserwuję tę operację z dziobu, gdyż nasza wachta w alarmie manewrowym obsługuje cumy i szpringi dziobowe. Zbliżając się do

nadbrzeża, mamy już przygotowane do podania na ląd odpowiednie liny. Na nadbrzeżu stoi już dwóch cumowników, których za moment wesprze nasz desant. Zacumowanie i ustawienie statku przy kei przebiega bez problemów i po pół godzinie pada komenda – „tak stoimy”, co oznacza koniec manewru cumowania. Klarujemy cumy i rozpoczynamy postój w Kłajpedzie.

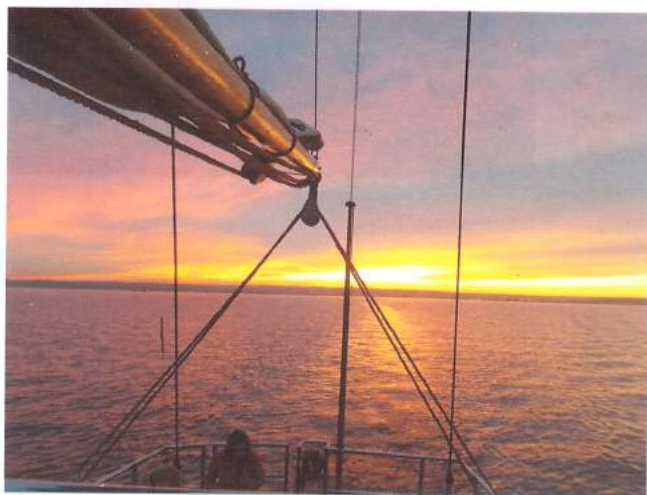
Do obiadu zostały niecałe 2 godziny, więc wybieramy się na szybki spacer po Kłajpedzie. Dla mnie jest to już druga wizyta w tym porcie i raczej to ja proponuję trasę. Po obiedzie korzystamy z pryszniców w marinie i po toalecie większość załogi schodzi na ląd, by popołudnie i wczesny wieczór spędzić na degustacji lokalnych specjałów. Ale raczej próbujemy, niż najadamy się, gdyż o 1900 czeka na nas na pokładzie kolacja. Po kolacji mamy wspólne szantowanie w kubryku. Jak zawsze na rejsach z Kapitanem Kaukazem daje on świetny koncert szant. Podczas tak miłego wieczoru przypada nam wachta trapowa. Oznacza to, że między 2200 a 2400 na pokładzie przy trapie muszą dyżurować 2 osoby. Dzielę służbę w ten sposób, że każda para jest na służbie przez pół godziny. Zadaniem wachty trapowej jest pilnowanie, by osoby obce nie weszły na pokład. Dodatkowo musi ona kontrolować cumy i szpringi. Przy zmianie osób na służbie za każdym razem wychodzę z nową zmianą i również rzucam okiem, czy wszystko na pokładzie jest w porządku.

ZADANIEM WACHTY TRAPOWEJ JEST PILNOWANIE, BY OSOBY OBCE NIE WESZŁY NA POKŁAD

Nazajutrz o godzinie 0600 wychodzimy z portu. Na pokład przybywa pilot. W mroku przedświt oddajemy cumy i kanałem portowym, mijając kilka statków wchodzących do Kłajpedy, idziemy w kierunku wyjścia z portu. Przed główkami zdajemy pilota i rozpoczynamy drogę powrotną do Gdyni.

SZYBKIE WACHTY NA WOLNEJ WODZIE

Na razie idziemy na silniku. Nasza wachta nawigacyjna rozpoczyna się o 0800. Pomału zaczyna pojawiać się wiatr. Około 0900 stawiamy żagle (ale bez górnych). Według pierwotnego planu mamy



zawinąć do Helu. ETA to 2230. Ale przy takiej pogodzie szkoda stać w porcie. W rozmowie z kapitanem proponuję, by zrezygnować z zawijania do Helu, ale iść teraz na samych żaglach i płynąć przez całą noc, zamiast stać na cumach. Kapitan nie ma nic przeciwko temu pomysłowi, ale zanim podejmie decyzję, chce poznać zdanie załogi. „Głosami elektorскими” wszyscy czterej oficerowie wachtowi są za żegluga, a nie staniem w porcie. Zatem decyzją kapitana odstawiamy silnik. Wyłączenie silnika odbywa się jak na filmach – nie ma stacyjki czy też przycisku wyłączającego silnik, ale przy stanowisku sternika jest telegraf maszynowy, za pomocą którego, przestawiając dźwignię, sygnał o wyłączeniu silnika przekazywany jest do maszynowni. Zbliża się obiad, więc póki co idziemy na żaglach już wcześniej postawionych. Ale po obiedzie stawiamy dodatkowo żagle górne oraz latacza. Tak więc „Zawisza Czarny” idzie teraz pod pełnymi żaglami! Szkoda, że nie ma kto z morza zrobić nam zdjęcia, bo byłoby naprawdę wspaniale.

Im bliżej wieczora, tym bardziej wiatr narasta. Osiąga 5°B, a my na samych żaglach robimy 7–8 węzłów. Ponieważ mamy zapas czasu, to nasz kapitan stażysta Miłosz postanawia dołożyć załodze dodatkową atrakcję – zwroty na żaglach. Najpierw robimy zwrot przez rufę, a potem zwrot przez sztag. W przypadku naszej wachty odpowiadamy za obsługę żagli przednich: kliwra, bomkliwra i latacza. Pozostałe wachty obsługują swoje żagle. Każdy ze zwrotów trwa ponad pół godziny. W naszym przypadku obsługa żagli polega na wybieraniu

szotów trzech żagli, luzowaniu kontraszotów oraz pilnowaniu i przeciwdziałaniu, by żaden żagiel nie zawinął się na sztagu, ale przeszedł na drugą burtę. Ja, jako oficer, kieruję pracami wachty, ale i tak jej dziewięcioosobowy skład momentami nie wystarcza, by wykonać we właściwym czasie wszystkie prace. „Pożyczamy” więc od wachty II, która obsługuje fokę i sztafokę, jedną osobę do pomocy. Pierwszy zwrot wyszedł nam „tak sobie”, ale przy drugim wszystko poszło jak trzeba. Po prostu mamy już doświadczenie. Dla większości z nas zwroty pod żaglami na dużym żaglowcu to nowość, więc po zakończeniu manewrów wszyscy są tym bardziej zadowoleni i pod wrażeniem. To przecież zupełnie inna praca niż na małych jachtach, gdzie są zazwyczaj dwa żagle. No i trwa to znacznie dłużej.

Praktycznie cały dzień idziemy na żaglach. Wieczorem zrzucamy górne oraz latacza. Reszta pozostaje postawiona i dalej idziemy wyłącznie na żaglach. Nasza kolejna wachta nawigacyjna jest w godzinach 0000-0400. W trakcie jej trwania podchodzimy do Zatoki Gdańskiej. Tak więc znów mam ciekawą wachtę. Ruch statków staje się coraz większy. Jedne wychodzą z Zatoki, inne zmierzają do portów Trójmiasta. Ponownie prowadzimy nasłuch radiowy oraz obserwację optyczną, radarową i na AIS. Idziemy na żaglach, więc na maszcie niesiemy światło czerwone i zielone. Inne statki to widzą i ustępują nam jako jednostce idącej pod żaglami. Ponieważ jesteśmy przed świtem, to obawiam się, by nie spotkać na kursie drobnych łódek rybackich, gdyż często przed wschodem słońca wychodzą one na łowiska. Są to na tyle małe jednostki, że mogą nie dawać widocznego echa na radarze, nie mają nadajników AIS, więc nie widać ich również na chartplotterze. Pozostaje więc obserwacja optyczna. Oprócz tego trzeba pilnować utrzymywania kursu, gdyż zbliżamy się do Helu (a jak brzeg, to i płytyczny) i zarazem utrzymywać odpowiedni kurs względem wiatru, by żagle pracowały. Żagle też trzeba trzymać. Tak więc podczas tej wachty nie mam czasu na nudę. W zasadzie to stale krążę między radarem i konsolą AIS a stanowiskiem sternika (wskaźówki odnośnie do trzymania kursu) oraz obserwatorami (uzyskanie informacji, co widzą oraz upewnienie się, że obserwują akwen). Co godzinę schodzę do kabiny nawigacyjnej, żeby zrobić wpis w dzienniku i nanieść naszą pozycję na mapie. O ile podczas poprzednich rejsów jako załogantowi wachta nieco się dłużyła, to teraz jako oficerowi te cztery godziny wachty przelatują błyskawicznie. Pod koniec wachty mijamy Hel i jesteśmy już na Zatoce. O 0400 zdaję wachtę i kładziemy się na moment spać. Na moment, bo już po dwóch godzinach ogłaszany jest alarm do żagli, a więc – wszyscy na pokład. Zrzucamy żagle, zajmuje to chwilę.

PRAKTYCZNIE CAŁY DZIEŃ IDZIEMY NA ŻAGLACH. WIECZOREM ZRZUCAMY GÓRNE ORAZ LATACZA. RESZTA POZOSTAJE POSTAWIONA I DALEJ IDZIEMY WYŁĄCZNIE NA ŻAGLACH



Fot. Sławek Michalowski, Wojciech Rybak

W KOLEJCE NA KARTY HISTORII

Już na silniku wchodzimy do portu handlowego w Gdyni. Znów praca na cumach – stajemy obok Muzeum Emigracji, gdzie na nadbrzeżu czeka cysterna. „Zawisza” tankuje około 14000 litrów oleju napędowego. W trakcie tankowania przychodzi mi do głowy myśl, że właśnie stoimy w tym samym miejscu, przy Dworcu Morskim, gdzie cumowały nasze wspaniałe transatlantyki: „Batory”, „Chrobry”, „Sobieski”, „Piłsudski”, wraz z legendarnymi kapitanami, spośród których chyba najszerzej znany jest kpt. Mamert Stankiewicz (tak pięknie opisany przez Karola Olgierda Borchardta w książce *Znaczy Kapitan*). Ale nie mam czasu na wspomnianie dziejów naszej marynarki, gdyż starszy oficer wzywa oficerów do kabiny nawigacyjnej. Krótka odprawa ma na celu omówienie manewru cumowania w Basenie Prezydenta, gdzie „Zawisza” obok ORP „Błyskawica” ma swoje stałe miejsce cumowania. Po zakończeniu tankowania i zakończeniu odprawy odchodzimy od nadbrzeża i, idąc wewnętrznymi wodami portu, wchodzimy do Basenu Prezydenta. Cumowanie przebiega bardzo sprawnie. Przecież to już dla załogi kolejny taki manewr w tym rejsie, więc każdy wie, co ma robić. Po sklarowaniu cum pozostaje sprzątanie statku, pakowanie bagaży. Na rufie jest zbiórka załogi. Kapitan podsumowuje rejs i rozdaje wszystkim opinie. Jeszcze pożegnania i uściski i około południa schodzimy z pokładu.

To już koniec rejsu. Jak zwykle, jak każdy rejs, także i ten trwał zdecydowanie za krótko. Zwłaszcza że i dowództwo statku, i cała załoga tworzyły fantastyczny zespół.