

10. NOČNÍ MŮRA KOTVENÍ

Nejkrásnějším zvukem na světě je rachocení řetězu, když člověk nakonec dopluje do přístavu a nechá ho padat z příďe.

Hilaire Belloc, spisovatel

kdybyste jako nováčci dostali kapitánský průkaz, který by vás opravňoval k plavbě v noci, stejně byste se každonočnímu kotvení při jachtařské dovolené v Chorvatsku nevyhnuli. Půvab těchto dovolených totiž spočívá právě v nesčetných přírodních kotvištích, jimiž dalmatské ostrovy oplývají. Můžete kotvit mezi břehy zarostlými piniemi, můžete si vybrat úžinu mezi ostrovy, kterou večer kotevní světla na vrcholcích stěžňů zakotvených jachet promění v pohádkovou krajinu s roji světlušek, můžete si ale také vybrat skalní kavernu, tak akorát pro jednu loď vyvázanou žádí k útesu, kde vás budou v noci obklopovat jenom tři prastaré živly – voda, vzduch a země – takže zapomenete, že vůbec existuje nějaká civilizace.

Každé takové kotviště se ale může proměnit v noční můru a téměř každý jachtař, se kterým jsem se kdy potkal a který jezdí na jachtařské dovolené do Chorvatska, nikdy neopomenul se zmínit o nějaké té hrůze, již zažil při nočním kotvení v zátokách dalmatských ostrovů. Zním i případ, kdy kotvení v zátocce skončilo ztrátou lodě a těžkými úrazy posádky a sám jsem se několikrát kotevním malérům, nejen na Jadranu, ale i jinde, vyhnul se štěstím. Následující řádky tedy chápejte jako výstrahu a jako rady, na co si máte dávat pozor, aby se pro vás kotvení tou noční můrou nestalo – anebo ne příliš často.

KOTVY A KOTEVNÍ ZAŘÍZENÍ

Kvalita kotvení je dána kvalitou kotev a vůbec celého kotevního zařízení. Jenže, jak známo, kotva je symbolem naděje, nikoli však jistoty. Proto na moři nikdy nemáte jistotu, že se ráno probudíte

tam, kde jste večer zakotvili – jenom naději. Je pak na vás, aby se tato naděje co nejdříve blížila jistotě.

Tím nejdůležitějším je pochopitelně **držení kotvy**. Závisí zhruba na třech okolnostech – na kvalitě dna, na typu kotvy a na tom, jakým způsobem je loď ke kotvě přivěšena. Kvalita dna se uvádí na námořní mapě smluvenými zkratkami nebo obecně poznámkami v plavebních příručkách, kde je třeba u kotviště zmínka „špatně drží kotva“, „pozor, skalnaté dno“ atd.

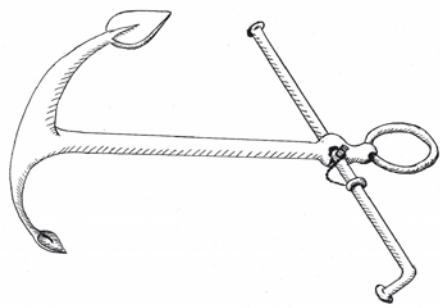
Nejlépe kotvy drží v bahně nebo ve směsi bahna a písku. Písek je také dobrý, ale nesmí to být „tvrdý písek“, se kterým jsem se setkal v Rudém moři. Kotva se do něho nezaryje a klouže po něm. Písciťá dna jsou často zarostlá mořskou travou, po které kotva také beznadějně klouže. Takové dno najdete i v Chorvatsku a pak musí ten člen posádky, který bude kotvu spouštět, vyhlížet světlejší plochy dna, kde je písek a nikoli tráva, a kormidelníka navést tak, aby kotva dopadla do písku a nikoli na trávu. Obdobné potíže budete mít se dnem, které je pokryté chaluhami. I po nich kotvy kloužou.

Výhrou není ani skalnaté dno. Ba právě naopak, je to past na kotvy, neboť kotva se vám zapřičí do spáry mezi balvany a jediný spolehlivý způsob, jak ji uvolnit, spočívá v použití potápěče.

Druhým činitelem, který rozhoduje o držení kotvy, je typ kotvy. V dobách plachetních korábů se používala kotva admirálská, kterou na železných a ocelových parnicích nahradily různé typy plochých bezpříčnickových kotev, např. kotva Hallova. Během 150 let, po něž se jachting provozuje v ši-



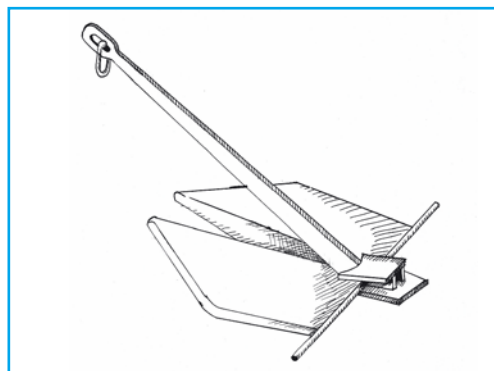
Takto jsem přišel o kotvu v roce 1996, kdy jsem se s FREELORDEM zúčastnil jachetní rallye E.M.Y. R. Jedna etapa vedla z Kyrenie na severním pobřeží Kypru do Larnaky na jižním pobřeží s nočním kotvením jižně od východního mysu ostrova. Je zde několik zátok, které před otevřeným mořem kryjí útesy. Nepostřehl jsem, že dno je skalnaté a teprve při pokusu odkotvit jsem zjistil, že kotva uvázla. Pokoušel jsem se ji vymanévrovat, najížděl jsem na ni z opačné strany, než na ní v noci loď visela, a nakonec při pokusu kotvu vytrhnout tím, že se posádka shromáždila na přídi, kotevní řetěz se natvrdo dobral a pak se posádka přemístila na zád, se kotva zlomila a nad hladinou se objevil jenom dřík. Zbytek, tj. pluhová část, protože to byla kotva CQR, tam leží dodnes. Buďte opatrnější než já, navažte si v případě skalnatého dna na korunu kotvy pomocné lano třeba s fendrem na konci v roli kotevní bóje, které ještě před spuštěním kotvy vypustíte přes palubu. Jestliže se vám kotva na dně zaklíní, vytáhněte fendr na palubu a tahem za lano se ji pokuste vylomit ze dna, abych tak řekl tahem „po srsti“, a nikoli „proti srsti“, jak za ní táhne kotevní řetěz nebo lano. Jsou jachtaři, kteří kotvu bez tohoto pomocného lana a kotevní bóje vůbec nevypouštějí.



Admirálská kotva

rokém měřítku, pak vzniklo několik druhů speciálních kotev pro jachty se snahou, aby byly co nejllehčí a nejskladnější, aniž by ztratily zádržnou sílu.

Ze starých typů se na jachtách ještě občas vyskytuje **kotva admirálská**, a to v provedení se skládacím příčnickem, nebo její modernizovaná verze **Yachtsman**, kterou vynalezl geniální jachetní

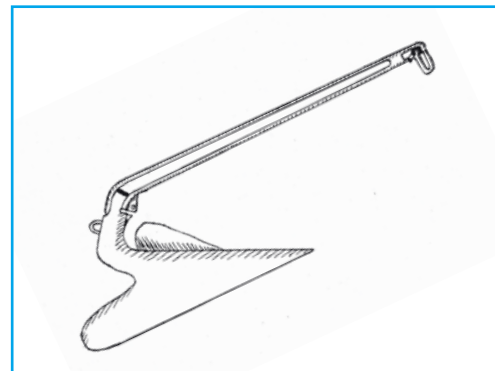


Danforthova kotva.

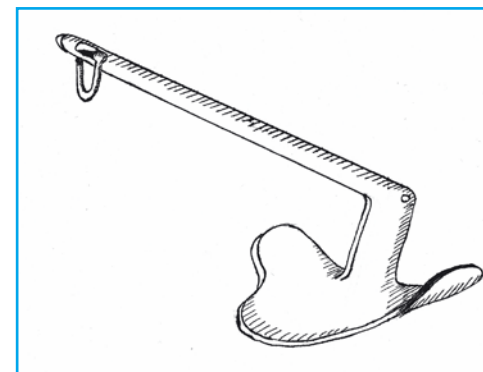
konstruktér Nathaniel G. Herreshoff. Ačkoli musí být těžší než moderní kotvy, tvrdí se o ní, že dobře drží i za silného větru na travnatých a skalnatých dnech, kde mají jiné kotvy potíže.

Velmi rozšířená, hlavně na menších lodích, je **kotva Danforthova**, jež je americkou konstrukcí z roku 1939. Je plochá, s trojúhelníkovými rovinnými drápy, takže se dá snadno uložit na palubu nebo uvázat k přednímu koši či k zábradlí.

Pravděpodobně nejrozšířenějšími kotvami na jachtách jsou však **kotvy pluhové**, konkrétně typ **CQR**. Kotva CQR má jeden dráp ve tvaru dvou radlic spojených do klínu a roku 1933 si jej nechal patentovat sir Geoffrey Taylor. Původně se tato kotva měla jmenovat „bezpečná“, anglicky *secure*, ale pak vynálezci napadlo, že bude vtipnější ji nazvat CQR, když tato tři písmena mají stejnou výslovnost jako anglické slovo *secure*. Dráp je ke dřívku připojen kloubem, takže kotva se nevytrhne, ani když loď za silného větru na kotvě kličkuje. Na



Kotva CQR.

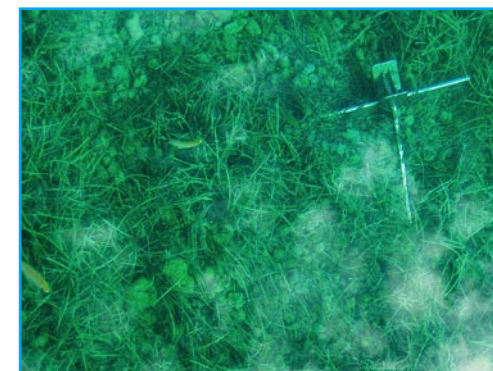


Bruceova kotva.

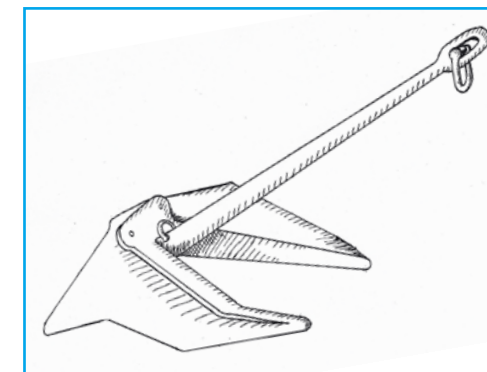
první pohled je neskladná, ale když je uložena do držáku, jenž je součástí přídového kování, vůbec na palubě nepřekáží. Její dráp přiléhá ke klounovci a tvoří dodatečnou ochranu přídě.

Další oblíbenou kotvou je **kotva Bruceova**. Ačkoliv byla původně vyvinuta ke kotvení vrtných plošin, našla si cestu i na palubu rekreačních plavidel. Má tvar motyky se třemi břity a dá se umístit do stejného držáku jako kotva CQR.

Pokusy zkonstruovat ideální kotvu pro jachty neustávají a k moderním kotvám patří např. **kotva Delta**, což je obdoba kotvy CQR bez kloubu a s ploššími radlicemi, nebo **kotva Spade**, která má obloukový dřík, k němuž je kolmo přivařený deskový dráp ve tvaru trojúhelníku. Kotva Danforthova má pak modernější obdoba v **kotvě Fortress**.



V trávě dobře zarytá Danforthova kotva. Fotografováno z nad hladiny. (Foto Pavel Zenčák)



Baldtova kotva.

Jelikož jachtaři mají s kotvením potíže po celém světě, stala se zádržná síla kotev cílem vědeckého bádání. Bohužel, zkoušky, při nichž byly kotvy vystaveny zvyšujícímu se tahu, prokázaly, že jsou ještě méně spolehlivé, než se doposud věřilo. Žádná kotva na světě vás neudrží na místě za jakýchkoli podmínek. Každá má svůj tahový limit, po jehož překročení začnete kotvu vléci.

Z testů vyplynulo, že neexistuje typ kotvy, který by se vždy položil na dno kolmo a ideálně se zaryl. Často se kotva položí bokem a zaryje se jenom částečně, hranou drápu nebo jenom jedním. Testy prokázaly že na různých druzích dna největší průměrnou zádržnou sílu vyvozovaly kotva CQR a kotva Bruceova. Zklamaly moderní kotvy typu Delta a Spade, a jako problematická se ukázala být i kotva Danforthova, se kterou nemáte prakticky šanci se zachytit na travnatém dnu, i když v bahně a písku je vynikající.

U charterové lodě nemáte na vybranou, musíte brát kotvu, která je v příslušenství. Naštěstí to je v drtivé většině případu kotva CQR. Pokud si chcete pořídit vlastní loď, doporučuji vám patentovanou kotvu CQR s kloubem (nikoli na černo vyráběnou kopii) a jako záložní kotvu Bruceovu. Velikost kotvy naleznete v tabulkách klasifikačních společností, nicméně pro vaši informaci jsem jednu tabulku vyhledal a níže ji uvádím i s příslušnými rozměry řetězu. Nic se nestane, ba naopak uděláte dobře, když si pořídíte kotvu o číslo větší, než by vaši lodi podle tabulky příslušela.

Na charterové lodi si zkontrolujte, jakým způsobem je kotva připevněna k řetězu. Jestliže šeklem, ověřte si, je-li šekl zajištěn proti vyšroubování

Noční mûra kotvení

čepu. Jestliže ne, stačí protáhnout ouškem čepu kus drátu a omotat jej kolem těla šekli. Pro váš pobyt na lodi to vystačí.

Často je kotva napojena na řetěz soudkovitou spojkou s navzájem kolmými zářezy, do nichž na jedné straně zapadá článek řetězu a na druhé oko kotvy. V zářezech jsou otvory, jimiž prochází čepy. V tomto případě se přesvědčete, že čepy pevně drží a jsou zajištěny proti vypadnutí.

Samotná kotva však není všechno. Hodně také záleží na tom, kde a jakým způsobem kotvu spustíte. Ke spojení lodě s kotvou se dnes i na menších námořních plachetnicích a motorových člunech používají kotevní řetězy, nicméně najdete i kotevní lana. U těch je naprosto nezbytný tzv. **předřetěz**, asi 5 m dlouhý kus řetězu, který je bezprostředně připevněn ke kotvě a lano až k němu. Při klíčování lodě na kotvě pak přichází do styku se dnem předřetěz a lano vede až vodou, takže nehrozí nebezpečí, že se předře o nějaký kámen, korálový balvan nebo jinou překážku. Předřetěz také plní funkci přídatného závaží a tlumiče záskubů, pro-

tože při náhlém popojetí lodě se zvedne ze dna a svou hmotností, která zatíží kotevní lano, pohyb lodě ztlumí.

Všemi těmito kladnými vlastnostmi, tj. přídatnou hmotností a tlumícím efektem, disponuje v plné míře kotevní řetěz. Vede ke kotvě typickou křivkou, které se říká řetězovka, a při rostoucím tahu se postupně zvedá ze dna a přidává svou hmotnost ke hmotnosti kotvy. Za klidné noci pak budete v Chorvatsku kotvit „na řetězu“, tj. řetěz povede kolmo ke dnu a loď bude stát nad místem, kde se řetěz dotýká dna, i když kotva bude ležet i se zbytkem řetězu 20 m daleko.

Na charterových lodích v Chorvatsku najdete bez výjimky kotevní řetěz a elektrický kotevní vrátek, který také patří ke **kotevnímu zařízení**, jak se označuje souhrn prostředků, jež slouží ke kotvení. Kotevní vrátek bývá umístěn přímo pod odklopným víkem kotevní komory na přídi, známé také jako *studánka*. Ovládá se skříňkou se dvěma tlačítky na asi 1,5 m dlouhém kabelu, abyste se při ovládání vrátku mohli vyklonit přes přídový koš

Tabulka hmotností jednotlivých typů kotev v závislosti na délce a hmotnosti lodí. (1lb=0,454 kg)

Délka lodě (stopy)	Hmotnost lodě (lbs)	Bruce (lbs)	Danforth* (lbs)	Fortress (lbs)	Pluhová (lbs)	Yachtsman (lbs)
20 - 25	2 500	4,4	8-S, 5-H**	4	10	15
26 - 30	5 000	11	13-S, 12-H	7	15	25
31 - 35	10 000	11/16,5	22-S, 12-H	7/10	20	35-40
36 - 40	15 000	16,5	22-S, 20-H	10	25	50
41 - 45	20 000	22	40-S, 20-H	15	35	65
46 - 50	30 000	22/44	65-S, 35-H	21	45	75
51 - 60	50 000	44	85-S, 60-H	32	60	100

* Danforth je obchodní značka, kotvy podobného vzhledu se mohou svými výkony lišit.

** S značí standardní kotvu, H značí vysokopřídržnou kotvu (high tensile)

Tabulka parametrů kotevního předřetězu a kotevního lana v závislosti na délce a hmotnosti lodí. (1lb=0,454 kg)

Délka lodě	Hmotnost lodě (lbs)	Řetěz (průměr v palcích)	Lano (průměr v palcích)	Délka (stopy)
20 - 25	2 500	3/16	7/16	90
26 - 30	5 000	1/4	7/16	135
31 - 35	10 000	5/16	1/2	190
36 - 40	15 000	3/8	9/16	225
41 - 45	20 000	7/16	5/8	240
46 - 50	30 000	1/2	11/16	315
51 - 60	50 000	9/16	3/4	360

František Novotný



Standardní kotevní vrátek na většině charterových plachetnic. Před spuštěním kotvy je dobré se přesvědčit, zda je konec řetězu v kotevní studánce upevněný. Také je dobré spouštět kotvu opatrně a nejdříve jí umístit do polohy „visí před přídí“. Pokud ji spustíte prudce z lůžka na předním koši, může dřik kotvy hodit vlnu a řetěz vyskočí z vedení v ořechu. A kotva včetně celého řetězu je venku v cukuletu. A ještě jedna věc. Kotevní vrátek má obrovskou sílu, manipulujte s ním velmi opatrně!

a sledovat, jak se kotva zvedá ode dna. Kabel je k vrátku připojen konektorem, takže ho můžete po skončení kotevního manévru odpojit, ale u charterových lodí zůstává trvale připojen a ukládá se k vrátku do kotevní komory. Dražší lodě a luxusnější motorové čluny mají dálkové ovládání vrátku, takže se dá ovládat nejen z přídi, ale také z kokpitu či kormidelny.

Vrátek unáší řetěz prostřednictvím ořechu, což je zvláštní kolo se zuby, mezi něž zapadají jednotlivé články řetězu. Kvalitnější modely jsou ještě vybaveny unášecím bubnem pro navíjení lana. Ten můžete použít k vytažení kotvy navázané k lanu nebo k dotažení vyvazovacího lana. Jestliže máte loď s vrátkem bez bubnu a kotvu s lanem, nezbude vám nic jiného, než při každém odkotvení ji vytahovat ručně. K této nepopulární práci budete také muset sáhnout při poruše vrátku a pro tuto eventualitu je dobré mít s sebou několik párů pracovních rukavic.

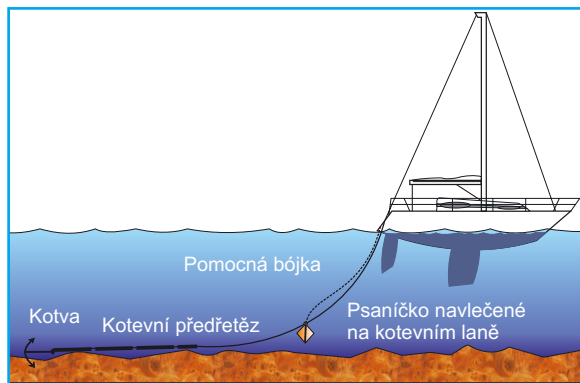


Celá kotevní soustava. Kotevní vrátek nad kotevní komorou a kotva na řetězu ve svém loži. V této pozici se kotva často přivazuje ještě zvláštním tenkým lanem za přední koš.

Co se týče mechanického provedení, existují vrátky ve dvou variantách. U té první není ořech pevně spojen s hřídelí, nýbrž tvoří unášenou část třecí spojky, která se spíná dotlačením na hnací kotoúč – dotahováním matice na konci hřídele (např. trojramenné jako na fotografii nahoře). Takový vrátek – měl ho i FREELORD a maticí, která měla na obvodu otvory, se otáčelo pomocí páky – umožňuje spouštět kotvu volným pádem poté, co se spojka uvolní. K vyždvižení kotvy je pak zapotřebí spojkou co nejvíce dotáhnout. Druhá varianta má ořech pevně nasazený na hřídeli, a proto se musí kotva spouštět pomalu motoricky, takže trvá relativně dlouho, než dopadne na dno. Na charterových lodích vesměs najdete tento typ, a proto mají jejich ovladače dvě tlačítka – „dolů“ a „nahoru“. Vy pak musíte počítat s tím, že za silného větru můžete být dost sneseni, než kotva dopadne na dno, takže třeba zakotvíte 50m od plánovaného místa.

Jelikož vrátky mají relativně značný výkon nad 1 kW, takže jejich napájecím kabelem tečou proudy o hodnotě až 100 A, napájejí se odděleným okru-

hem s vlastním jističem na rozvodném panelu. Zvykněte si z bezpečnostní důvodů – pro případ, že by třeba došlo k náhodnému zkratu – tento jistič mít **za plavby vždy vypnutý** a zapínat jej až bezprostředně před kotvením manévrem. **Také platí zásada, že při používání vrátku má být nastartován motor**, což bývá obvykle splněno, poněvadž kotvení manévry se zpravidla provádějí s motorem a nikoli pod plachtami.



Kombinace kotevního lana, předřetězu a psaníčka. Pomocná bójka není nutná, často stačí jen psaníčko navázané na vhodném laně. I to pomocné lano by šlo vynechat, ale znamená to, že budete tahat ven kotvu i s psaníčkem a to už může jít ztuha.

Při zvedání kotvy se často stává, že řetěz vytvoří pod vrátkem pyramidu, jejíž vrchol ucpe otvor na spodku vrátku, kterým řetěz odchází. Vrátek se zablokuje, a kdybyste nic nepodnikli, shořelo by vinutí jeho elektromotoru. Jestliže zjistíte, že loď, kterou jste si pronajali, trpí tímto neduhem, musíte sledovat ukládání řetězu v kotevní komoře a vytvářející se pyramidu ihned v zárodku rozhrabávat.

Na dobře připravené lodi bude řetěz opatřen barevnými značkami, které slouží jako měřítko vypuštěné délky. Bývají po 5 m a na lodi by měla být tabulka, jež udává, jaké délce řetězu ta která značka odpovídá.

Podle předpisu musí být námořní plachetnice vybavena nejméně dvěma kotvami, takže kromě hlavní kotvy v držáku na přídi by vám měl technik při přebírání charterové lodě předvést i kotvu záložní.

V případě, že budete mít na lodi kotevní lano a nikoli řetěz, můžete si kotevní zařízení doplnit o tzv. „psaníčko“. Jedná se o závaží buď z litiny nebo z olova, které je opatřeno okem, za které je přišeklujete na kotevní lano. Ještě předtím navážete k oku závaží šňůru, jejímž popouštěním pošlete „psaníčko“ dolů po kotevním lanu. Když dosáhne asi poloviny až třetiny vzdálenosti od kotvy, šňůru uvážete. Závaží prohne kotevní lano směrem ke dnu, takže v úseku před kotvou je téměř rovnoběžné se dnem a nehrozí, že kotvu ze dna vypáčí. Závaží také svou hmotností zvyšuje zádržnou sílu kotvy a působí jako tlumič nárazů při houpaní lodě. V podstatě se tím odstraňují nedostatky, které má kotevní lano oproti kotevnímu řetězu.

Kotevní vzorce

Již jsem se zmínil, že kotevní řetěz vede ke kotvě zvláštní křivkou – řetězovkou, jež přispívá svou hmotností k zádržné síle kotvy a působí jako tlumič.

Velikost tahu, který řetězovka při kotvení ve váš prospěch vyvozuje, když se dotýká dna jenom poslední řetězový článek u kotvy, se dá spočítat podle vzorce :

(1) Tah řetězovky v kg = specifická hmotnost řetězu x (délka řetězu)² / (2 x hloubka)

$$F_R = s \times D_R^2 / 2H$$

(Specifická hmotnost řetězu je v kg/m, délka řetězu a hloubka v metrech.)

Hlavní síla, která na zakotvenou loď působí, je dána odporem větru. Její velikost se dá spočítat podle vzorce :

(2) Maximální odpor větru v kg = (délka jachty v m)² x (rychlost větru v uzlech)² / 500

$$F_V = D_L^2 \times V^2 / 500$$

Například u lodě dlouhé 10 m a při rychlosti větru 30 uzlů činí maximální tahová síla na kotevní řetěz 180 kg. Bude-li se však loď šklubat, bude síla krátkodobě mnohem větší.

Pro bezpečné kotvení nesmí být síla větru větší než síla, která je potřebná k nadzvednutí posled-

ního článku řetězu před kotvou. Z řešení rovnic (1) a (2) pak vyplývá vzorec pro délku řetězu, aby loď bezpečně kotvila:

(3) Délka řetězu = (1/16) x (délka jachty) x (rychlost větru) x druhá odmocnina výrazu (hloubka/ specifická hmotnost řetězu)

$$D_R = (1/16) \times D_L \times V \times (H/s)^{0.5}$$

Jelikož některé veličiny v tomto vzorci jsou pro konkrétní loď konstantní, můžete si rovnici zjednodušit, když do ní zavedete neměnné parametry své lodě. Například, máte-li 10 m dlouhou loď a řetěz s články 3/8 palce (s = 2 kg/m), dostanete vzorec na míru:

Délka řetězu v metrech = (rychlost větru) x (hloubka/5)^{0.5}

$$D_R = V \times (H/5)^{0.5}$$

Budete-li pak kotvit v 5 m hloubce, bude délka řetězu rovna rychlosti větru, např. při 15 uzlovém větru by měla činit 15 m. Většinou se ale budete řídit jednoduchým vzorcem, který určuje délku řetězu podle hloubky:

(4) Délka řetězu = 5 x hloubka

$$D_R = 5 \times H$$

Vyhláška MDČR pak uvádí, že délka vypuštěného řetězu by měla činit čtyř- až šestinásobek hloubky a neměla by přesahovat 40 m. V extrémních situacích můžete vypustit mnohem více, třeba až desetnásobek hloubky.

Techniky kotvení

Dříve než přistoupíte k vlastnímu kotevnímu manévru, musíte se obeznámit s kotvištěm, které jste si zvolili. Základní představu získáte z mapy a jachtařské příručky, avšak to nestačí. Před zakotvením si musíte kotviště obhlédnout na vlastní oči, abyste zjistili, kolik tam již kotví lodí, jak jsou rozmístěny a kde jsou ještě volná místa, pokud

ještě jsou. V ideálním případě byste pro svou loď měli mít volný kruh o poloměru rovnému délce vypuštěného řetězu plus délka lodě. Máte-li 10 m loď a hloubka na kotvišti činí 5 m, teoreticky byste měli kotvit uprostřed prázdného kruhu o průměru 70 m. Tak tomu na Jadranu nikdy nebude, leda byste vyrazili na plavbu v lednu. Reálná kotviště jsou totiž založena na principu současného otáčení všech zakotvených lodí, ať už vlivem větru nebo proudu, takže se nemožno srazit, i když budou stát v poloviční vzdálenosti. V uvedeném případě bude tedy stačit, když se bude před vaší zakotvené lodě nalézat ve vzdálenosti asi 25 m za zádi lodě, která za větru visí na kotvě před vámi. Jestliže vítr během kotvení přeskočí o 180° (v Chorvatsku naprosto typické), předpokládá se, že loď před vámi se začne na kotvě otáčet současně s tou vaší, a nebude čekat, aby se její záď srazila se zádi vaší lodě.

Mohou však nastat situace, kdy některé části zátoky budou lépe či hůře chráněné před větrem a pak se otáčení některých lodí může urychlit, nebo naopak zpomalit. Pak je nebezpečí srážky reálné a nezbyvá, než abyste hlídkovali. Může se také stát, že nějaký nezodpovědný a nezkušený jachtař zakotví příliš blízko. Pak obložte boky své lodě fendry a neváhejte na nafukovacím člunu sousední loď navštívit a skippera na palubě upozornit, že nejste přesvědčeni o bezpečnosti jeho zakotvení. Uvědomte si však, že platí zásada, že kdo zakotví dříve, toho je kotviště, takže se nemůžete přihr-



I takhle může být zátoka „nacvaknutá“ kotvicími loděmi. (foto Jiří Vaněk).

Noční mûra kotvení

nout na poslední chvíli a začít objíždět sousedy, aby překotvili a udělali vám místo.

Z výše uvedených důvodů nekotvíte s námořní plachetnicí vedle velkých motoráků a vybírejte si kotvení místa mezi loděmi přibližně stejné velikosti a stejného typu. A když poplujete na motorové jachtě, nepleťte se při kotvení mezi plachetnice. Důvod je nasnadě, motoráky s plochým dnem a plachetnice s kýlem jsou různě citlivé na změnu větru (a proudy v oblastech, kde se přílivové a odlivové proudy vyskytují) a tudíž se na kotvě otáčejí s různou úhlovou rychlostí.

Někdy toho ale můžete využít. Posádky motoráků příliš nemilují noční kotvení v přírodě a po odpolední stráveném koupáním v zátocce často zamíří do mariny. Jestliže nějakému takovému motorovému člunu spustíte kotvu za zádí (má menší ponor, takže bude kotvit blíže ke břehu), je pravděpodobné, že navečer odpluje a vy budete mít bezpečné kotvení místo.

Musíte také kalkulovat s tím, že když budete zaplout na kotviště za bezvětří, budou tam již zakotvené lodě stát „nad řetězem“, a když se rozfouká, znatelně couvnu. Přitom nemusejí mít vypuštěné stejné množství řetězu, takže se může stát, že loď s větší řetězovou délkou se dostane do nebezpečné blízkosti lodě s nedostatečnou řetězovou délkou. Můžete být jednou z nich.

Kotvení na jedné kotvě

Jedná se o nejčastější způsob kotvení, takže se o něm zmíním podrobněji. Kotvení manévr začí-

ná dlouho předtím, než kotva zblužne do vody. Jeho součástí je totiž i **přibližování ke kotvišti**, kdy si právě zjišťujete počet lodí na kotvišti, jejich rozložení a tipujete mezery, kam byste se vešli. Je to základná záležitost, protože vzdálenosti na vodě mýlí a nejlépe se dají poměřovat lodními délkami. Z příručky byste již měli vědět, po které straně zátoky jsou nejlépe chráněná místa a jaká je tam hloubka. Pro držení kotvy je také důležitý sklon dna. V tomto směru je velkou nápovědou sklon pobřeží, protože ve většině případů pokračuje břeh stejným sklonem i pod vodou. Je-li břeh povlnný, bude povlnné i dno, a tudíž vhodné ke kotvení, bude-li naopak břeh příkrý, bude se také dno příkře svažovat a kotvení hloubku najdete jenom blízko u břehu. Pak musíte zvážit, zda budete mít dost vody pod kýlem, nebo dokonce nenarazíte-li citlivou odtokovou hranou kormidelního listu na podmořský balvan, jestli se vítr v noci stočí a bude vát kolmo na břeh.

Reliéf krajiny kolem zátoky má pak vliv na směr a sílu noční brízy. Pokračuje-li zátoka úzkým údolím nebo roklí do vnitrozemí, můžete na to vzít jed, že v noci bude vát odtud – a to tím silněji, čím bude údolí užší a obklopeno vyššími kopci, protože terén zde vytvoří větrnou urychlovací trysku. **Vyhýbejte se tedy kotvení v ose údolí, které do zátoky ústí, a hledejte si kotvení místo na křídlech.**

Na kotviště se budete přibližovat se spuštěnými či svinutými plachtami a se zkracující se vzdáleností budete ubírat i otáčky motoru. Ačkoli to mnoho skipperů nedělá, mám ve zvyku ještě při přibližování povolit kotvení řetěz, uvolnit kotvu z držáku



Kotva ve svém loži pod předním košem. Zde je dobře vidět i pomocné lanko, kterým je kotva zajištěna ještě o přední koš. (Pozn. editora: V levé části obrázku je vidět, jak dřív kotvy nedoléhá správně do lože a víko kotveny je prohnuté nahoru. Je to tím, že kotva zde není původní a nesedí úplně správně. Takhle poloha víka kotveny má samozřejmě za následek prasknutí jeho laminátu. A bylo to předmětem debat při vracení lodě, i když nakonec charterovka uznala, že za to vážně nemůžeme a že laminát už prasklý byl.)

František Novotný

a vysunout ji dopředu, aby visela těsně pod přídí. Nesmí být blízko u hladiny, protože by se mohla na řetěze rozhoupat a odřít klounovec. U nezkušené posádky tím zabráníte různým zmatkům, třeba tomu, že někdo zapomene vytáhnout čep z držáku, který na některých lodích kotvu zajišťuje proti uvolnění, nebo při vysunování kotvy, když ta zůstane viset v držáku, do ní kopne a neuvědomí si, že řetěz je právě tak dlouhý, že při zpětném kyvu kotva udeří do příde a zanechá po sobě pěkný šrám. Hlavně však máte jistotu, že kotva opravdu půjde na váš povel do vody, protože k tomu už bude stačit jen zmáčknout tlačítko.

Budete-li se přibližovat ke kotvenímu místu pod plynem, může se stát, že elektronika echolotu nestihne zaznamenávat změnu hloubky a bude vám **ukazovat větší hloubku, než jaká ve skutečnosti na kotvením místě je**. Když se přizene na kotvení místo a ihned z chodu zakotvíte, bude vám echolot ukazovat, dejme tomu, hloubku 5 m. Avšak poté, co kotva klesne na dno a vy se kvůli kontrole znovu podíváte na echolot, bude najednou ukazovat 3,5 m, poněvadž dohnal zpoždění, které každý digitální měřicí přístroj má.

Abyste se ujistili, jak jsou hloubky na vybraném místě skutečně rozloženy, doporučuje se kolem místa, kde chcete spustit kotvu, opsat malou rychlostí kruh a přitom sledovat echolot, zda je nutná hloubka opravdu na všech místech, kam by se loď při přeskočení větru mohla kolem kotvy otočit.

Teprve poté byste měli uskutečnit finální nájezd na kotvení místo. Zásadně se najíždí proti větru a teprve, až loď úplně stojí, můžete dát povel ke spuštění kotvy. Podle hloubky byste měli určitou chvíli počkat, aby kotva měla čas dopadnout na dno, a pak zařadit zpátečku, abyste řetěz kladli na dno po směru větru. Není dobré vysypat řetěz na jednu hromadu a to ještě na kotvu. Obvykle se stane, že silnější vítr vám při couvání ufoukne příd a stočí loď bokem, ne-li dokonce zádi k větru. To už musíte mít zařazený neutrální a čekat, zda kotva „zatáhne“, tj. šhubne lodí, která se začne rovnat do linie větru. Nejlépe to uvidíte na přídi, na pohybu přídového koše vzhledem k pobřeží. Pokud je unášen po větru, řetěz se ještě nenapnul. Jakmile se zastaví, někdy se znatelným šhubnutím, a loď se začne stáčet přídi proti větru, víte, že se řetěz napnul a kotva zasekla.

Já osobně si v takovém případě odpuštím běžné vyzkoušení kotvy zpátečkou, nicméně je můžete udělat. Znovu zařadíte zpátečku a poněkud přidáte plyn. Přes bok sledujete, jak loď proti vodě couvá a čekáte, až sebou šhubne, zastaví se a začne se pomalu vracet, jak se napnutý řetěz znovu prověšuje. Dojde-li k tomu, máte štěstí, kotva se zaryla, takže můžete motor vypnout a dát si zasloužené pivo.

Za bezvětří byste si měli držení kotvy zpátečkou ověřit vždy. Couvejte tak dlouho, až se kotvení řetěz napne, a pokud se loď s trhnutím zastaví a kousek vrátí, kotvíte pevně. Dávejte si ale pozor, abyste při horším dně příliš velkým plynem kotvu nevytrhli. Může se také stát, že kotva o nějaký ten metr povolí, ale pak se zasekne.

Jestliže se kotva nechytne a loď ji vleče za sebou, nezbuďte vám nic jiného, než kotvu vytáhnout, stačí nad hladinu, a kotvení manévr zopakovat. Jestliže neuspějete na jednom místě ani po druhé či po třetí, doporučuji vám změnit místo a zkusit to třeba na opačné straně zátoky.

Za silného větru udržíte loď na místě jenom velmi krátkou chvíli, takže kotva musí jít rychle do vody. I tak se pravděpodobně stane, že v okamžiku, kdy se dotkne dna, bude už loď unášena větrem a kotva vláčena po dně. Prakticky to nemá vliv, protože je to vždy jenom otázkou náhody, jak příhodně nebo nepříhodně kotva na dno dopadne, a vláčení ji může příznivě natočit. Za silného větru bude šhubnutí dobře zaseknuté kotvy opravdu výrazné, takže děti by měly sedět v kokpitu a ne pobíhat po palubě.

I když se kotva dobře zasekla, měli byste v následujících minutách sledovat, zda kotva drží a loď nesplovává, především v situaci, kdy na kotvišti značně fouká. Vyhledejte na pobřeží dva výrazné body v zákrytu a sledujte, jestli v zákrytu zůstávají. Jestliže ze zákrytu vypadnou, nebo se změní úhel, pod kterým vidíte nějakou budovu na pobřeží, znamená to, že na kotvě ujíždíte a musíte kotvení manévr zopakovat. Dnes se bezpečnost kotvení obvykle kontroluje na displeji GPS, zda pohyb lodě vytváří „pavučinu“ na jednom místě.

Zkušenost také velí, abyste tah kotvy nenechávali na vrátku, na jeho samosvornosti. Charterové jachty obvykle nemívají řetězové záporníky, což

Noční mûra kotvení

jsou palubní zařízení k zaseknutí řetězu, takže byste měli řetěz ovázat lanem (zde se právě hodí uzel stoper), druhý konec upevnit na jeden z příďových vazáků a řetěz popustit, aby se tah kotvy přenesl na lano. Minimálně volný kus řetězu ještě jednou omotejte kolem ořechu nebo kolem vrátku.

Jestliže dorazíte na kotviště pozdě a je hodně zaplněné, je každá rada drahá. Nejsnadnějším způsobem, jak v takové situaci bezpečně zakotvit, aniž by hrozilo nebezpečí pozdější srážky, je vybrat si co nejprostornější místo za některou ze zakotvených lodí a spustit kotvu pár metrů za její záď. Pokud po popuštění řetězu je za vaší záď ještě 20 až 30 m k další lodi, takže zřejmě nestojíte nad její kotvou, kotvíte bezpečně a nikoho neohrožujete – za předpokladu, že při změně větru se všechny lodě otočí na kotvách současně.

Velkým nešvarem je, když vám někdo zakotví nad vaší kotvou, tj. spustí kotvu v nedostatečné vzdálenosti, takže po vypuštění kotevního řetězu spluje právě nad vaší kotvou. Tím vás vlastně blokuje, protože při pokusu vytáhnout kotvu byste do něho vrazili. Z těchto důvodů je zrádné zakotvit po boku nějaké lodě, protože v takovém případě se velmi špatně odhaduje vzdálenost a při změně větru o 90° se buď vy ocitnete nad sousedovou kotvou nebo on nad vaší. Proto je lepší hledat si kotevní místo na diagonále (vzhledem ke směru větru).

Jestliže opravdu nevidíte v přeplněné zátocce ani jedno místečko, kam byste se mohli vecpat, máte

ještě jednu šanci – spustit kotvu 30 až 40 m od břehu a vyvázat se k němu záď. V Chorvatsku to jde téměř v každé zátocce, ale nese to s sebou jistá rizika. Ztrácíte volnost manévru a při krizové situaci, když třeba po zesílení větru začne kotva povolovat, musíte napřed poslat někoho na břeh, aby lano odvázal.

Při odkotvení příštího jitra byste napřed měli vyhodnotit situaci – jak jsou rozestaveny ostatní lodě na kotvišti a kudy se mezi nimi vypletete ven ze zátoky. Jestliže některá loď ve vašem okolí právě zvedá kotvu, nechte ji dokončit manévru a teprve pak začněte odkotvovat vy.

Vždy se vám vyplatí, když budete vrátek co nejvíce šetřit, protože nemůžete vědět, co všechno už má za sebou. Při bezvětří dotáhnete řetěz jenom natolik, aby se napjal, pak vrátek vypnete a počkejte, až řetěz svým tahem uvede loď do pohybu. Jakmile se řetěz znovu prověsí, jenom jej vrátek doberte a vrátek opět vypnete. Tak budete pokračovat až do okamžiku, kdy bude příď nad kotvou, kdy pak trvalým záběrem vrátku kotvu vytáhnete.

Kormidelníkovi by se měly hlásit dva stavy:

1. „Kotva volná“ – okamžik, kdy se kotva vytrhne ze dna. Za bezvětří je to díky čisté jadranské vodě přímo vidět, jinak to obsluha vrátku pozná podle toho, jak se kolmo do vody vedoucí řetěz na chvíli uvolní a loď se zhoupne.

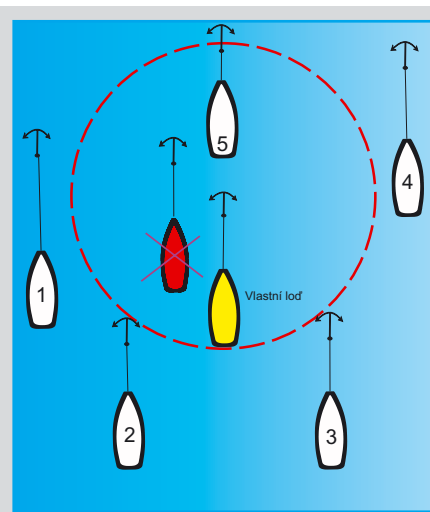


Schéma teorie správného kotvení více lodí v zátocce. Žlutá loď na schématu je vlastní. Teoreticky by se v kruhu o poloměru vypuštěného řetězu neměla nacházet žádná jiná loď. Také by všechny lodě měly mít podobné hydrodynamické charakteristiky, aby se za větru otáčely stejně.

Praxe je však komplikovanější. Uvnitř kruhu je možné akceptovat záď cizí lodě mírně před vlastní kotvou a lodě na traverzu, nejlépe na diagonále s předpokladem že všechny lodě se budou synchronně otáčet při změně větru. Proto není vhodné kotvit vedle motoráků (nebo vedle plachetnice, máte-li motorák) a vůbec odlišných plavidel s jinou reakcí na změnu větru. Také je třeba dát pozor na možnost rozdílného proudění uprostřed zátoky a po jejich krajích.

František Novotný

2. „Kotva nad vodou“ – okamžik, kdy se kotva vynoří nad hladinu. Je to důležitá informace, neboť kormidelník ví, že má volnost manévru.

Za silnějšího větru musíte vrátku pomáhat tím, že loď při zvedání kotvy proti němu tlačíte motorem. Stačí jenom malé obrátky, aby se loď sunula proti větru co nejmaleji a vrátek stačil odebírat uvolněný řetěz. Je dobré mít s obsluhou vrátku na přídi domluveny signály, abyste věděli, kam máte kormidlovat. Např. upažení vlevo znamená „kotva leží vlevo“, upažení vpravo „kotva leží vpravo“ a zdvížená ruka nad hlavu „stop, kotva je pod lodí“.

Jestliže vás při malé rychlosti přestane loď poslouchat na kormidlo a stočí se bokem k větru, počkejte, až jí vítr srovná, a poté pokračujte v dobírání kotevního řetězu. Možná to není příliš elegantní, ale pořád lepší než spálený elektromotor vrátku.

Jak vyplývá ze vzorce (2), bezpečnost kotvení je nepřímo úměrná velikosti odporu, který zakotvená loď klade větru. Budou na tom tedy lépe lodě s méně objemným trupem, protože vyvozují menší odpor. Naopak špatně na tom budou lodě s vysokým a zavalitým trupem a s členitější takelází, protože i ta se na větrném odporu podílí.

Kotvení se dvěma kotvami

V situacích, kdy předem víte, že budete potřebovat větší zádržnou sílu, použijete dvě kotvy, které však můžete různě uspořádat.

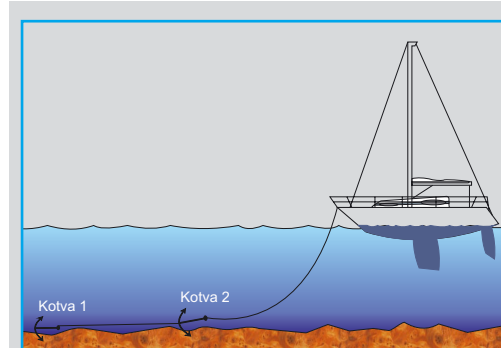
První způsob, o kterém se zmíním, je **tandemové uspořádání**. Záložní kotvu s řetězem nebo lanem o délce několika metrů (větší, než je hloubka na kotvišti) přišeklujete k oušku na koruně hlavní

kotvy a pak ručně spustíte do vody, ideálně za pomalého couvání. Jakmile se řetěz nebo lano záložní kotvy napne, začnete vrátkem spouštět hlavní kotvu. Účelem je, aby obě kotvy ležely za sebou v ose tahu a v případě, že hlavní kotva projeví tendenci k ujždění, záložní kotva ji zastaví a v ideálním případě se zádržná síla zdvojnásobí. Dokonalé kladení není nutné, při tahu se obě kotvy samy správně uspořádají, pokud ovšem je nevysypete na dno v jedné hromadě i s řetězy. Každopádně počítejte, že nějakou tu desítku metrů splujete, než se obě kotvy dostanou do správného tahu a zaseknou se.

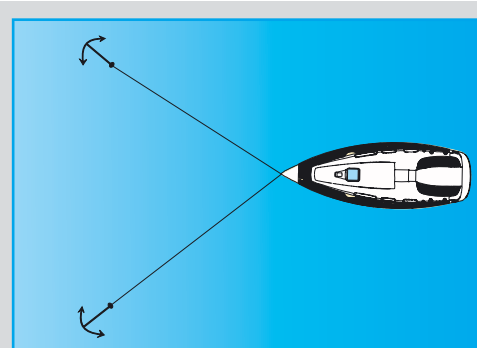
Mně osobně není toto uspořádání sympatické, vyžaduje na kotvení větší prostor a delší čas na přípravu. Navíc musíte s přední záložní kotvou manipulovat ručně, což může být obzvláště komplikované při odkotvení, když se vám přední kotva zaryje hodně hluboko. Pak ji musíte riskantně odpojit od hlavní kotvy, založit její řetěz na vrátek (nebo lano na nějakou vinšnu) a kotvu rvát ze dna.

Další způsob, jak stát na dvou kotvách, využívá **uspořádání do „V“**. Tento systém je oblíbený na východním pobřeží USA a téměř všechny námořní plachetnice, které operují na Floridě a na Bahamách, jsou pro tento styl kotvení vybavené. Tento způsob jsem používal jak na FREELORDU za pobytu v Rudém moři v roce 1996, tak o rok později při plavbách s OPTIMISTEM na Bahamy.

Zpravidla budete mít k dispozici hlavní kotvu na řetěze a záložní kotvu na laně. Během přípravných operací před zahájením vlastního kotevního manévru, byste měli kotevní lano záložní kotvy vytáhnout na palubu a přeskládat, abyste měli jistotu, že se nezaplete a neudělá se na něm uzel. Také



Tzv. tandemové uspořádání kotev.



Uspořádání kotev do V.



Dvoustěžňový FREELORD s objemným trupem a vysokou zádi motor-saileru tuto teorii dokonale naplňoval a na kotvě se choval příšerně. Jen za naprostého bezvětří stál pokojně, jinak neustále kličkoval a v naprosto nečekaných chvílích z kotvy utíkal, jako by o tom, kdy a kde má kotvit, rozhodoval on sám a ne jeho kapitán, zcela v souhlasu se svým jménem (Freelord se dá přeložit jako „svobodný pán“ či „vládce volnosti“).

Co v tomto ohledu dokáže, mi předvedl ihned za první plavby na podzim 1995 s klubovými kolegy Jarkem Dvořákem, Rostou Novákem, Michalem Zezulou a jejich přáteli. Usmysleli jsme si, že poplujeme do Bodrumu a cestou jsme se stavili v Knidu, což je kouzelné místo naproti ostrova Kós na nejzápadnějším konečku poloostrova Datça. Na severu za ústím zálivu Gökova se rozkládá Bodrum, starověký Halikarnass, a také Knidós byl slavným maloasijským městem antických Řeků. Hrot poloostrova tvoří skalnatý vrch, který s vlastní pevninou spojuje jen úzká a nízká šíje. Za hrotem jsou tedy dvě zátoky – severní, která ve starověku sloužila jako válečný přístav triér, a jižní, která byla obchodním přístavem a ze strany moře ji uzavíraly dvě kamenné hráze s asi 50 m širokým vjezdem. Jižní zátoka slouží dnes jako kotviště jachet a plavební příručky varují před zbytky hrází pod vodou, které stále ponechávají jako bezpečný onen původní vjezd. Z kotviště je nádherný výhled na zbytky antického města s částečně zachovalým amfiteátre, které leželo na stráni za šíjí. Byl zde proslulý chrám zasvěcený bohyni Afrodité. Zdobila jej „skandálně“ nahá socha bohyně, pro kterou prý Praxitelovi stála modelem slavná hetéra Fryně. Původní socha se nezachovala a za nejuvěrnější kopii se pokládá Collona Venus ve sbírkách vatikánského muzea Pio-Clementino. Návštěvník zde však ještě najde mezi zbytky povalených sloupů kruhové obětiště, kde kdysi socha Afrodité stávala, o něco níže pak autentický kvádr s vytesanou půlkulovou prohlubní, který sloužil slavnému astronomovi Eudoxovi k určování polohy hvězd. Stojí za zmínku, že u tohoto astronoma studoval v Knidu i proslulý mořeplavec Pýtheas z Massilie (dnešní Marseille), jemuž se přisuzuje, že jako první vedl koncem 4. století př. n. l. námořní expedici na sever Evropy a doplul až na Island. Je to prostě místo, kterému nechybí genius loci a z něhož přímo vyzařuje duch antiky.

Návštěvník nicméně nepřijde ani o kulinářské požitky, protože na šíji je hospoda, kam se večer sjíždějí jachtaři ze zakotvených jachet. Skončili jsme tam také a nějak se stalo, že jsme si porouchali láhev vína za lahví. FREELORD kotvil asi uprostřed zátoky a měl pochopitelně rozsvícené kotevní světlo, které jsem pozorně sledoval. Seděli jsme totiž na terase, takže jsem měl dobrý výhled na celou zátoku. Za ním, směrem na otevřené moře, kotvily ještě asi dvě jachty. Podotýkám, že FREELORD byl vybaven kvalitní pluhovou kotvou CQR (o kterou jsem měl za rok přijít na Kypru).

Bylo už po půlnoci, kdy jsme sešli na nízké prkenné molo a nasedli do gumového nafukovacího člunu s pevným dnem (tato konstrukce se často označuje anglickou zkratkou RIB), jenž patřil k vybavení lodě, nastartovali přívěsný motor a bohabojně vyrazili k FREELORDU, který se za celé odpoledne a večer nehnul z kotvy ani o centimetr. Zvedla se již noční bríza, nijak silná, která vála od šíje přes zátoku na moře. Nafukovací člun jsme zavěsili na záďové člunové jeřábky a pozvedli částečně z vody. Pro jistotu. Ve tmě jsem však nepostřehl, že noha přívěsného motoru ve vodě zůstala. Pak se celá posádka odebrala spát.

Začalo už svítat, když mě probudily nezvyklé pohyby. FREELORD se líně kolébal z boku na bok. Spal jsem v pilotním lůžku nad pravoboční pohovkou, takže bylo dílem okamžiku, abych vyběhl na palubu.

Zažil jsem asi největší překvapení svého života. Byli jsme na širém moři, nejméně dvě námořní míle od Knidu. Jak se FREELORD vyhnul lodím zakotveným za ním, jak si našel 50m průjezd mezi nebezpečnými zbytky antických hrází, nevím.

Vzbudil jsem posádku, která nevěřicně zírala na otevřené moře, a nechal zvednout kotvu. Ručně, protože vrátek nefungoval. Byla to hrozná práce, neboť kotva visela do hlubiny na celé kotevní délce řetězu, takže jsme zvedali jak váhu kotvy, tak řetězu. Rozhodl jsem se zamířit zpět do Knidu, pravděpodobně z podvědomé touhy jako neblahou příhodou „zahladit“, a v rozrušení zapomněl na lodní člun na jeřábcích. Teprve, když jsme byli po půlhodině zpět na kotvišti, kde všichni ještě spali, jsem se podíval přes záď a znovu se zhroutil. Odpor nohy přívěsného motoru příčně zavěšený člun napřed nachýlil, a když se dostal pod vodu i jeho bok, člun se na jeřábových závěsech převrátil dnem vzhůru a klouzal po hladině lícni stranou na-



fouknutého bočního válce. Motor byl dobře zajištěn, takže zůstal na místě, avšak z člunu vypadla červeně natřená benzínová nádrž.

Když jsme za dvě hodiny znovu vyplouvali, tentokrát již z vlastní vůle, chmurně jsem v duchu přemítal, kolik bude v Bodrumu stát nová benzínová nádrž k přívěsnému motoru. Vtom mě oslovil Rosta Novák. Jelikož se stále držela noční bríza a směr větru se nezměnil, navrhl, máme šanci nádrž najít, když popluje přímo po větru. Pokládal jsem to za marné, ale toho dne se opravdu musely díť zázraky, protože asi po 30 minutách plavby jsme na levoboku v nízkých vlnách zahlédli červený puntík – ztracenou benzínovou nádrž.

V roce 1997 jsem s FREELORDEM navštívil Knidós podruhé. Na palubě byla rodina Kawasumiových. Děti a otec měli odletět letadlem z Bodrumu a na mě a zbytku posádky bylo, abychom loď převezli do Řecka a pak do Chorvatska, kde měla mít nový domovský přístav. Rozfoukával se meltemi a kotviště v Knidu bylo přeplněno jachtami a tureckými dvojstěžníky, které provozují cestovní kanceláře a v týdenních turnusech na nich vyvázejí klienty. Horko těžko jsem našel místo a kolem poledne se vmáčkl do mezery před příď jednoho z dvojstěžníků. Ostržím zrakem jsem sledoval, zda loď na kotvě drží, a vše se zdálo být v pořádku. Alespoň první hodinu. Zasedli jsme tedy k obědu, který kuchařky mezitím připravily, a dali se do jídla. Přitom jsem automaticky zvedal hlavu a kontroloval pozici lodě. Proto jsem zavčas postřehl, jak se nad záď sune čelen za námi zakotveného dvojstěžníku a stihl nastartovat motor dříve, než se stačil zaplést do lanoví bezanového stěžně. Další půlhodinu jsme strávili marnými pokusy najít místo k bezpečnému zakotvení, takže nakonec jsme zamířili k balíku tureckých dvojstěžníků, které byly vyvážány u šíje k malému molu, a požádali o dovození připoutat se k boku krajní lodě. Usměvaví Turci nám pak pomohli s profesionální zručností FREELORDA vyvázat, přičemž kapitán utrousil zdvořilostní poznámku, že v Knidu se za takového větru opravdu špatně kotví, ale u jeho lodě budeme v bezpečí. Jenom příštího jitra musíme odrazit dříve, než on v předepsanou hodinu vypluje.

Soudím, že na vině byla hlavně nedostatečná délka kotevního řetězu, což byla chyba, které jsem se na FREELORDU dopouštěl častěji. Z této příhody vyplývají i další poučení – např. že v nafukovacím lodním člunu je dobré přivazovat nejen motor, nýbrž i nádrž, ale hlavně vyzvednout člun dostatečně vysoko.

zkontrolujte, zda jsou dobře utažené šekly, které spojují kotvu s předřetězem a předřetěz s lanem a hlavně, zda je konec lana někde upevněn k lodi. Pokud ne, uvažte je na příďový vazák, ale tak **aby po vypuštění kotvy lano procházelo pod příďovým košem.**

Ještě před konečným nájezdem si musíte udělat rozvahu. Zvolit si referenční místo, kam byste spustili kotvu, kdyby byla jenom jedna, a pak symetricky po obou stranách vybrat skutečná místa, kam přijdou kotvy.

Vlastní manévry by měl probíhat podle následujících bodů:

1. Jako první spustíte vrátkem hlavní kotvu, nicméně najíždějte na referenční místo a teprve v konečné fázi odbočte tam, kam má hlavní kotva přijít. Musí jít co nejrychleji dolů a to s dostatkem řetězu.
2. Jakmile je dole, začněte couvat a vytočte kormidlo tak, aby se příď odvrátila od místa, kde je

spuštěná hlavní kotva. Poté zařaďte přímý chod a zamířte šikmo proti větru na místo, kam má přijít záložní kotva, při neustálém popouštění řetězu hlavní kotvy. Záložní kotva by měla ležet stejně vysoko na větru jako hlavní a vzdálenost mezi nimi by měla být asi 30 m, aby kotevní řetěz a lano po dotažení svíraly úhel asi 60°. Řetěz hlavní kotvy musí být dostatečně volný, aby vás nestrhl zpět a jeho odpor musíte překonat tahem motoru.

3. Když si myslíte, že máte příď na místě, kde má být spuštěna záložní kotva, spustte ji ručně do vody i s předřetězem, ale s lanem chvíli vyčkejte, než začne loď tlakem větru a tahem řetězu couvat a vzdalovat se od místa spuštění záložní kotvy. Přitom lano pomalu vypouštějte.

4. Když usoudíte, že jste na vrcholu „V“, jehož ramena tvoří řetěz a lano, začněte je dotahovat, respektive popouštět, abyste vyladili pozici lodě. Řetězová délka by měla odpovídat hloubce, dejme tomu jejímu pětinašobku, a lanovou délku musíte přizpůsobit.