

NAKLADATELSTVÍ

IFP PUBLISHING

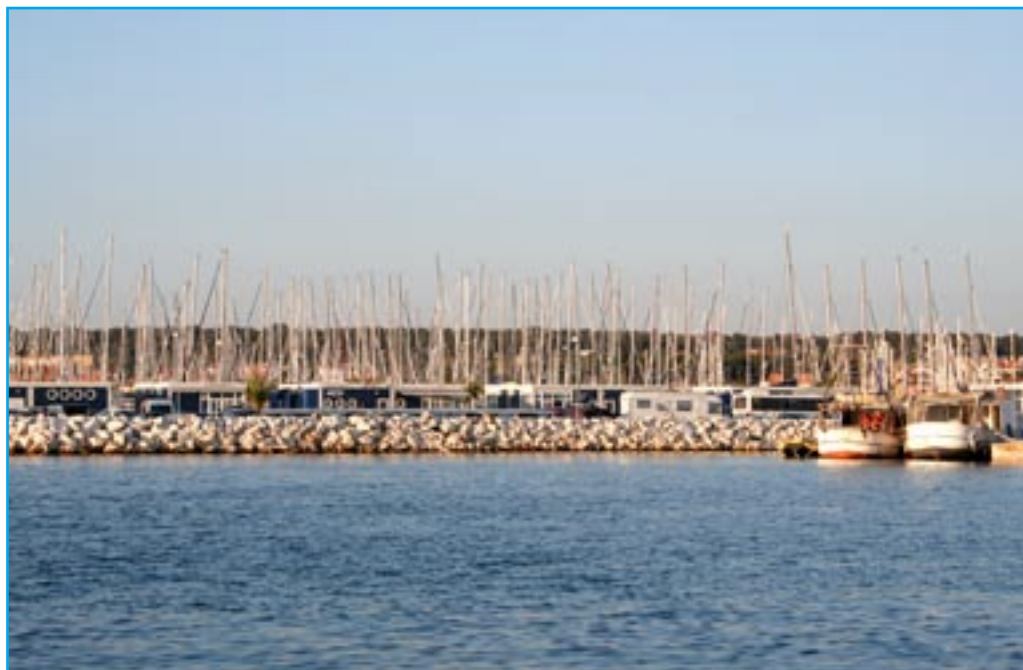
# UKÁZKOVÁ KAPITOLA

## **Za kormidlem nejen na Jadranu**

**František Novotný**

© všechna práva vyhrazena  
neprodejné  
určeno výhradně k potřebě nakladatelství  
a jeho obchodních partnerů





Typická moderní uměle vytvořená marína (Biograd na moru)

Malebná marína v přírodním městském přístavu. Malebnost je často vyvážena horším manévrovacím prostorem a menším počtem stání.



## 7. MANÉVRUJEME V MARÍNĚ

/motto/

Nikde nenajdete lepší partu než mezi lidmi, kteří milují moře

John le Carré, novinář

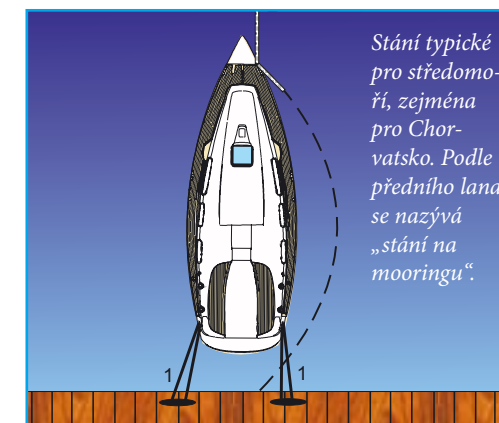
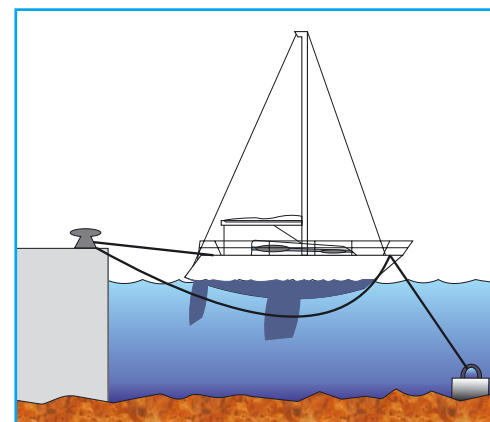
**L**aminátová revoluce v 60. letech minulého století vedla k bouřlivému rozvoji námořního jachtingu, který se stal masovým sportem. Obrovský počet rekreačních plavidel, jenž mnohonásobně převyšuje početnost světového obchodního loďstva, vedl k nutnosti vybudovat pro jachty speciální přístavy, které jsou jim šité na míru a nemají nic společného se špinavými bazény, hlukem a prachem komerčních přístavů. Stavba a provoz marin, jak se přístavům pro jachty říká, se staly lukrativním obchodem za podmínky, že každý metr mariny přináší zisk. Proto se každý provozovatel mariny snaží nacpat do jejího bazénu co nejvíce „parkovacích“ míst pro jachty. (Těm se v angličtině říká berths (lůžka) a já se přikláním k českému výrazu „stání“). Z tohoto důvodu jsou v marinách lodě namačkané na sebe a průjezdy mezi moly úzké, takže kladou vysoké nároky na zručnost skippera.

### Mariny

Mariny se buď nově stavějí na nedotčeném pobřeží, nebo se adaptují ze starých historických přístavů, konkrétně z jejich nejstarších a tudíž nejmělkých bazénů, které předtím obvykle sloužily místním rybářům. V Chorvatsku se můžeme setkat s oběma druhy. Příkladem prvního je marína Zlatna Luka v Sukošanu, příkladem druhého třeba Milna na ostrově Brač.

Obzvláště v Dalmácii mají tyto městské mariny nenapodobitelný kolorit, neboť ve zdejších přístavních městečkách nahrazuje přístavní bazén náměstí, takže když se v takové maríně vyvážete, jste v centru dění a noční život tepe přímo za zádi vaší jachty.

Uměle vybudovanou marinou obvykle tvoří vlnolamem chráněný bazén, jehož plochu pokrývá soustava můstků a mol, někdy pevných betonových, někdy plovoucích, sestavených z pontonů. Aby se



Stání typické pro středomoří, zejména pro Chorvatsko. Podle předního lana se nazývá „stání na mooringu“.

## Manévrujeme v maríně

do mariny vešlo co nejvíce lodí, vyvazují se zásadně kolmo k molu nebo k pontonu, takže plavidla jsou k sobě namačkána bok na bok jako sardinky. Na průčelí mola jsou umístěny tabulky nebo přímo na betonu namalována čísla, která označují příslušná stání.

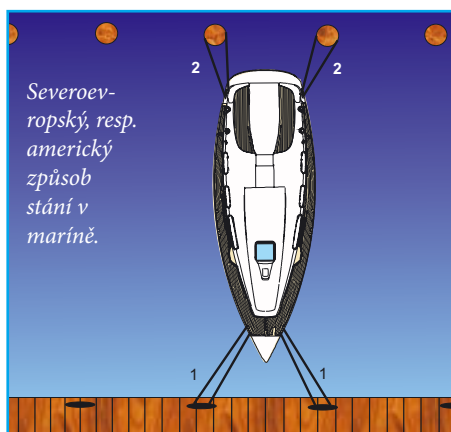
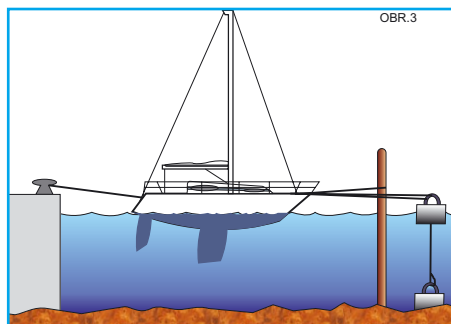
Aby se lodě ve stáních nepotloukly, každá je fixována lany ve třech bodech, dvěma ze zádě a jedním z příďe.

Je zvykem do stání zacouvat a dvojicí vlastních záďových lan se vyvázat k pacholatům, poutacím kruhům nebo vazákům na mole. Komplikovanější je to s lanem, které drží příď a nedovoluje, aby vaše loď couvla a narazila zádí do mola. Říká se mu *muringové lano* (z anglického *mooring*) a patří k vybavení mariny. Je připevněno k trvalé kotvě v podobě jednoho z betonových bloků, které leží na dně v rovnoběžné řadě s okrajem mola asi ve vzdálenosti 30 až 40 m, a je nadstaveno slabší šňůrou, která je uvázaná na hraně mola. Úkolem posádky při zaplouvání do stání je pak lodním hákem tuto šňůru podebrat, ručkovat po ní, vytáhnout z vody vlastní muringové lano, přejít s ním na příď (a přitom je stále dobírat!), protáhnout jeho smyčku příďovým průvlakem, co nejvíce dotáhnout, uvázat na vazák a pak nechat zbytek lana a šňůru padnout zpět do vody.

Již popis této činnosti mi zabral několik řádků, což napovídá, že provádět ji nebude až tak jednoduché. Přitom je rychlé upevnění muringového lana klíčovým prvkem správného zaplутí do stání, obzvláště za silného bočního větru (k podrobnému popisu celého manévru se ještě vrátím).

Typu marin, které používají k fixaci lodě muringové lano, se říká středomořský a opravdu je najdete po celém Středomoří. Druhý typ by se dal nazvat severoevropský nebo americký.

Místo muringových lan je u něho asi ve vzdálenosti 10 až 12 m od mola zaražena do dna řada kůlů, takže každé stání má svou branku, kterou musíte při zaplouvání proplout. Pokud zaplouváte příďí, musíte mít na zádí připravená vyvazovací lana, kterými posádka kůly při míjení obhodí. Jestliže je vaše loď kratší, než činí vzdálenost kůlů od mola, musíte při zaplouvání obhodit alespoň jedno lano, a když to vaše posádka promešká, musíte za pobavených úsměvů přihlížejících jachtařů zacouvat



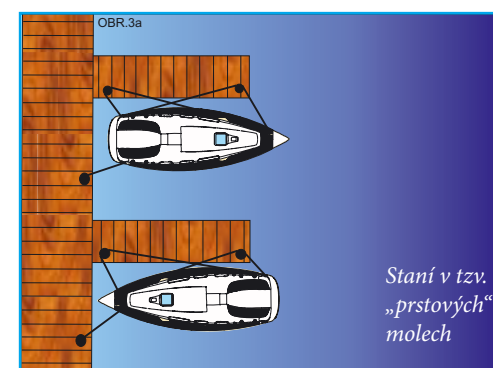
zpět. Někdy jsou kůly hodně vysoké a pak vám pomůže k nahození smyčky lodní hák. Pro sousedící stání jsou kůly společné a k etiketě patří provléci své lano kolem kůlu pod lanem lodě, která je již vyvázána vedle. Jak už název napovídá, tento typ marin naleznete v severozápadní Evropě a v USA.

Zvláštní odrůdou marin s muringovým lanem jsou mariny s vyvazovacími bójemi. I zde leží na dně rovnoběžně s molem ve vzdálenosti asi 30 m řada betonových bloků nebo jiných zátek, k nimž jsou místa muringových lan ukotveny bóje. Loď pak obvykle stojí u mola příďí a zádí je vyvázána k bóji. Takto je kupříkladu vybavená marina v hlavním kodaňském přístavu v blízkosti známé plastiky Mořské panny.

Nejpohodlnější jsou mariny s tzv. „prstovými“ moly, tj. moly, z nichž u každého stání z hlavního mola kolmo vybíhá krátký, asi 5 m dlouhý můstek. V tomto případě se loď váže buď příďí nebo zádí k hlavnímu molu a bokem (vazákem ve středolodí) k můstku. Nežádoucím pohybu dopředu pak zabraňuje spring.

*Málo tradiční způsob obvyklý spíše v severnějších šířkách. Bóje kombinovaná s mooringovými lany.*

U všech typů marin najdete na mole stojany s přípojkami elektrického proudu a vodovodním kohoutkem. Ve většině případů je stojan společný pro několik stání, má tudíž několik zásuvek a obvykle z každé strany jeden vodovodní kohoutek. Některým marinám, ať už se jedná o městské nebo o mariny v přírodě, chybí vlnolam, protože se nacházejí v dostatečně



chráněných vodách. Tak je tomu např. v Trogiru, kde je ACI marina situována do úzkého průlivu mezi pevninou a ostrovem Čiovo, nebo u marin Kremik, Frapa v zátoci Rogoznica či na ostrově Žut.

Napůl marinami jsou pak městská kotviště, kde musíte místo muringového lana použít vlastní kotvu a pak za popouštění kotevního řetězu zacouvat k nábreží, ke kterému se vyvázete obvyklým způsobem záďovými lany. I zde naleznete stojany s elektrinou a pitnou vodou.

## Vyplouváme z mariny

Pronajatou loď téměř vždy přebíráte v maríně (ještě jednou, na hebridském ostrově Skye, jsem loď přebíral na bóji a také od ní vyplouval), kte-

rá bude přeplněná loděmi. Také vaši loď budou pravděpodobně svírat z obou stran jiné jachty, a při pohledu do uličky mezi moly, zúžené nejenom vyvazanými loděmi, ale také muringovými lany vedoucími od příďí šikmo do vody, vám asi nebude do zpěvu. Čistá šířka uličky nepřesahuje 20m, obvykle méně, takže manévrování v maríně je prubířským kamenem každého jachtaře.

Než přistoupíte k odvázení lodě, dobře si celý manévru podle dislokace místa, rozmístění sousedních lodí a směru a síly větru rozmyslete a instruujte posádku, kdo bude co dělat a v jakém pořadí. Když máte jistotu, že jsou všichni na palubě a technik charterové firmy vám předal všechny dokumenty od lodě, včetně tranzitlogu, nastartujte motor a nechte ho několik minut běžet. Toto je obzvláště důležité u motoráků s většími diesely, které musíte nechat zahřát. Jinak se může stát, že vám motor právě uprostřed manévru zhasne.

**Nezapomeňte si zapnout navigační přístroje, zejména echolot.**

Zkontrolujte záďová vyvazovací lana, zda jsou vedena k pacholatům na mole dvojité a že poté, co uvolníte jejich konce na záďových vazácích, volně kolem pacholat proklouznou a nikde se nezadrhnou.

Mějte na paměti, že každá jachta je zpravidla vybavena šestí vazáky pro připevňování vyvazovacích lan. Na každém boku jsou tři, po jednom na





Stojany s přípojkou vody a elektrického proudu. Městská marína v Malém Lošinja.

přídí, na zádi a ve středolodí. A právě ty prostřední některé charterové firmy kvůli bezpečnosti používají pro upevnění ještě jednoho muringového lana, které drží loď proti bočním silám, nebo naopak je k tomuto vazáku připevněn spring, který vede na molo a má podobnou funkci. Tato lana uvolněte ještě před zahájením manévru.

**Nezapomeňte ani na hadici na pitnou vodu a elektrický kabel.** Pokud jste je ještě neodpojili a nestočili, teď je nejvyšší čas. Nesmíte zapomenout ani na nástupní lávku, kterou je třeba stáhnout na loď a upevnit (obvykle se váže k zábradlí).

Teprve poté můžete vyslat nejzkušenějšího člena posádky na příd, aby se postaral o muringové lano. Dopřejte mu čas, aby je uvolnil (můžete být zatažené) a držel je obhozené kolem příďového vazáku jenom jednou smyčkou. Zkontrolujte, zda volný konec muringového lana a navázané šňůry se neomotaly kolem některého fendru, protože kdybyste to přehlédli, mohl by vás volný konec muringového lana strhnout zpět, nebo byste utrhli fendr, nebo, a to bylo nejhorší, přetrhli navázanou šňůru, takže by muringové lano kleslo ke dnu a zameštnanci mariny by je museli lovit. Dalšího člena

posádky s lodním hákem v ruce mějte v záloze, zbývající můžete rozestavit po obou bocích, aby dávali pozor na vaše fendry a na fendry sousedů, neboť ty vždy jeví tendenci se vzájemně zaplést.

Pak se ještě rozhlédněte kolem dokola, zda se nechystá vyplout ještě jiná loď nebo naopak zaplout do vaší uličky.

Je-li všechno v pořádku a na vodě volno, můžete přistoupit k vlastnímu manévru. Čím silnější je vítr, tím přesnější musí být návaznost mezi jednotlivými úkony. Jestliže musíte ze stání zahrnout vpravo, můžete v předstihu uvolnit levoboční záďové vyvazovací lano, takže tah pravobočního lana loď nasměruje vpravo. To můžete udělat sami od kormidla a také sami můžete uvolnit pravoboční vyvazovací lano, současně s rozkazem pro člena posádky na přídí, aby muringové lano pustil do vody. V tomto okamžiku také zařadíte přímý chod. Rozkaz k puštění muringového lana může o něco předcházet uvolnění záď, respektive můžete toto lano přidržet a popouštět je, jak se loď rozjíždí. Účelem je, aby muringové lano mělo čas **klesnout ke dnu** a nehrozilo nebezpečí, že se vám zaplete do vrtule.

Chybou je, když se loď dá pohybu dříve, než je muringové lano zcela volné. Pokud není ještě odvázané, začne se při pohybu lodě vpřed napínat a zvedat ze dna tu část, která vede k molu, takže riskujete, že se vám zaplete do vrtule a že přetrhnete navázanou šňůru.

Jestliže nefouká, nebo je molo ve větrném stínu, můžete poté, co se loď rozjede, vyřadit pro jistotu na neutrální a místo, kde muringové lano klesá ke dnu, přejít setrvačností.

V okamžiku, kdy máte tři čtvrtiny lodě vysunuty do uličky a máte jistotu, že jste se bezpečně zbavili muringového lana a posádka vytáhla z vody konce záďových vyvazovacích lan, nastal čas, abyste loď začali stáčet do uličky mezi řadami vyvázaných lodí. Kromě přídě přitom **musíte sledovat vnější zadní roh lodě**, neboť je při zatáčení vynášen, a mohli byste škrtnout o bok vedlejší jachty, hlavně v případě, že je delší než vaše.

Jakmile máte v uličce celou loď správně nasměrovanou k jejímu ústí, kde začíná hlavní kanál k výjezdu z mariny, máte to nejhorší za sebou. Nepřestávejte ale bedlivě sledovat provoz kolem sebe, hlavně v případě, že budete cestou míjet benzínku. Tam budou vždy připlouvat a odrážet nějaké lodě, mezi kterými se budete muset proplést. Jestliže je marina součástí komerčního přístavu, musíte sledovat přístavní provoz, hlavně trajekty. Tak je tomu např. v případě mariny Zadar (Tankeromerc) ve stejnojmenném přístavu. Teprve až máte za sebou vjezdové majáčky na koncích přístavní hrází, si můžete oddechnout a vydat rozkaz posádce, aby uklidila fendry. Je ostudou jachtaře, když plachtí s fendry, které stále visí přes boky.

Nezapomeňte ani na malý kulatý fendr, který se obvykle váže ke spodní hraně záď.

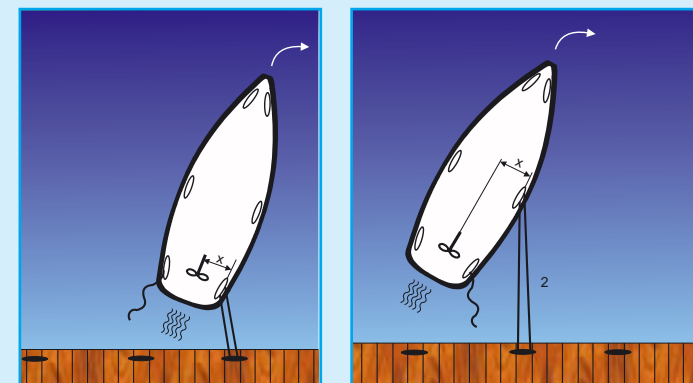
### Několik triků pro zapeklité situace

Někdy máte smůlu, že vaše loď je vyvázána právě tam, kde je nejméně místa z celé mariny. Ulička může být tak úzká, že je na první pohled vidět, že se do ní nevytočíte, a přitom máte po obou stranách sousedy, takže nemůžete začít zatáčet s předstihem.

V takovém případě si za pomoci *springu* vytvoříte pomocný otočný bod. Je-li na lodi stojící na straně k ústí uličky posádka, požádejte o dovolení použít jejich volný vazák nebo pachole na přídí, není-li tam nikdo, prostě ho použijete. Předem si založte spring od vašeho vazáku ve středolodí kolem pacholete nebo vazáku (či sloupku koše) na sousední lodi a vedte ho zase zpět. Při vyplouvání si počínejte jako obvykle, ale někdo zkušenější musí spring dobírat, jak se vysunujete ze stání, a pak zase popouštět, dokud není vaše loď téměř celá vysunuta, respektive se přídí málem dotýká přídě lodě stojící naproti. V tomto okamžiku je zapotřebí spring natvrdo dobrot a přes vazák ve středolodí silou dotahovat, zatímco vy úplně vytočíte kormidlo, aby vrtulový proud odchýlený kormidelním listem tlačil záď do středu uličky, zatímco spring drží přední polovinu trupu u sousední lodě. Až máte loď srovnanou v ose uličky, může posádka volný konec springu pustit a vtáhnout jej na palubu, zatímco vy již směřujete mezi vyvázanými loděmi k ústí uličky.

Jednodušší variantou předchozího postupu je s předstihem použít k otáčení jedno ze záďových vyvazovacích lan. Jestliže je ulička úzká, ale vedle

Využití ramene páky za účelem otočení lodě. Stejný způsob se může hodit ve stání za silného bočního větru. Zavěšení za návětrný vazák vám umožní udržet loď bokem na vítr pouze s pomocí tahu motoru vpřed. Použít je možné spring nebo jen zadní vyvazovací lano.



## Manévrujeme v maríně

vás, na straně k ústí uličky, je volno, prostě záďové lano na tom boku podržíte o něco déle. Moment, který vyvozuje tah vrtule na rameni o délce rovnající se poloviční šířce zrcadla, je u moderních lodí natolik velký, že bez problému stačí k natočení lodě o 30°, aniž byste se vzdálili od mola. Chce to ale citlivou ruku na plynové páce, abyste něco neutrhli.

Obecně platí, že pokud potřebujete přemístit loď v maríně z nepříhodného místa na příhodnější, musíte to udělat pomocí vyvazovacích a vlečných lan, jejich postupným popouštěním, dobíráním a přemísťováním.

**Lod' musí vždy viset na nejméně dvou lanech!**

Nikdy nedržte loď jenom rukou, nebo nedobírejte či nepopouštějte vyvazovací lano pouze v ruce!

Lano si vždy přehodte přes nějaké pachole nebo vazák, ať už na mole nebo na palubě. Jednodu-

chým zalomením lana kolem pacholete nebo vazáku udržíte tah v řádu stovek kilogramů, což by vás jinak smetlo do moře.

Další záludnost při vyplouvání z mariny představuje proud. Především pontonové mariny, ale také mariny s moly na pilotech jsou na proudy citlivé. S touto situací se můžete setkat v ACI maríně Trogir, kterou tvoří pontony zakotvené v úžině mezi ostrovem Čiovo a pevninou (původně to také byl ostrůvek, na němž opevněné město stálo). V závislosti na síle a směru větru může voda v této úžině proudit jak z východu na západ, tak ze západu na východ, v krajním případě až rychlostí 3 uzly. Nicméně i půluzlový proud vám může při vyplouvání zkomplikovat život. Podle toho, z které strany pontonu jste vyvázaní a jaký směr proud právě má, vás může buď snést na loď vyvázané naproti, nebo zatlačit zpět na vaše sousedy. Uvědomte si, že kýl má značnou boční plochu, takže přítlačná síla bude natolik velká, že rukama proti ní nic nesvedete.



*Když jsme museli v roce 2007 ve Vlissingen pustit k molu místo CHARLOTTE velký motorák, přenesli jsme napřed přední vyvazovací lano na loď, která ležela u mola před námi, pak popouštěli zadní vyvazovací lano a pohyb kontrolovali springem. Nakonec jsme přenesli na souseda vepředu i zadní vyvazovací lano a CHARLOTTE k němu připoutali bokem. Přitom jsme museli okolo takeláže CHARLOTTE přendat povolená vyvazovací lana motoráku, který vítr odtlačil více na vodu. V dalším kroku se motorák přitáhl k molu, my na něj přenesli zadní vyvazovací lano a při popouštění předního vyvazovacího lana táhli CHARLOTTE zpět, nyní na vnější bok motoráku.*



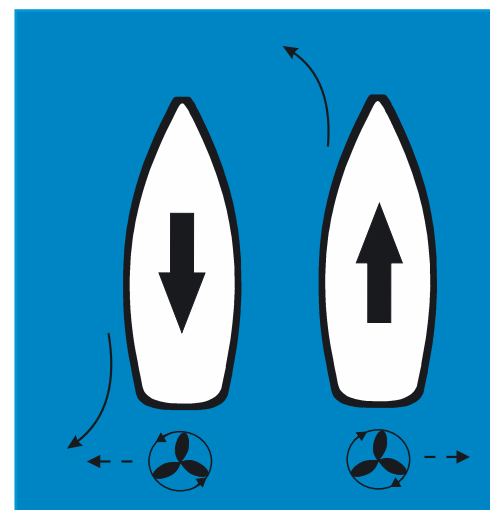
Lod' vyvázaná po středomořském způsobu na mooringu.

Nejlepší metodou, jak se vyhnout potížím, je prevence. Proto si před vyplutím změřte směr a velikost proudu. Stačí hodit do vody za zádi vaší lodě kousek papíru a sledovat, kterým směrem a jakou rychlostí jej proud unáší. Pokud se papírek nehýbá, máte po starostech, pokud ano, snadno si odvodíte, kam bude vaše loď při vyplouvání zanášena – a podle toho si při zatáčení do uličky patřičně předsadíte. V této maríně jsou uličky širší, než je standard, takže se můžete bezpečně udržet v ose, **pokud o proudu víte a v předstihu s ním počítáte.**

Silnější nebo boční vítr není při vyplouvání z mariny až tak nebezpečný. Horší to bude až při zaplouvání. Jelikož se dnes přidávají příčné pohony vestavují do stále menších lodí, pravděpodobnost, že si takto vybavenou loď pronajmete, se neustále zvyšuje. „Odstrčením“ přidě na tu kterou stranu



*V roce 2007 za plavby do Anglie na lodi CHARLOTTE jsem tuto možnost neměl, ačkoli v maríně Woolverstone na řece Orwell bych ji potřeboval. Po radiotelefonickém ohlášení nám dispečerka mariny přidělila stání, které bylo spíše na konci uličky, než na kraji. Nepozdávalo se mi to, protože za odlivu loď seděla kýlem téměř na dně. Jelikož ulička nebyla pro loď o délce 14 m až tak široká, nasadil jsem při vyplouvání k otáčení hned, jak to jenom šlo. Bohužel jsme odplouvali za nízké vody a obratem se zadní část kýlu dostala do kontaktu s bahnitým dnem, takže jsme uvázli. Nezbylo než zacouvat zpět do stání a točit loď předí ke břehu, což šikmá přední hrana kýlu umožnila, aniž bych opět uvázl. Jenže pak mi CHARLOTTE při couvání nějak nechtěla chytit stopu, pořád mi uhýbala zádi, takže jsem se rozhodl tohoto reakčního momentu využít a na místě ji otočit. Přitom jsem měl před předí a za zádi maximálně metr prostoru. Střídavým řazením přímého a zpětného chodu a energickou prací s kormidlem se mi podařilo loď prakticky na místě otočit, aniž by se někdo z posádky musel od něho odkrávat, a normálně vyplout. Pochopitelně jsem loď otáčel ve směru uhýbaní záďě, takže mi reakční moment vrtule vydatně pomáhal.*



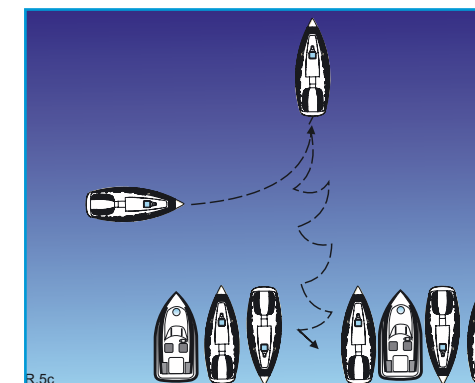
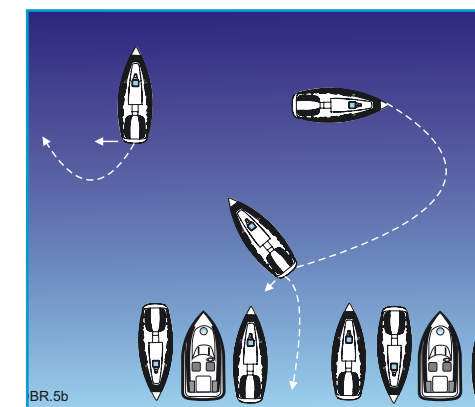
Ukázka možností využití reakčního momentu propeleru, zejména v případech, kdy loď při zpětném chodu nerada drží stopu.

pomocí pohonu pak nahradíte tah springu a dokážete se vytočit téměř na místě.

Když už jsme na to narazili, jako držitelé kapitánských průkazů byste měli vědět, co to reakční moment vrtule je, nicméně to tady zopakují.

V reakci na otáčení vrtule vzniká moment, který se pokouší roztočit lodní trup opačným směrem. To pochopitelně vztlak lodě nedovolí, takže se reakční moment projeví suvnou silou, která u vrtule točící se ve směru hodinových ručiček (při pohledu zezadu) posunuje záď vlevo, při vrtuli točící se obráceně pak vpravo. Reakční moment se nejvý-

František Novotný



razněji projevuje při reverzaci chodu motoru, při prvním záběru vrtule, ať už se točí vlevo nebo vpravo.

**Nebezpečné vjezdy a výjezdy**

Ne ze všech přístavů se dá bezpečně vyplout za všech směrů větru – a také vplout. Proto najdete v jachtařských plavebních příručkách vždy upozornění, jak a při jakém větru je vplutí do té



## Manévrujeme v maríně



V tomto ohledu mám dvě zkušenosti z Baltu. Když jsme se v roce 1978 vraceli z Oslo na SI-RIU II, zaskočil nás ve Skagenu silný jižní vítr. Podotýkám, že ústí tohoto přístavu se tenkrát otvíralo na jihovýchod. Jelikož jsme byli v časové tísní, pokusili jsme se přesto vyplout. Ve Skagenu byl jachetní bazén ten nejnvtřnější, ale když jsem viděl, že se z něho chystá vyplout nějaký německý keč, vyšel jsem na hráz, z níž bylo vidět do avantportu, abych zjistil, jak si Němci s vyplutím poradí. Docela mě překvapilo, že ještě uvnitř avantportu, tedy za ochranou vnějších vlnolamů, zvedli narefovanou hlavní plachtu, která se zuřivě třepetala, a pak teprve s motorem zamířili k ústí přístavu.

O hodinu později jsme vyplouvali my, ovšem pouze s motorem, malým přívěsákem na zrcadle.

Sotva jsme mezi vlnolamy vystrčili příď, chytily nás asi dvoumetrové stojaté vlny, které se zde tvořily odrazem od vlnolamů. SIRIUS II se prakticky houpal na místě, protože slabý motor jej nedokázal hnát proti vlnám a větru.

Jako dnes si pamatuji, jak na mě Jirka Wytáček zařval, abych okamžitě vytáhl hlavní plachtu. To znamenalo na lodi, která se proměnila v houpačku, vyrazit z chráněného kokpitu na uzoučkou příď ke stěžni, tam najít výtah hlavní plachty, odvázat jej, vytáhnout plachtu a výtah zase uvázat. Ještě jsem ani na přídi nebyl, když motor zalila vlna a zhasl. Vítr nás začal snášet na betonové bloky, z nichž byl vlnolam vyskládan.

V okamžiku, kdy jsem výtah uvolnil a držel jej konečně v rukou, mi náhle paluba zmizela pod nohama a já padal. Nevěděl jsem však kam – zda do vody nebo na palubu, a přitom jsem neměl záchranný pás. Naštěstí jsem dopadl na příďovou luknu a pádem (nepřestal jsem se držet výtahu, který byl mou jedinou životní pojistkou) urychlil vytažení plachty. Dokončil jsem je vleže a poslední kliku na výtahový vazák jsem vázal ve chvíli, kdy nám k betonovým blokům chybělo asi 20 metrů.

Tehdy jsem pochopil, proč ti mnohem **zkušenější** Němci vytáhli plachtu ještě v přístavu a nespolehali se jenom na motor – a zapamatoval si to na celý život. Za naši tehdejší hloupost jsme zaplatili nepatrnou cenu, hlavně já zaplatil naraženými žebry. Ale mohli jsme ztratit celou loď, ne-li ještě něco závažnějšího.

které mariny nebo zátoky nebezpečné. O vyplutí se tam příliš nehovoří, ale je-li nebezpečné vplutí, počítejte s tím, že stejně nebezpečné bude vyplutí – a to tím nebezpečnější, čím na menší lodi poplujete.

Proto se držte železné zásady. **Chcete-li se probojovat z nějaké zátoky nebo i z přístavu proti silnému větru, nespolehejte nikdy jenom na motor a přidejte ještě plachtu.** I když bude narefovaná na dvě třetiny, vyvine ve vlnách větší tah než 25koňský motor, který je u lodi nad 30 stop nejběžnější.

## Zaplouváme do mariny

V rozvinutých jachtařských zemích je zvykem, že se předem v maríně objednáte radiotelefonem na kanálu, jehož číslo naleznete v almanachu nebo v příslušné plavební příručce pro jachtaře. Chorvatské mariny mají také přiděleny kanály, ale praxe je stále jiná. Očekává se od vás, že budete přede marinou s lodí kroužit, nebo čekat u vjezdu, až

se objeví správce mola, zapíská na vás a posuňky naznačí, do které uličky máte zamířit. Následně se postaví na molo před volné místo, a když začnete couvat do stání, nadzvedne vám navázanou šňůru muringového lana, aby ho někdo z vaší posádky mohl lépe podebrat lodním hákem. Dále čeká, že mu hodíte jedno ze záďových vyvazovacích lan, aby je mohl obhodit kolem pacholety a vrátit zpět na loď. Pak od vás převezme i druhé vyvazovací lano, a jestliže se do mariny neřítí právě celé hejno lodí, pomůže vám vyladit pozici lodě ve vyhrazeném stání.

Celý manévru vlastně zahajujete ještě před marinou, neboť je zapotřebí v předstihu zavěsit na lodní boky fendry a nachystat si záďová vyvazovací lana. Ta vyžadují, abyste je přeskládali do kotouče a měli připravená k vržení. Nezapomeňte navázat nejmenší fendr k závěsům koupacího žebříku nebo na jiné kování na zádi tak, aby ležel na hladině podél spodní hrany záďe. Je to koncová část trupu a takto ji chráníte pro případ, že byste při couvání narazili záď do mola. Další věcí, na kterou



Druhou zkušenost jsem získal o rok později v téže oblasti. Cílem překližkové šarpie CIRRUŠ o délce 6,5 m, na které jsem dělal něco jako lodivoda, bylo zase Oslo. Po proplutí Öresundem jsme vpluli do malého švédského přístavu Mölle, kde nás zaskočila severozápadní vichřice. Ústí tohoto přístavu je otevřeno právě tímto směrem a vstupní kanál navíc lemují útesy a skaliska. Vichřice začala hnát moře do přístavního bazénu, kde se vytvořily stojaté vlny, takže lodě si začaly kolébat a lámat si navzájem sálíngy. Praskaly také sloupky zábradlí a rozbíjely se trupy, protože přístav byl přeplněn a jachty namačkány na sebe. My jsme zábradlí zachránili tím, že jsme je demontovali a sloupky položili na palubu.

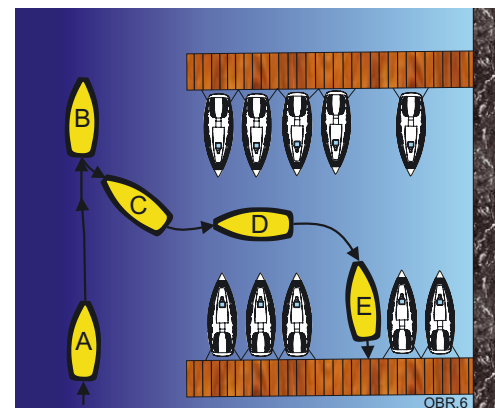
Nějaký jachtař se pokusil vyjet s asi 10m plachetnicí, nedokázal však provést obrat proti větru, i když si pomáhal přívěsným motorem, vyjel ze splavného kanálu a vlna ho hodila na útes. Spolu se stovkou dalších jachtařů jsme stáli na hrázi a přihlíželi, jak náraz urazil kormidelní list a vymrštil ho do výše. Poté vlny snesly neovladatelnou loď na skalnaté pobřeží, kam ji příboj vyvrhl tak vysoko, že byla na suchu i s kýlem, což byl vlastně šťastný konec. Mlčky jsme se pak rozešli a bylo jasné, že v příštích 24 hodinách nikdo nevystřelí z přístavu ani nos.

Přítom bylo pikantní, že o něco později měly děti z místní školy kurz plachtění na Optimistech. Před přístavem vyjel do asi dvoumetrových vln velký, ale přitom otevřený motorový člun s dvojicí mohutných přívěsných motorů a za ním flotila Optimistů. Vlny byly tak velké, že ty lodičky za nimi úplně mizely. Ale přesto statečně plachtily. Taktika trenéra byla jednoduchá. Když toho některé dítě mělo dost, připlulo s Optimistem k motoráku, trenér je jediným hmatem vylovil a druhým hodil do plachetničky další kluka nebo holku. Když nějaký Optimist napůl zalila voda, malý viking za kormidlem nezavál, stáhl si z nohy holinku a jí bleskově vodu vyházel.

Věděli jsme, že náš malý CIRRUŠ s nespolehlivým přívěsným motorem o výkonu 8 HP by však neměl šanci, takže jsme v mele v Mölle strávili ještě dva dny.

nesmíte zapomenout, je přetažení gumového nafukovací člunu na příď, jestliže ho vlečete za záď.

Problém je v tom, že obvykle do mariny dobře nevidíte a nevíte, jaká bude situace na místě, které vám správce mola určí. Pokud je bezvětrí, nebo vane jenom slabý vítr, o nic nejde, pokud ale vane silný vítr rovnoběžně s moly, což znamená, že **při couvání do stání bude vát z boku**, můžete mít potíže a musíte pro zaplouvání zvolit přiměřenou taktiku.



Uměle vybudované mariny mají uprostřed obvykle něco jako náměstí nebo, pokud mola tvoří jakýsi hřebínek, hlavní kanál, z něhož se pak zaplouvá do jednotlivých uliček. Pravidlem je, že do těchto uliček se již couvá, neboť záď jachty jde poslušně za vrtulí a loď při couvání dokáže mnohem sevrnější zatáčky než při přímém chodu. Dnes se do mariny vplouvá zásadně na motor (ve většině je plachtění výslovně zakázáno), a když se někdo přece jen přibližuje pod plachtami, znamená to, že jeho motor má poruchu.

Jako při vyplouvání i nyní musíte před manévrem instruovat posádku. Minimálně byste měli být dva, vy u kormidla budete mít na starosti zadní vyvazovací lana a partner převezme muringové lano. Jestliže máte větší posádku, můžete si přibrat pomocníka, který hodí první záďové lano a zbývající posádce nařídí, aby dávala pozor u zábradlí.

K couvání nasadte ještě před ústím dané uličky, aby se loď ustálila neboli „chytila stopu“. Já jsem si navykl oběhnout kormidelní kolo, abych se nemusel při couvání ohlížet přes rameno a měl loď pod lepší kontrolou. Začněte pomalu couvat do uličky, až uvidíte mezeru, do které vám ukazuje personál. Nestrhněte kormidlo hned, ale najedte si, abyste

## Manévrujeme v maríně

nenarazili bokem na příď lodi uvnitř zatačky, nebo se nezachytili kýlem o její muringové lano. Jakmile máte loď v ose, stačí ji zpátečkou dotáhnout k molu, spodní hranou zádě asi metr od mola, krátkým zařazením přímého chodu zastavit a **okamžitě vyřadit na neutrální**. Současně musí instruovaný člen posádky nabrat na lodní hák muringové lano, vylovit je a ručkovat po něm směrem na příď. Vy, nebo váš pomocník, následně hodíte správcí mola jedno ze záďových vyvazovacích lan, jeho konec přijmete zpět a uvážete na záďový vazák. Pak totéž provedete s druhým záďovým vyvazovacím lanem. To již by měl mít určený člen posádky na přídi dotažené muringové lano, což se projeví tím, že záďová vyvazovací lana se napnou.

Z důvodů bezpečnosti, aby vítr nemohl přitlačit loď zádí na molo nebo vychylit z kolmé polohy a opřít o sousedy, musí být muringové lano co nejdříve dotaženo. Toho se docílí nejlépe tím, že záďová vyvazovací lana poté, co vám personál vrátil jejich konce, necháte trochu volnější – aby mezera mezi spodní hranou zádě a okrajem mola činila asi 1,5 m. Až je muringové lano spolehlivě připevněno k jednomu z předních vazáků, dotahujete zadní vyvazovací lana pumpováním tak dlouho, dokud není hrana zádě asi 0,5 m od mola. Pokud to nejde a nástupní lávka na molo ze zádě nedosáhne, ani když znovu zařadíte zpátečku a pokusíte se dotlačit zád' k molu motorem, nezbude, než muringové lano o kousek povolit a celý proces zopakovat.

Je **povinností kapitána**, aby zkontroloval upevnění muringového lana na přídi a obešel lodní boky, aby se přesvědčil, že fendry jsou zavěšeny na správných místech a loď se nikde přímo nedotýká sousedů, a že nafukovací člun je spolehlivě připoután na přídi a nevádí sousedům, kdyby se rozhodli vyplout. Pak teprve můžete vypnout motor, sednout si do kokpitu a otevřít pivo. Bude vám chutnat jako nikdy předtím, i když bude jenom z plechovky.

Výše uvedený rámcový postup má pochopitelně mnoho úskalí. Klíčovou roli má ten člen posádky, který pracuje s muringovým lanem, proto se u rodinných plaveb stává, že kapitán nechá u kormidla manželku a muringové lano si vezme na starost sám. Pokud máte na palubě přátele a známé, vyberte pro práci s muringem někoho zdatného a obratného. Musíte mu ale vtlouci do hlavy, že po vylovení **se musí za muringové lano přitahovat**

**směrem k přídi** a nikoli k zádí! Několikrát se mi při charterových plavbách s FREELORDEM stalo, že to lidé popletli a vlastně mi přitahovali zád' k molu v okamžiku, kdy jsem to vůbec nepotřeboval.

Obsluha muringu musí také dávat pozor, z které strany jí správce mola muringové lano nabízí a na tuto stranu přejít, respektive jako kapitán ji musíte na správný bok nadirigovat. Kamenem úrazu pak může být přehnaná, ale přitom nepoučená snaha personálu mariny vám s muringem pomoci. Většinou se sice jedná o zkušené pracovníky, kteří vědí o jachtách první poslední a při nadzvednutí muringového lana je táhnou za navázanou šňůru pryč od zádě vaší lodě, ale můžete narazit na letního brigádníka, jak se mi to jednou stalo v Milně. Ve stání byla k dispozici dvě muringová lana a on pozvedl to, které muselo vést křížem pod kýlem. Výsledkem bylo, že po podebrání lodním hákem se mi namotalo na vrtuli a udusilo motor. Přitom se navázaná šňůra utrhla a chlapík na mole, který to vlastně způsobil, mi ještě začal nadávat. Podařilo se nám zachytit se záďovými vyvazovací lany a protože váł vítr od mola, muring mohl počkat. Naštěstí jsem měl v posádce dobrého potápěče s přístrojem, který šel hned do vody, muring z vrtule odmotal a podal mi na palubu konec přetřezené navázané šňůry, takže jsme během několika minut uvedli muring do původního stavu a personálu na mole zavřeli ústa. Prostě i zde platí, že někdy méně je více.

Hlavním faktorem, který může ze zaplouvání do stání udělat drama, je síla a směr větru. Již jsem se zmínil, že na lodi můžete brzdit jenom zpětným chodem motoru, a že o skutečném zastavení se nedá mluvit, protože i když se vám bude zdát, že vůči vodě stojíte, bude vás unášet vítr, respektive proud. Z toho vyplývá, že pozici, do které musíte loď při zaplouvání dostat, udržíte pár minut, někdy ale také jenom několik sekund, než vás vítr odfoukne nebo stočí. A za ten krátký čas prostě musíte vy a vaše posádka stihnout všechnu výše popsanou práci s muringem a vyvazovací lany.

Nejjednodušší je, když vítr vane od mola. Jednak slouží jako přirozená brzda, takže nehrozí, že si rozbijete zád' o molo, jednak drží loď kolmo k molu. Jediné, co je v tomto případě důležité, je uvážení zádě alespoň jedním záďovým vyvazovacím lanem – na vše ostatní máte dostatek času.

Komplikovanější situace nastane, když vane silný vítr na molo. V tomto případě hrozí, že vás vítr na ně natlačí, a to nejenom zádí, ale i bokem, když budete otálet s muringovým lanem. Abyste udrželi loď kolmo k molu, musíte razantně couvat a asi 2 až 3 m od mola zařadit opět razantně přímý chod s větším plynem, abyste loď „zapíchli“ na místě. V tomto okamžiku je nejdůležitější muringové lano, na které by se měla soustředit většina posádky. Měli byste sestavit něco jako „muringový tým“, který se bude starat o co nejrychlejší přenesení muringového lana na příď za neustálého tahu (vlastní lano a navázaná šňůra se přitom bude zlomyslně zachytávat za fendry). Na přídi pak musí být bleskurychle dobráno a upevněno, aby drželo loď přídi proti větru. Pak je teprve čas starat se o záďová vyvazovací lana, dotáhnout zád' k molu a tím muringové lano ještě vypnout. Počítejte s tím, že na dobrání muringové lana nebudou stačit dvě ruce, ale nejméně čtyři či spíše šest.

Ve výše uvedeném případě je výhodou, když na návětrné straně mola jsou již nějaké lodě vyvázané a správce mola vás navádí do mezery mezi nimi. Manévr pak není z hlediska času tak kritický, když sousedé udrží vaši loď v kolmé poloze a na vás zůstane, abyste zabránili nárazu zádě do mola.

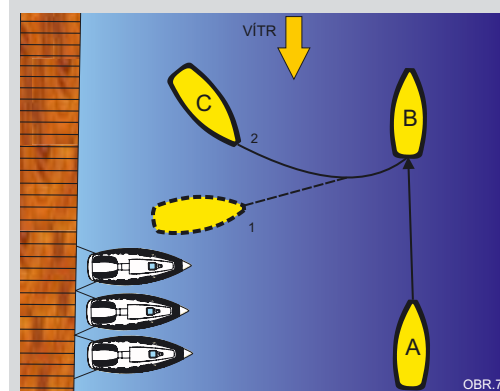
Je sporné, jestli si máte v takové situaci pomáhat motorem. Vzájemné tření fendrů na bocích je ve většině případů dostatečné, aby loď pod tlakem větru dále necouvala, dokud se posádce nepoda-

ří dotáhnout muringové lano. Proto po vás bude správce mola chtít, abyste motor vypnuli – z obav, že namotáte na vrtuli navazovací šňůru a přetřhnete ji. Každopádně motor nevypínejte a mějte zařazen neutrální, dokud není loď bezpečně fixována ve třech bodech.

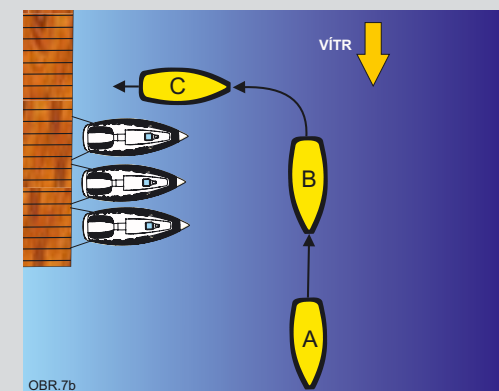
Pokud je u návětrného mola jenom pár lodí a zbytek volný, bude vás správce mola dirigovat tak, abyste „balík“ doplnili, takže i v takovém případě se můžete opřít o souseda alespoň z jedné strany. Správce mola také zpravidla napřed obsazuje stání na závětrné straně mola, a teprve když jsou zaplněná, navádí jachty na návětrnou stranu. Připlujete-li tedy do mariny za větrného počasí s předstihem, často si ušetříte nervy.

Nejhorší situace nastane, když máte při zaplouvání silný boční vítr, tj. vítr, který vane souběžně s molem. V takovém případě se musíte vypořádat s jevem, kterému se říká „uplavaná příď“. Je dán fyzikálními charakteristikami trupu námořní plachetnice, které způsobují, že při bočním větru je příď stojící lodě se svinutými plachtami snášena do závětří více než zád'. Když skutečně experiment na otevřeném moři, bude výsledkem šikmá poloha, se zádí natočenou k větru, jemuž bude loď vystavovat zadní výbok.

Zásadou tedy je, že za bočního větru musíte do přiděleného stání **couvat ze závětří** a vléci příď za sebou.



Ukázka couvání z návětří za bočního větru. Manévr začně uspokojivě (A, B), ale pak loď nastaví větru výbok (C) a místo kýžené varianty 1, přijde varianta 2, tedy zaplutí mimo zamýšlené stání.



Naopak správné je couvat ze závětří, kdy příď lodě je „vlečena“ do stání a kdy k pozici C dojde uspokojivě.