

WIATR

**1** Do tego manewru potrzeba dużo miejsca przy kei. Przy cumowaniu zakładamy dodatkową, krótką cumę dziobową. Przy wietrze odpychającym – dodatkowo długą linę z rufy, którą jako szpring prowadzi się wzdłuż burty. Następnie powinniśmy oddać wszystkie pozostałe liny.

**2** Przy wietrze odpychającym oraz wszystkich kierunkach wiatru między odpychającym a równoległym do kei jacht samoistnie łukuje od kei, a następnie w linii wiatru zawisa na cumie dziobowej. Przy wietrze wiejącym równoległe do kei rufę trzeba nieznacznie odstawić od kei.

## Z pomocą wiatru

Czasem konieczne jest obrócenie jachtu przy kei – jeśli, na przykład, wiatr wieje w zejściówkę, to trzeba obrócić jednostkę dziobem pod wiatr. Podobnie gdy trzeba odejść od kei pod żaglami. Często zachodzi konieczność wykonania jakichś prac na zewnątrz burty. Jeśli nie możemy użyć silnika, ponieważ go nie mamy albo jest zepsuty, wykonujemy overholung z użyciem lin. Pomoże nam w tym wiatr, który musi być odpychający lub równoległy do kei, tak aby ułatwić obracanie.

**3** Przy wietrze równoległym jacht łukuje aż do kei i wystarczy go przycumować. Przy kierunkach wiatru od równoległego do odpychającego włącznie jacht musi być przyciągnięty na podanej uprzednio cumie rufowej.

WIATR

**1** Liny manewrowe zakładamy jak pokazano na zdjęciu. Pracujemy najpierw szpringiem dziobowym, prowadząc go w stronę rufy. Do zapoczątkowania obrotu jachtu konieczna jest dźwignia, która powstaje wskutek zamocowania liny poza pokładem, na innej jednostce. Dodatkowo mocno odpycha się dziób od kei.

## Z użyciem lin

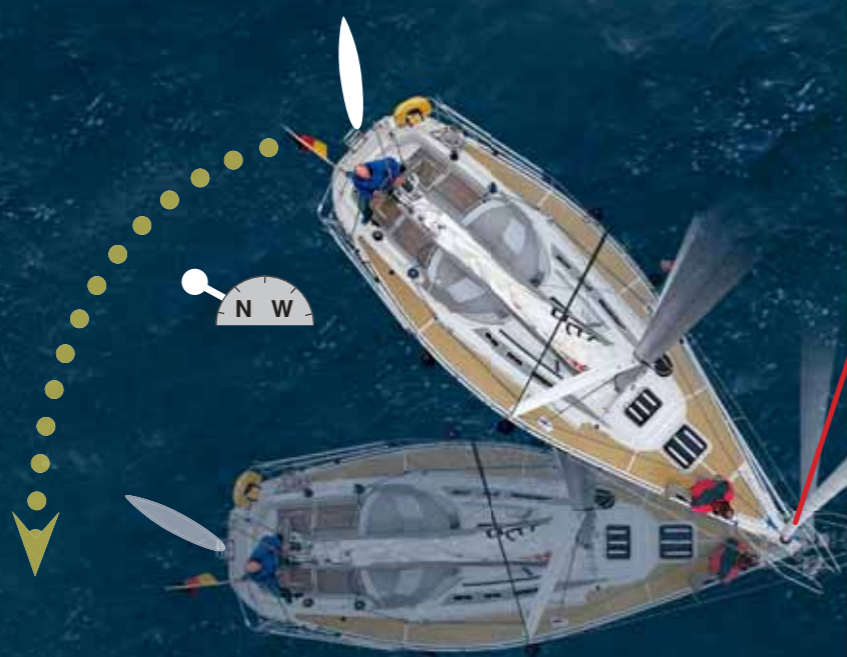
Przy wietrze dopychającym (niezależnie od kierunku) overholung jest trudny, ponieważ brak jest punktu mocowania po nawietrznej. Mogłaby nim być rzucona kotwica, co jednak jest bardzo kłopotliwe. Pokazana metoda sprawdza się, jeśli jest mało miejsca, lecz niesie ze sobą ryzyko uszkodzenia jachtu.

**2** Dziób prowadzimy coraz dalej wokół, a rufę ciągniemy za pomocą cumy rufowej. Część rufową zabezpieczamy odbijaczami najlepiej jak to możliwe. Działa na nią teraz bardzo duża siła, która może spowodować uszkodzenie kadłuba.

**3** Na koniec manewru jacht trzeba właściwie ustawić i przycumować.



**1** Podajemy szpring dziobowy, a wszystkie inne liny oddajemy. Ster wykładamy w stronę kei, w tym wypadku mocno na lewą burzę. Powoli zwiększamy obroty naprzód, napinając szpring dziobowy, aż rufa zacznie odsuwać się od lądu. Prędkość obrotu jachtu zależy od obrotów silnika.



## Na silniku

Jest to klasyczna metoda obrócenia jachtu przy kei dzięki wsparciu ze strony silnika, jeśli wiatr jest bardziej dopychający niż równoległy do kei. W innych przypadkach można też użyć metody opisanej na stronie 82. Korzyścią w stosunku do odejścia i ponownego podejścia jest to, że nie trzeba rezygnować z raz utworzonego połączenia z keją, co zapewnia większe bezpieczeństwo.

**2** Dziób trzeba maksymalnie obłożyć odbijaczami, gdyż im dalej jacht łukuje, z tym większą siłą jest dopychany do kei. Gdy jednostka ustawi się z wiatrem, na chwilę trzeba odsunąć ją od kei, dając wolno wstecz. Śruba napędowa obracająca się podczas ruchu wstecz w prawo będzie wspomagać obrót, zaś obracająca się w lewo – przeciwdziałać mu. Załogant na lądzie lub na pokładzie (w tym przypadku przez kabestan) wybiera szpring dziobowy, pełniący teraz funkcję cumy dziobowej. Dzięki temu jacht wróci później na pierwotne miejsce. Dodatkowo należy podać nowy szpring dziobowy w kierunku przeciwnym do poprzedniego.

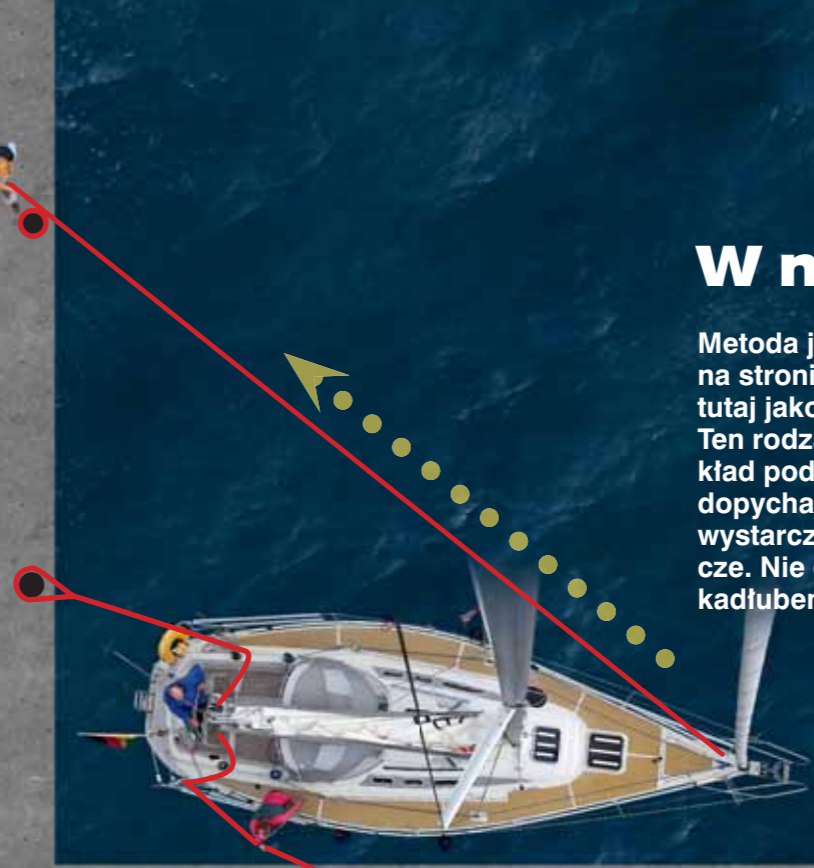


**3** Krok 2 można też pominąć, gdyż służy on przede wszystkim odciążeniu strefy dziobowej. Po podaniu nowego szpringu dziobowego, również się go wybiera. Jednocześnie pierwszy szpring luzuje się z wyczuciem tak długo, aż jacht wróci na pierwotne stanowisko.



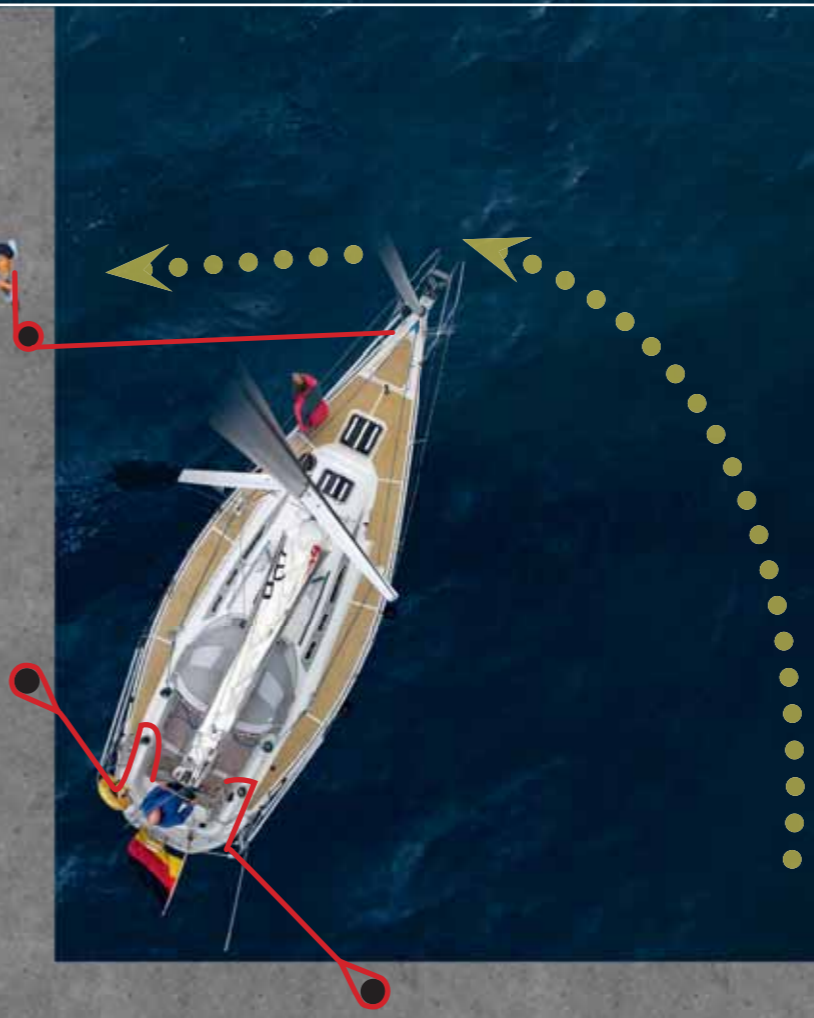
## W narożniku

Metoda jest zasadniczo taka sama, jak opisana na stronie 85 – różni się tylko tym, że keja służy tutaj jako punkt mocowania po nawietrznej. Ten rodzaj overholungu jest przydatny na przykład podczas odejścia pod żaglami przy wietrze dopychającym. Obrót udaje się bez trudu, więc wystarczy tylko zapobiegawczo wyłożyć odbijacze. Nie grozi tu praktycznie żadne tarcie między kadłubem a keją.



**1** Na drugą stronę kei podajemy długi szpring dziobowy, a oprócz tego szpring rufowy na keję wyjściową i cumę rufową na keję docelową. Obie te liny może obsługiwać z pokładu jedna osoba.

**2** Wspólnymi siłami przesuwamy się dziób na nawietrzną, przy czym trzeba powoli skracać cumę rufową, żeby odciągnąć jacht od kei wyjściowej. Szpring rufowy również lekko wybieramy, żeby wspomóc obrót i odsunąć rufę jachtu od kei docelowej. Jeśli nie ma dość pomocników do przeciągnięcia dziobu lub nie udaje się to z powodu silnego wiatru, można poprowadzić linę na kabestan rufowy i tam ją wybierać.



## Popychać zamiast ciągnąć

Pomagamy sobie linami, jeśli trzeba przemieścić jacht na inne stanowisko bez pomocy silnika, ponieważ manewr odejścia ma być wykonany na żaglach, lub gdy odległość jest na tyle niewielka, że nie ma potrzeby denerwowania załóg sąsiednich jednostek uruchamianiem silnika. Często ciągnie się jacht tak, jak robili to kiedyś burłacy, nie jest to jednak optymalne rozwiązanie. Poniżej przedstawiamy trzy warianty ferholungu wzdłuż kei.

**1** Jacht jest przesuwany na szpringu rufowym.

Wskutek tego rufa odsuwa się od kei, powstaje mniej punktów tarcia, jest to więc metoda bardzo bezpieczna. W tym przypadku potrzebna jest jednak dodatkowa osoba do obsługi cumy dziobowej, na tej cumie dziób będzie przesuwany w stronę kei.



**2** Do ciągnięcia jachtu na cumie dziobowej

w większości sytuacji wystarczy jedna osoba. Jako że jednocześnie przyciąga się go również w stronę kei, konieczne jest lepsze zabezpieczenie kadłuba odbijaczami. Przy wietrze odpychającym dodatkowa osoba musi zabezpieczać rufę przed dryfowaniem od kei.



**3** Jest to wariant odpowiedni przede wszystkim dla samotnych żeglarzy.

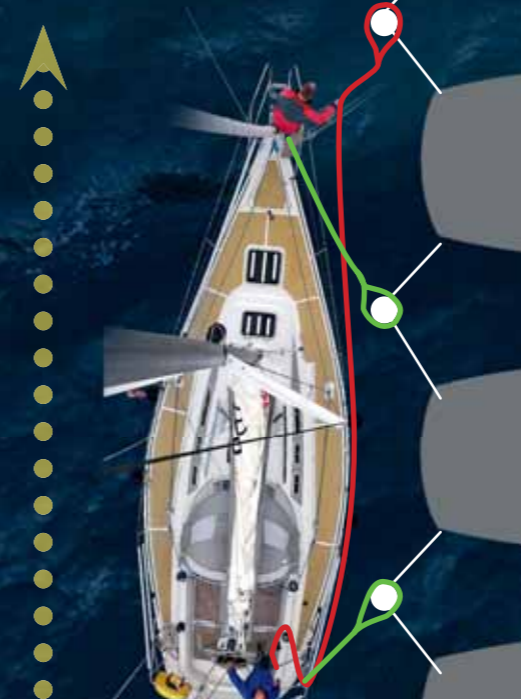
Jachtem manewruje się z kokpitu, pracując na zmianę cumą dziobową i szpringiem rufowym poprowadzonymi przez kabestany. Przy wietrze odpychającym jacht zatacza przy tym lekki łuk, co jest efektem dryfowania.



## Od dalby do dalby

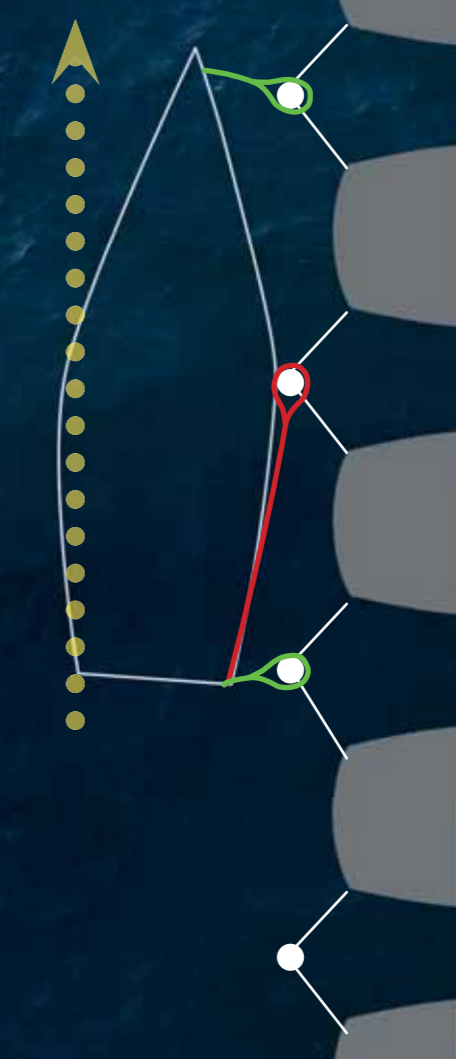
Konieczne może się okazać przeprowadzenie ferholungu, również wzdłuż rzędu stanowisk cumowniczych z dalbami, jeśli jacht trzeba na przykład przemieścić na drugi koniec basenu, skąd nastąpi odejście pod żaglami. Może się też zdarzyć, że kilka metrów dalej zwolni się stanowisko obok jachtu znajomych, a skiper nie chce ryzykować powtórnego podejścia, na przykład ze względu na silny wiatr.

**1** Szpring rufowy ponownie przejmuje funkcję napędu naprzód. Zakłada się go na możliwie jak najbardziej nawietrznie położoną dalbę, a następnie z kokpitu wybiera przez kabestan. Wcześniej założone liny, tu w kolorze zielonym, służą tylko do stabilizacji jachtu przy bocznych podmuchach wiatru.

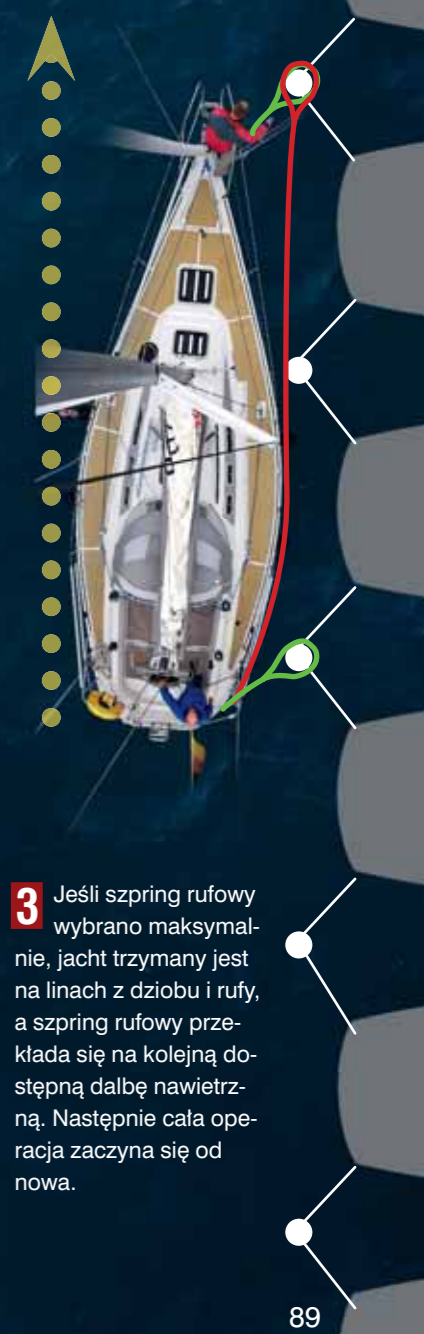


**2** Jacht pokonał już połowę drogi, jaką można przebyć, w tym przypadku na szpringu rufowym.

Droga ta zależy od długości jachtu i odległości między dalbami. Liny z dziobu i szpring rufowy raz już przelożono.



**3** Jeśli szpring rufowy wybrano maksymalnie, jacht trzymany jest na linach z dziobu i rufy, a szpring rufowy przekłada się na kolejną dostępną dalbę nawietrzniejszą. Następnie cała operacja zaczyna się od nowa.



WIATR

**1** Na dziobie zakładamy długą cumę dziobową, a obie dotychczasowe cumy dziobowe oddajemy. Jeśli znajdzie się ktoś do pomocy, może następnie oddać tę linę – w przeciwnym przypadku należy założyć ją na biegowo. Samotny żeglarz obsługuje cumę z kokpitu. Cumę tę powinno się luzować do momentu, gdy rufa znajdzie się między dalbami. Wtedy należy oddać cumy rufowe.

**2** Nadal trzeba powoli luzować cumę dziobową, aż mniej więcej dwie trzecie jachtu minie dalby. Teraz należy szybko ją oddać i skierować jacht we właściwą stronę, dając „kopnięcie” silnikiem wstecz oraz odpowiednio wykładając ster. Nawet jeśli okaże się, że cumy dziobowe zasupełniały się lub o coś zahaczyły, zawsze można jacht przytrzymać przy dalbie inną cumą, aby sklarować tę założoną na biegowo. Można też przerwać manewr i przestawić jacht w przód za pomocą silnika, a następnie rozpocząć odejście od nowa. Jeśli dziób po oddaniu cumy dziobowej zacznie dryfować, nie stanowi to problemu – jest on ograniczany przez dalby. Trzeba wtedy odpychać jacht z kosza dziobowego.

## Obrót z wiatrem

Odejście ze stanowiska cumowniczego

przy wietrze odpychającym jest jednym z najprostszych manewrów, zwłaszcza jeśli nie wieje zbyt mocno. Wystarczy oddać cumy dziobowe, przeciągnąć jacht wstecz na cumach rufowych, po dotarciu do dalb oddać cumy rufowe i, dając silnik wolno wstecz, opuścić stanowisko. Przy silnym wietrze ten manewr może być utrudniony, ponieważ dziób zacznie dryfować. Nie ucieszy to raczej właściciela sąsiedniego jachtu. Można temu przeciwdziałać, pracując silnikiem wstecz, co z kolei stwarza ryzyko dotarcia zbyt daleko na zawietrzną, a więc do następnego rzędu dalb. Jeśli któreś cumy nie uda się oddać, grozi nam utrata kontroli nad jachtem. Tak więc dziób powinien być jednak trzymany na cumie dziobowej, a potem obrócony zgodnie z kierunkiem wiatru. Jak widać na tym przykładzie, manewr może wykonać nawet samotny żeglarz. Wystarczy, żeby oddał cumę dziobową i nie musi już zajmować się linami.

**3** Gdy dziób jest już wolny, a rufa obróciła się we właściwym kierunku, powstrzymujemy ruch wsteczny, dając silnik wolno naprzód i maksymalnie wykładając ster w kierunku obrotu. Dzięki biegowi naprzód rufa się obróci, a jednocześnie wiatr będzie działał na dziób. Gdy dziób jachtu wykonał już wystarczający obrót, można opuścić tor podejściowy, płynąc naprzód.

WIATR

## Odejście pod wiatr

Przy silnym wietrze dopychającym problemem po minięciu dalb może być skręt, zwłaszcza jeśli przestrzeń manewrowa jest ograniczona. W tej sytuacji należałoby podejść do naprzeciwległego rzędu dalb, jednocześnie maksymalnie skręcając. Podczas następującego potem ruchu naprzód istnieje jednak niebezpieczeństwo zbyt mocnego zdryfowania jachtu na rząd dalb po zawietrznej. Bezpieczniejsze są zatem poniższe warianty.

**1** Oddajemy obie cumy dziobowe i jedną rufową. Jedną linę na rufie przygotowujemy do założenia na biegowo. Włączamy bieg wsteczny i opuszczamy stanowisko, oddając jednocześnie ostatnią cumę.

**2** Po dotarciu do naprzeciwległego rzędu dalb jedną cumę rufową zakładamy na biegowo na najbliższą dostępną dalbę. W stronę tej burty, z której zakłada się cumę, wykonuje się następnie obrót.

**3a** Obrócenie jachtu poprzez naprężenie cumy rufowej jest dobrym wariantem dla samotnego żeglaza oraz w przypadku jachtów o szerokiej rufie. Gdy jacht obróci się dostatecznie mocno, opuścimy basen rufy naprzód. Wówczas w dowolnym momencie można ponownie przycumować do jednej z kolejnych dalb, jeśli dziób zacznie dryfować w sposób niekontrolowany. Można też dać mocno naprzód, żeby jacht nabrał prędkości i osiągnął zdolność manewrową. Inaczej istnieje niebezpieczeństwo ponownego zdryfowania dziobu.

**3b** W przypadku jachtów o wąskiej rufie i przy braku dźwigni lub gdy załoga jest niezbyt liczna, zamiast cumy rufowej można założyć na biegowo szpring ze śródkręcia. Obrót wymaga wówczas mniejszej pracy silnikiem.

**3c** Jacht można obrócić również za pomocą szpringów z dziobu i rufy. Najpierw oddaje się szpring rufowy, potem dziobowy i odpycha się naprzód.

**1** Wykonując manewr odejścia od kei, samotny żeglarz zakłada długą nawietrzną cumę dziobową na bieżowo i jej koniec prowadzi do kokpitu. W innych przypadkach przejmuje ją członek załogi na dziobie. Jeśli ma się pomocnika na lądzie, a jeszcze lepiej na sąsiednim jachcie stojącym po nawietrznej, nie trzeba zakładać cumy na bieżowo. Oddajemy obie stare cumy dziobowe i wyprowadzamy jacht ze stanowiska na cumach rufowych. Oddajemy zawietrzną cumę rufową, a nawietrzną zakładamy na bieżowo i przechodzimy z nią po pokładzie w kierunku dziobu. W ten sposób kadłub będzie się trzymał nawietrznej. Oczywiście nie dotyczy to sytuacji, gdy na pokładzie jest tylko jeden żeglarz. W tym czasie równomiernie luzuje się cumę dziobową.

**2a** Całkiem bezpiecznie jest teraz pozwolić wiatrowi zepchnąć jacht na zawietrzną, zwłaszcza na bardzo małej przestrzeni. Uda się to jednak tylko z pomocą sąsiada lub członka załogi. Gdy dziób znajdzie się na wysokości rzędu dalb, trzeba na chwilę zatrzymać jacht i na dalbę nawietrzną założyć cumę dziobową na bieżowo. Jeśli jest taka potrzeba, można odepchnąć dziób. Gdy jacht się obróci, może opuścić marinę dziobem naprzód. Samotny żeglarz ułatwi sobie manewr, przyjmując za oś obrotu dalbę zawietrzną. Uda się to jednak tylko wtedy, gdy kosz dziobowy nie wysaje poza dziób.

## Na cumie dziobowej

Przy silnym bocznym wietrze jacht pozbawiony steru strumieniowego można w sposób kontrolowany wyprowadzić ze stanowiska jedynie za pomocą lin. Ważne jest utrzymanie dystansu od dalby zawietrznej, gdyż wiatr przyciska do niej jacht. Przedstawiono tu trzy warianty odejścia, odpowiednie do zastosowania w zależności od znosu od śruby, liczebności załogi i odległości między rzędami stanowisk cumowniczych.

**2b** Wyjście rufą naprzód zaleca się tylko wtedy, jeśli efekt boczny śruby pomaga w tym manewrze lub przynajmniej mu nie przeciwdziała. Śruba prawoskrętna przy ruchu wstecz nadrzuciłaby rufę na lewą burtę, dziób dryfowałby w tym samym kierunku, więc obrót byłby niemożliwy. Rozwiązaniem jest wówczas manewr przedstawiony na następnej stronie. Jeśli natomiast jacht wychodziłby z jednego z dolnych stanowisk, efekt boczny śruby przesuwałby rufę na nawietrzną lub trzymał ją w miejscu, podczas gdy dziób dryfowałby lekko na zawietrzną, co stanowiłoby pomoc w wykonaniu obrotu.

**2c** Jeśli przestrzeń manewrowa jest dostatecznie duża, można też podejść do przeciwnego rzędu dalb. Duże obroty silnika na biegu naprzód przy maksymalnie wyłożonym sterze powinny naprowadzić jacht na kurs. Przy bardzo silnym wietrze i w sytuacji, gdy dziób silnie dryfuje, istnieje jednak niebezpieczeństwo, że jednostka dotrze ponownie do rzędu dalb, zanim zakończy się obrót. Wówczas można zastosować metodę 2a.

**1** Oddajemy wszystkie cumy z wyjątkiem nawietrznej cumy rufowej. Lina z dziobu założona na bieżowo uniemożliwia dryfowanie dziobu. Po dotarciu do dalby nawietrznej zakładamy na nią na bieżowo szpring rufowy.

## Z liną pomocniczą i na szpringu rufowym

Wariant ten pokazuje, jak można obrócić rufę do wiatru na szpringu rufowym i następnie, z wiatrem, wyjść dziobem naprzód (a więc w lewo). Dodatkowo prowadzi się linę pomocniczą od dalby nawietrznej do pomostu. Wówczas manewr ten staje się odpowiedni dla samotnego żeglarza. Nie używa on tu długiej cumy dziobowej, więc nie potrzebuje niczyjej pomocy.

Cuma dziobowa na bieżowo oddawana zdalnie: lina z dwiema pętlami zaczepionymi na knadze biegnie wokół liny manewrowej. Bliższa dziobu pętla jest połączona z liną prowadzącą do kokpitu.

**2** Dzięki powolnemu napinaniu założonego na bieżowo szpringu rufowego jacht wychodzi ze stanowiska, a jednocześnie rufa nie dryfuje. Kiedy dziób znajdzie się między dalbami, trzeba oddać cumę dziobową lub wyznaczyć do tego zadania członka załogi. Dziób obraca się teraz z wiatrem, a rufa pod wiatr.

**3** Kiedy dziób obróci się już w dostatecznym stopniu, oddaje się szpring rufowy. Można teraz opuścić marinę rufą lub dziobem naprzód. Szpring rufowy jest też pomocny w sytuacji, gdy nie wieje boczny wiatr, a trzeba obrócić jacht w bardzo wąskim miejscu lub w narożniku.

## Z wiatrem

Jest to jeden z łatwiejszych manewrów, ponieważ to wiatr wykonuje całą pracę. Manewr ten jest odpowiedni dla wszystkich typów jachtów przy wszystkich kierunkach wiatru, od wiejącego od dziobu równoległe do kei do odpychającego. Rufę trzeba obłożyć odbijaczami. Jeśli rufa jest dostatecznie szeroka, zamiast odpychać dziób, można go też odstawić na cumie rufowej, która później przejmie funkcję szpringu.

Oddajemy wszystkie liny cumownicze z wyjątkiem 1 cumy rufowej lub brestu rufowego. Wspomnianą cumę lub brest zakładamy na biegowo lub zlecamy jej oddanie osobie znajdującej się na kei. Odstawiamy dziób od kei – nie wymaga to wcale siły i jest konieczne tylko przy wietrze od dziobu.

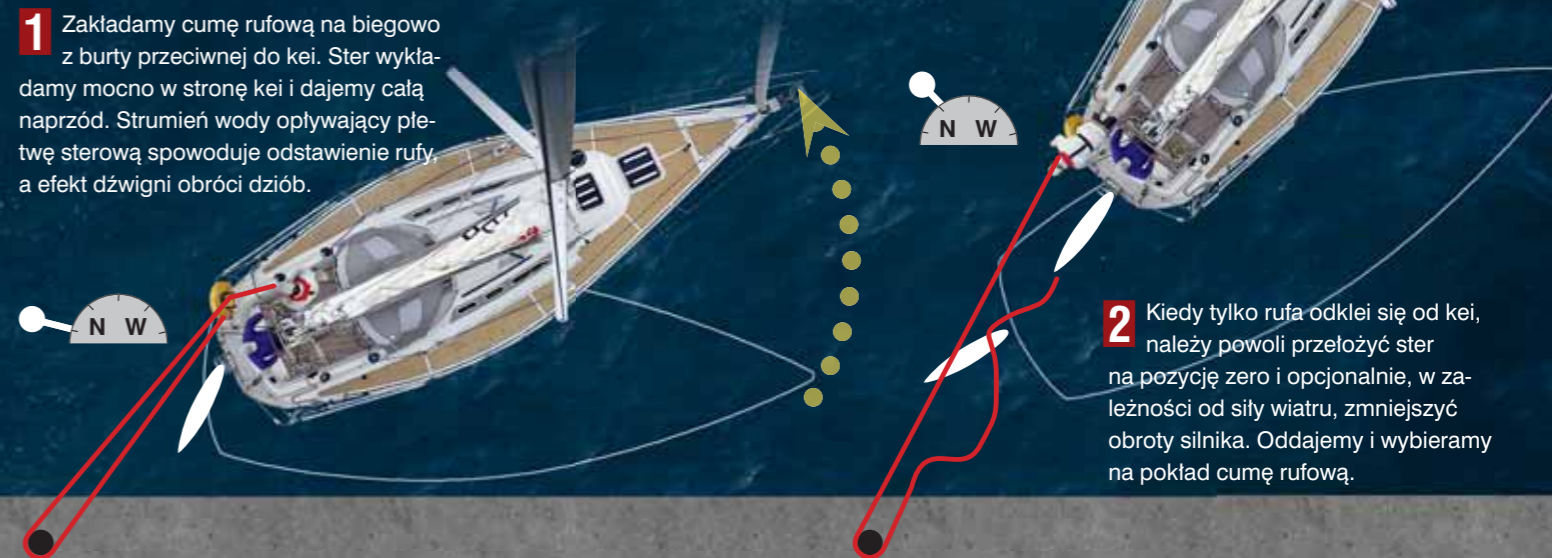


Kiedy dziób odsunie się już dostatecznie daleko, przelączamy silnik na bieg naprzód, dajemy wolno naprzód i jednocześnie oddajemy cumę rufową.

## Odstawienie dziobu na cumie rufowej

Manewr ten powinno się wykonywać tylko jachtem o szerokiej rufie – jest wówczas praktycznie idealny. Kierunek wiatru: od dopychającego do równoległego do kei. Wystarczy obłożyć rufę odbijaczami i włączyć silnik na bieg naprzód. Unika się stresującego nieraz momentu zmiany kierunku pracy śruby. Manewr jest bardzo wygodny dla samotnego żeglarza.

1 Zakładamy cumę rufową na biegowo z burty przeciwnej do kei. Ster wykładamy mocno w stronę kei i dajemy całą naprzód. Strumień wody opływający pletwę sterową spowoduje odstawienie rufy, a efekt dźwigni obróci dziób.

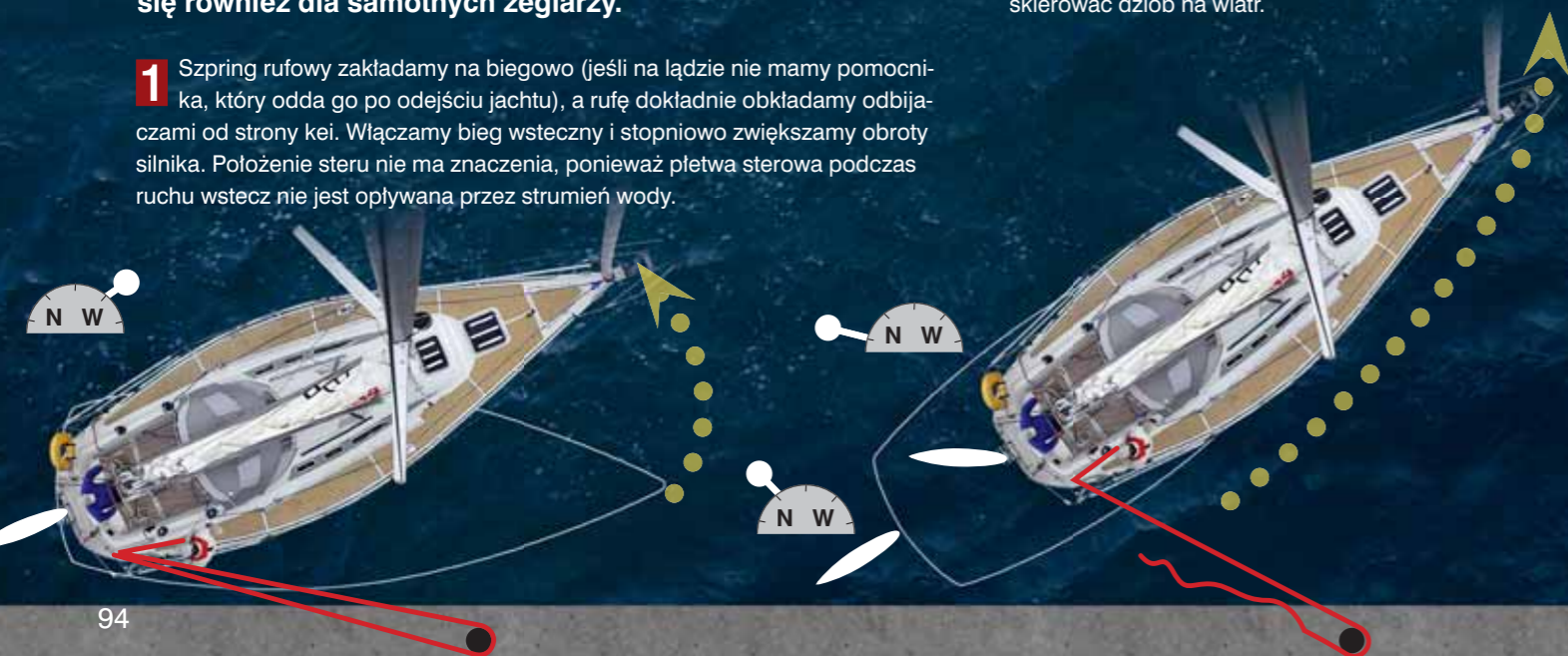


2 Kiedy tylko rufa odklei się od kei, należy powoli przelożyć ster na pozycję zero i opcjonalnie, w zależności od siły wiatru, zmniejszyć obroty silnika. Oddajemy i wybieramy na pokład cumę rufową.

## Odstawienie dziobu na szpringu rufowym

Manewr ten jest odpowiedni przy wszystkich kierunkach wiatru, od wiejącego równoległe do kei do dopychającego. Powinno się go jednak wykonywać tylko jachtem o szerokiej rufie, gdyż zakłada on działanie dźwigni i tylko w takim przypadku jest naprawdę skuteczny. Nadaje się również dla samotnych żeglarzy.

1 Szpring rufowy zakładamy na biegowo (jeśli na łodzi nie mamy pomocnika, który odda go po odejściu jachtu), a rufę dokładnie obkładamy odbijaczami od strony kei. Włączamy bieg wsteczny i stopniowo zwiększamy obroty silnika. Położenie steru nie ma znaczenia, ponieważ pletwa sterowa podczas ruchu wstecz nie jest opływana przez strumień wody.



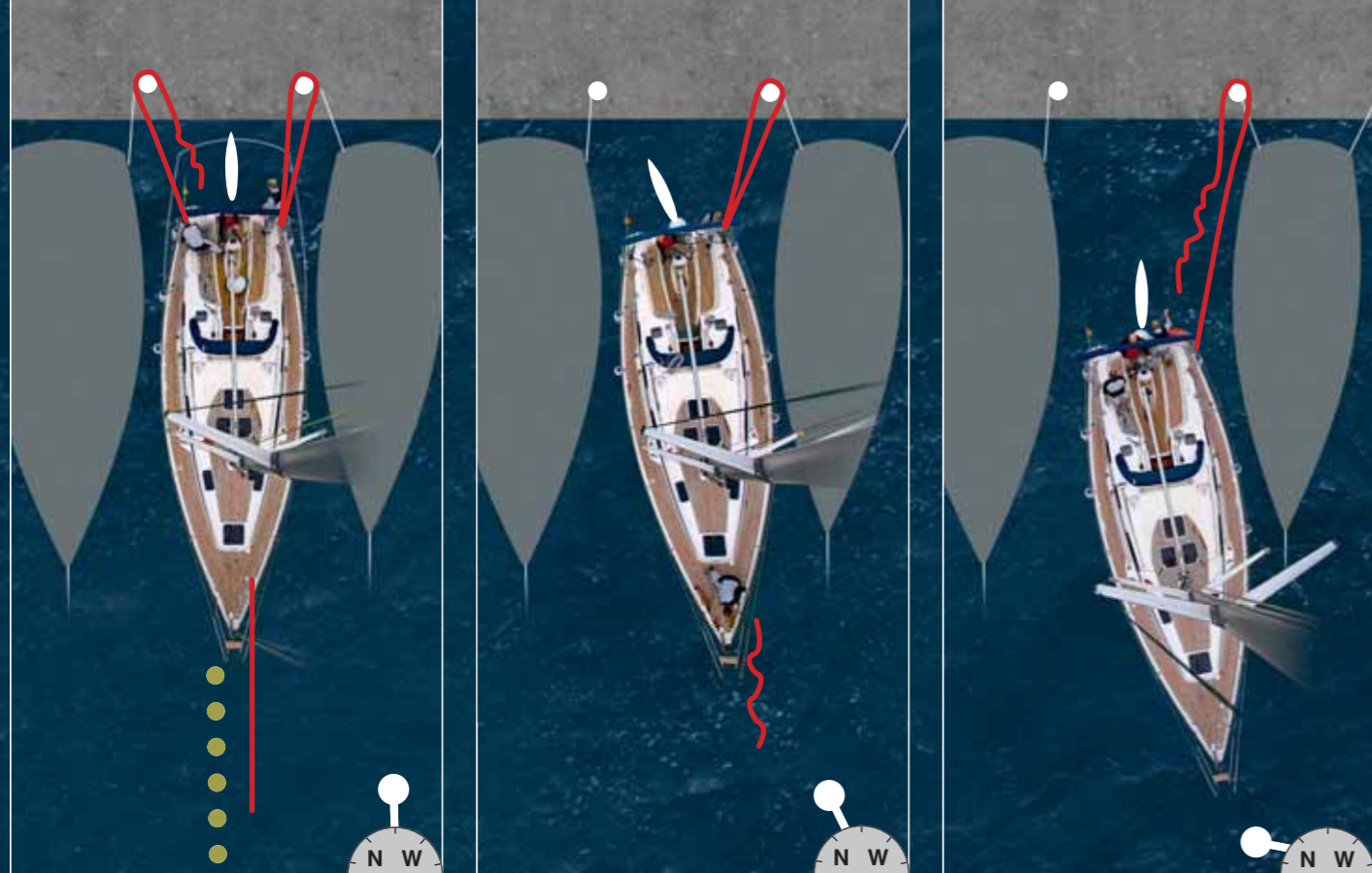
2 Dzięki działaniu dźwigni dziób wykonuje obrót. Gdy jest już dostatecznie daleko od kei, przelączamy silnik na bieg naprzód przy sterze w pozycji zero, żeby rufa nie była dociskana do kei. Po odklejeniu się rufy ster wykładamy mocno od kei, żeby skierować dziób na wiatr.

## Odstawienie rufy na szpringu dziobowym

Przy dopychających kierunkach wiatru jest to jedyna metoda odstawienia rufy od kei bez pomocy osób trzecich. Nadaje się w przypadku starszych jachtów o wąskiej rufie, niewyposażonych w ster strumieniony. Dziób trzeba dokładnie obłożyć odbijaczami, gdyż jest on silnie dociskany do kei.



Kształt dziobu decyduje, że przy ustawieniu pod pewnym kątem do kei nie jest już możliwa jego ochrona. Wówczas trzeba szybko dać całą wstecz, żeby jacht nie zdryfował z powrotem na keję. Wydajemy następnie uzgodnioną uprzednio komendę oddania cumy dziobowej i wybieramy linę na pokład. Jeśli osoba na łodzi nie zareaguje natychmiast, manewr się nie uda. Cumą dziobowa założona na biegowo zawsze niesie ze sobą ryzyko zahaczenia się przy oddawaniu. Skiper musi wziąć to pod uwagę.



**1** Przy obu cumach założonych na biegowo pozwalamy jachtowi na lekkie przesunięcie się do przodu, co zmniejsza naprężenia muringu. Oddajemy cumę zawietrzną.

**2** Sternik odchodzi, lekko napinając i jednocześnie luzując cumę nawietrzną, przy sterze wyłożonym w przeciwną stronę, a załogant na dziobie oddaje muring.

**3** Kiedy muring opadnie na dno, dajemy silnikiem „cała naprzód” i oddajemy cumę nawietrzną.

## Standardowy manewr odejścia

Odejście od kei jest często trudniejsze niż opuszczenie stanowiska cumowniczego z dalbami, które przy bocznym wietrze utrzymują jacht z dala od sąsiadów odpowiednio długo, a poza tym są dobrym miejscem do zakładania szpringów. Dlatego podczas podejścia i odejścia z użyciem muringu lub kotwicy dryfowanie na sąsiada nie jest niczym dziwnym i nikt nie weźmie nam tego za złe – przynajmniej wówczas, kiedy burty jachtu są dobrze zabezpieczone, a załoga dodatkowo jeszcze odpycha go od listwy odbojowej lub burty sąsiada, trzymając się kosza dziobowego, rufowego lub want. Nigdy nie należy odpychać się od podpórek lub linek sztormrelingu sąsiedniego jachtu, gdyż można je wyrwać z pokładu.

Podczas odejścia bardzo ważne jest, żeby sternik czekał z ruszeniem ostro naprzód, aż załogant na dziobie zasygnalizuje, że muring opadł już dostatecznie głęboko. Jeśli bowiem wkręci się on w śrubę, spowoduje to problemy. I jeszcze jedna rada: nie można zapomnieć o trzeciej cumie (kable elektrycznym)!

WIATR

ODEJŚCIE NA SILNIKU – PROSTOPADLE DO KEI



**1** Cumy rufowe zakłada się na biegowo: nawietrzną na krzyż na zawietrzną burtę, żeby móc z kokpitu kontrolować dryfowanie rufy, a zawietrzną cumę normalnie, żeby przeciwdziałała napinaniu się muringu. Oprócz tego na knagę dziobową sąsiada zakłada się linę manewrową na biegowo. Musi ona mieć długość co najmniej dwukrotnie większą od długości naszego jachtu.

Najpierw trzeba oddać zawietrzną cumę rufową. Dzięki temu muring nieco odciągnie jacht od kei, a rufa obróci się lekko na nawietrzną. Oddajemy muring, co jest łatwiejsze dzięki jego mniejszemu napięciu. Gdy jest już w wodzie, do odstawienia rufy wystarczy krótkie zapracowanie silnikiem naprzód. W tym czasie w sposób kontrolowany luzujemy nawietrzną cumę rufową założoną na krzyż na zawietrzną burtę. Załogant na dziobie luzuje jednocześnie szpring dziobowy. Po przesunięciu jachtu o kilka metrów kąt pracy cumy rufowej staje się zbyt ostry, a rufa nie jest już chroniona przed dryfowaniem. Oddajemy i wybieramy cumę na pokład, a rufę obkładamy odbijaczami od strony sąsiada. Ruch można wspomóc lekkim wyłożeniem steru w przeciwną stronę, dzięki czemu rufa przesunie się na wiatr. Tam też muszą wisieć odbijacze.

## Obrót na szpringu dziobowym

W ciasnych śródziemnomorskich marinach przestrzeń między rzędami stanowisk jest często węższa niż długość przycumowanych jachtów, więc tradycyjne odejście dziobem naprzód jest niemożliwe, gdyż przed uwolnieniem rufy spomiędzy sąsiednich jachtów, dziób staranowałby jacht stojący naprzeciwko. Nawet wykonanie obrotu jachtem wyposażonym w ster strumieniowy może być trudne, jeśli wieje zbyt silny dla niego boczny wiatr. W takiej sytuacji dobrze jest użyć szpringu dziobowego, który mocuje się na dziobie sąsiedniego jachtu. Jacht obraca się wtedy bezpośrednio wokół niego. Oczywiście trzeba uprzednio zapytać o pozwolenie skipera. Przeważnie będzie nawet skłonny do pomocy i chętnie odda linę manewrową, więc nie trzeba zakładać jej na biegowo. Ułatwieniem jest w tym wypadku fakt, że muringi zwisają do wody niemal pionowo, a więc nie ma niebezpieczeństwa zahaczenia o nie kilem, płetwą sterową lub śrubą.

**2** Obrót jachtu jest już teraz kontrolowany tylko luzowaniem szpringu dziobowego i niewielkimi obrotami silnika. Uwaga na dziób sąsiada: trzeba chronić go odbijaczami i utrzymywać dystans! Wystająca często z dziobu kotwica może bez trudu uszkodzić kadłub lub zahaczyć się o nasz sztormreling. Kiedy dziób jest już skierowany we właściwym kierunku, można oddać szpring dziobowy i wybrać go na pokład. Sternik przejmuje kontrolę nad jachtem, posługując się sterem i silnikiem.

WIATR

**1** Szpring podajemy na jacht sąsiadujący od nawietrznej, oddajemy zawietrzną cumę rufową oraz muringi. Silnik przełączamy na bieg wsteczny, powoli luzujemy cumę nawietrzną. Jeśli kąt względem cumy nawietrznej stanie się zbyt ostry, by mogła ona działać skutecznie, należy ją oddać. Dziób, który teraz zaczyna wędrować na zawietrzną, mocno odpychamy od sąsiedniego jachtu i obkładamy odbijaczami. Temu ruchowi nie da się przeciwdziałać położeniem steru.

**2** Szczególną uwagę należy teraz zwrócić na muring jachtu sąsiadującego od nawietrznej, gdyż wyjście następuje płetwą sterową naprzód. Lepiej więc wysunąć się trochę dalej, zanim obłoży się szpring i rozpocznie obrót. Gdy rufa obróci się już dostatecznie daleko, zwiększamy nieco obroty, żeby jacht nabrał prędkości, jednocześnie oddajemy szpring.

## Obrót na szpringu rufowym

Odejście rufą przy silnym bocznym wietrze jest łatwiejsze niż dziobem. Dryfujący silnie od rufy dziób zachowuje się niczym chorągiewka na wietrze i pomaga w obrocie na nawietrzną. Mimo to dla większej kontroli można użyć szpringu rufowego. Jego działanie jest tu znacznie słabsze niż szpringu dziobowego, ponieważ dźwignia powstająca między źródłem napędu a punktem zamocowania szpringu jest wyraźnie mniej korzystna. Przebieg manewru nie różni się niczym od opisanego w przykładzie na poprzedniej stronie.

WIATR

**1** Cuma zawietrzna została oddana, a nawietrzna założona na biegowo (nie na krzyż). Załogant na dziobie oddaje muring. Sternik odchodzi, dając wolno naprzód. Można to wykonać utrzymując napiętą cumę rufową i wykładając ster w przeciwną stronę, aby jednostka nie zdryfowała na sąsiedni jacht. Wskutek działania dźwigni na szeroką rufę i położenia steru cały jacht przesuwają się na nawietrzną. Kiedy dziób sąsiedniego jachtu po zawietrznej znajdzie się mniej więcej na wysokości śródkręcia, można oddać i wybrać na pokład cumę rufową.

**2** Teraz jacht dryfuje nieuchronnie na zawietrzną – trzeba go z tej strony dobrze zabezpieczyć odbijaczami, chronić burtę, a także uważać na sąsiednie muringi.

**3** Gdy jacht całkiem się już obróci, należy dać mocno wstecz, żeby skompensować chwilową utratę manewrowości.

## Rufą naprzód

Ten wariant jest odpowiedni w sytuacji, kiedy nie można podać szpringu dziobowego na sąsiedni jacht, gdyż (co należy do rzadkości) właściciel się nie zgadza lub wykluczają to inne okoliczności, na przykład siatka na sztormrelingu. Również budowa jachtu może uniemożliwiać obrót wokół jego dziobu. Dzieje się tak na przykład, gdy okucie dziobu jest bardzo daleko wysunięte w przód albo przy wystającym genakerbomie lub bukszprycie. Metoda ta może pomóc również wtedy, gdy przestrzeń między jachtami z naprzeciwka jest bardzo wąska, więc brakuje miejsca do wykonania bezpośredniego obrotu. Ma ona też jedną zaletę: wskutek efektu chorągiewki występującego w nowoczesnych jachtach jednostka prostuje się samoistnie, więc znacznie łatwiej można przepłynąć basen portowy rufą naprzód niż dziobem.

Ten manewr odejścia ma zastosowanie jednak tylko wtedy, gdy muringi opadają bardzo stromo. Inaczej kil zaczepiłby o muring jachtu sąsiadującego od zawietrznej.