

ABC żeglowania we mgle – ważna jest tylko ta pogoda...

 puntovita.pl/abc-zeglowania-we-mgle/

W poprzednim artykule jednoznacznie stwierdziłam, że choć pogoda ducha jest bardzo ważnym czynnikiem ułatwiającym żeglowanie w grupie oraz niezbędnym wyposażeniem podczas [rejsów żeglarskich](#), to równie ważna, a nawet ważniejsza jest pogoda, ale ta atmosferyczna. To ona jest sprawą pierwszorzędą, wpływającą na komfort żeglowania, ale przede wszystkim na bezpieczeństwo żeglugi, zwłaszcza jeśli stawiamy dopiero swe pierwsze kroki na pokładzie. Jak podkreślałam – woda to potężny żywioł i bez względu, czy mówimy o tej słodkiej czy większej, słonej, może zamienić się w prawdziwą bestię, kiedy jej gniew podżegany jest przez trudne warunki pogodowe. Jakże? Dziś poruszę mgliste zagadnienie.

Jak przez mgłę...



Mgła w żeglarstwie stanowi jedno z najniebezpieczniejszych zjawisk na wodzie. Te zawieszone w powietrzu kropelki wody powstają, gdy temperatura powierzchni wody jest niższa od temperatury powyżej. Wtedy to cieplejsze i wilgotne powietrze wychładza się i kondensuje, tworząc maleńkie kropelki (łącząc się ze sobą mogą zamienić się w mżawkę), które znane są jako mocno ograniczająca widoczność mgła.

Rodzaje mgły

Zważywszy na powyższe, nic dziwnego, że towarzyszy jej chłód i duża wilgotność. Nie bez powodu porównuje się sytuację dezorientacji do dziecka we mgle – to mgły powodują wiele wypadków, w tym w dużej mierze tych na wodzie... Istnieje wiele rodzajów mgieł, w tym najbardziej interesujące nas radiacyjne (na wodach w większości otoczonych lądem) i adwekcyjne (częste na morzu).

W każdym jednak wypadku metody postępowania są podobne. Pozycja jachtu we mgle staje się wątpliwa – tracimy „lądowe” punkty odniesienia, nie wiemy także, co dzieje się dookoła nas na wodzie. Ważną rzeczą jest więc tu znajomość prądów pływowych i stałych oraz godzin wysokiej i niskiej wody na akwenu, na którym złąpała nas mgła.

Know How – żeglowanie we mgle



Znajomość wód, po których pływamy nie pozbawia nas jednak dylematu na temat najważniejszego zachowania w zaistniałej sytuacji. Można zakotwiczyć w oczekiwaniu, aż mgła zrzednie (nadając jednocześnie sygnały mgłowe, o których za chwilę) czy też utrzymać kurs przy zmniejszonej prędkości, również nadając sygnały mgłowe.

Warto jednak pamiętać, że szybkość bezpieczna to taka, która pozwala zatrzymać jacht na dystansie równym połowie widoczności (przy mgle ograniczającej widoczność do ok 50 metrów, jacht potrzebuje na zatrzymanie metrów 30). Można też obrać kontrkurs w nadziei na powrót do obszaru o lepszej widoczności, ale myślę, że lepiej nie komplikować sprawy 😊

Z pomocą przychodzi reflektor radarowy podnoszony na maszcie w razie ograniczonej widzialności. Logika podpowiada oświetlenie pokładu i żagla tak, by maksymalnie zwiększyć widoczność dla jednostek mogących znaleźć się w pobliżu nas. Wydaje mi się także, że w określonych warunkach dobrze jest zostawić żagle na wietrze – białe płachty są lepiej widocznie niż „goły” maszt.

Kolejną kwestię, jaką należy rozważyć to pozostawanie pod żaglami czy też zdanie się na silnik – obie opcje mają tak wady, jak i zalety. Żagle sprawiają, że nasza trasa staje się mniej przewidywalna, a z kolei płynąc na silniku mamy szansę nie usłyszeć sygnałów i pracy silnika innych jednostek.

Sygnały mgłowe

Jeśli już o sygnałach mowa, oto sygnały mgłowe, z którymi dobrze jest się zapoznać:

- jeden długi dźwięk – statek o napędzie mechanicznym w drodze (na silniku)
- dwa długie dźwięki – statek mechaniczny nie posuwający się po wodzie (czyli tzw. underway, but not making way)
- jeden długi i dwa krótkie dźwięki – statek żaglowy (pod żaglami)

Wykonujemy je za pomocą gwizdków lub rogów mgłowych – nie używamy w tym celu dzwonu, bowiem ten oznacza statek na mieliźnie.

Mgła sprawia, że ludzkie zmysły stają się zawodne – nie tylko rozmywają się kształty, ale także dźwięk ulega rozproszeniu. Ważne jest oczywiście zaangażowanie załogi w obserwację i nasłuchiwanie sygnałów mgłowych, ale kluczowym jest tutaj zdanie się na radar i AIS (jeśli mamy). Bez nich lepiej nie wychodzić z portu (przystani), jeśli wiemy o ograniczonej widoczności.

Jeśli mgła złapie nas już podczas rejsu dobrze jest sprawdzić (łącząc się z innymi jednostkami), czy jesteśmy widzialni na radarach innych. Na większych wodach unikajmy farwaterów, czyli dróg wodnych przeznaczonych dla dużych statków oraz uczęszczanych torów wodnych, gdzie często panuje „tłok”. Jeśli to możliwe, schrońmy się w porcie (tylko jeśli dobrze go znamy, najlepiej po skontaktowaniu się z portem w celu uzgodnienia możliwości wejścia).

Chociaż [szkolenia żeglarskie](#) uczą zachowania się na wodzie w różnych warunkach, myślę, że zagadnienie nawigacji we mgle jest na tyle ważnym, że warto o nim wspominać przy każdej możliwej okazji. Dobrze jest utrwalać tę wiedzę nie tylko na [kursach żeglarskich](#), ale zawsze kiedy tylko jest ku temu okazja.

Szukających dalszych inspiracji odsyłam do „Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu”, gdzie można znaleźć informacje o zachowaniu się statków podczas ograniczonej widoczności. Mgła, chociaż romantyczna i sielska, na wodzie stanowi duże zagrożenie, o czym nie można zapominać.

Magdalena eM. Borucka

Podobny artykuł: [Pogoda w żeglarstwie, czyli jak nie dać zaskoczyć się wiatrowi](#) .