

KONFERENCJA BEZPIECZEŃSTWA

Studia przypadków

GDYNIA 16 marca 2019

Organizator:



PATRONAT HONOROWY:



MIECZYŚLAW STRUK
MARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Partnerzy:



Komisja Żeglarstwa
Morskiego

Szymon Kuczyński
**Jak bezpiecznie dwukrotnie
samotnie opłynąć świat**

Jak bezpiecznie dwukrotnie samotnie opłynąć świat



Call of the  Ocean

solo

non-stop

bez silnika



Johnson Controls

LA MY

HVEL

TRAVELER

POL-12491

SIRD

Seacore

WIATR

magazyn dla żeglarzy

zewOceanu.pl

KRAKOW.PL

Gertis

Czy wielkość jachtu ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo i skuteczność żeglugi?





Czy wielkość jachtu ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo i skuteczność żeglugi?







Wady małych jachtów



Wady wynikają głównie z ograniczonej wyporności oraz ilości miejsc na i pod pokładem.

Każdy ciężar powyżej KLW to zło - wpływa negatywnie na stateczność. Dlatego rezygnowałem z wielu wydawałoby się standardowych elementów wyposażenia jachtu morskiego. Musiałem zdecydować co to będzie.



Brak komfortu i inne ograniczenia bytowe.

Brak prawdziwego kambuza:

- brak zlewozmywaka
- często brak kardana do kuchenki
- trudność ze znalezieniem sensownego miejsca dla kuchenki
- brak piekarnika
- brak lodówki





Brak toalety.

Słaba wentylacja. Wilgoć w kabinie.

Częsty przymus spania na nawietrznej koi.

Bliskość zejściówki (jak i wywietrzników) do kluczowych miejsc na jachcie: koi, elektryki, kambuza, biura. Czyli łatwy dostęp wilgoci do kluczowych miejsc.



Przymus sensownego układania zapasów i wyposażenia, gdyż ich ciężar wpływa na **trym wzdłużny i poprzeczny**, a także **stateczność**.

Często większa gwałtowność ruchów łódki.

Szybciej warunki stają się nieprzyjemne. Fala może pojawić się szybciej na pokładzie niż na jachtach o wyższej wolnej burcie.

Gorsza sterowność przy martwej fali i słabym wietrze.
Dla małych jachtów cisza na morzu zaczyna się od 2B



Zalety małych jachtów





Brak toalety i kambuza :) Czyli brak instalacji wodnej i kanalizacyjnej, a więc też **brak przejść burtowych**.

Brak dużych zbiorników na wodę to mniejsza szansa na jej utratę.

Możliwość zapewnienia **niezatapialności**.

Możliwość wpływania na **trym wzdłużny czy poprzeczny** jachtu nawet w czasie snu.

Dobra widoczność z kabiny, nawet z koji. Kontrola wimpla, nawigacji, światła topowego, ustawienia żagli.







Łatwość obsługi - możliwość stawiania, zrzucania, refowania na różnych kursach względem wiatru, bez potrzeby np. ostrzenia do bajdewindu czy linii wiatru.

Nie ma ryzyka stanięcia burtą do fali.

Nie ma niepotrzebnego, niszczącego łopotu żagli.

Minimalna prędkość manewrowa.

Szybkość skrętu - można zmieścić się w długości fali.

Szybkość działania na pokładzie:

- refowanie, stawianie, zrzucanie żagli
- poruszanie się,
- zwroty,
- klarowanie,



15:01



30%

Nowy punkt

12.3 nm

SE 140°R

▣ 1

74.8 nm

ESE 103°R

▣ **Diego Ramirez**

937.2 nm

E 95°R

▣ **90**

243.9 nm

E 92°R

▣ **Horn**

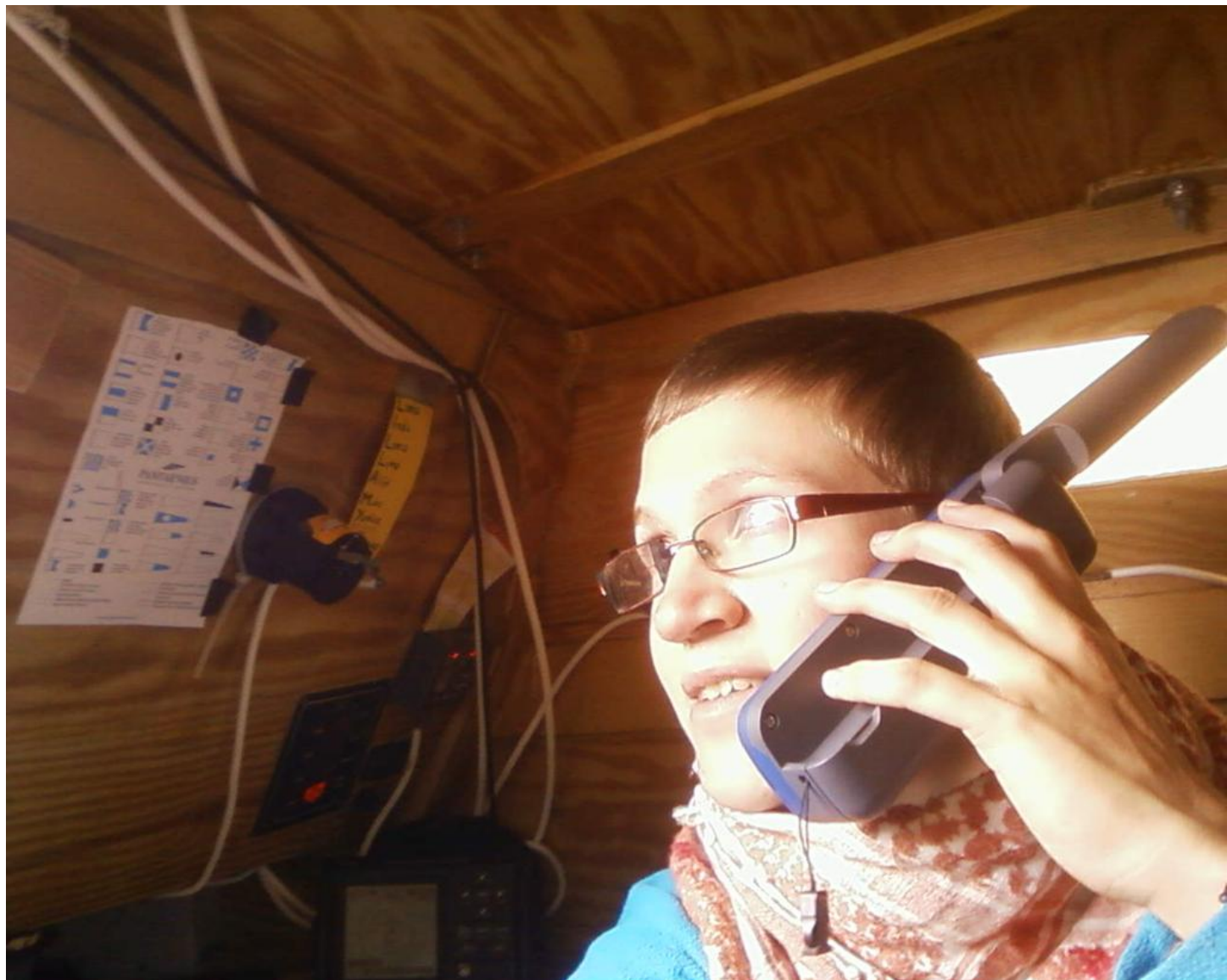
994.5 nm

E 94°R

inReach Explorer

-

+



Bezpieczeństwo poruszania się po pokładzie:

- małe odległości do pokonania
- elementy do chwycenia się, wpięcia się zawsze w zasięgu ręki,
- **nie trzeba przepinać wąsów** w czasie przemieszczania się na dziób

Mniejsza bezwładność na fali, mniejsze wysoki - nie ma lotów po kilka metrów.





Łatwa kontrola stanu jachtu.

Mniejsze siły - prostsze rozwiązania np. brak kabestanów, maszynek sterowych, lazy jacków itp..

Lżejszy osprzęt którym łatwiej operować. Można go bez problemu schować w kabinie np. spinbomy czy kotwice z łańcuchem. Pozwala to zrezygnować z bakisty, forpików które może zalać fala czy woda w czasie wywrotki.

Mniejsze ryzyko poważnych uszkodzeń w przypadku zderzenia z np. twardymi śmieciami w wodzie

Łatwość naprawy.









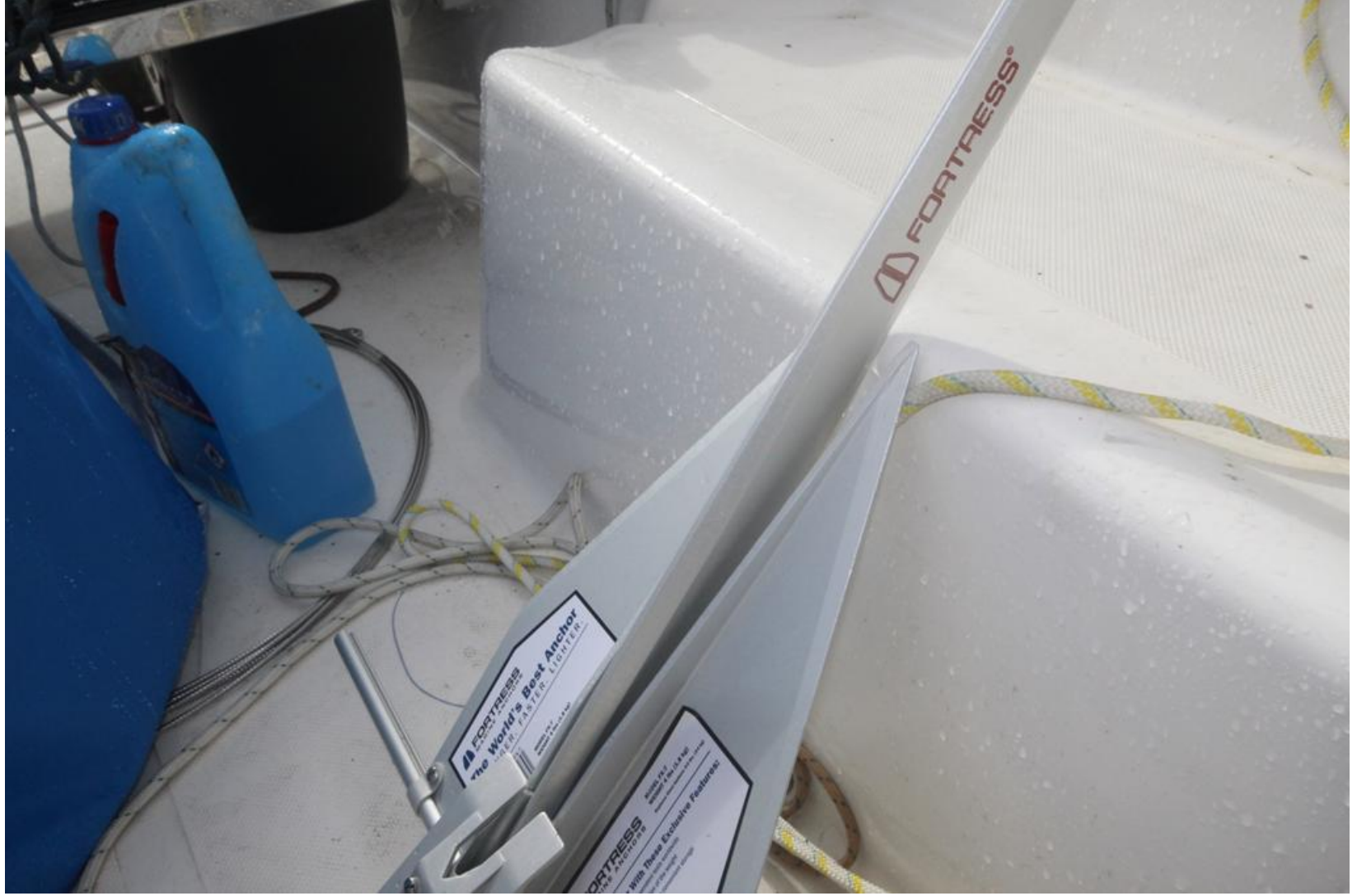


Możliwość posiadania większości zapasowych części, (np. trzeciej płetwy sterowej, zawiasów steru).

Zastępowanie różnych elementów wyposażenia innymi. Osie sterów można zastąpić śrubami.

Możliwość naprawy takielunku czy steru w warunkach morskich.

Da się wymienić uszkodzoną płetwę sterową albo wykonać awaryjną np. z podłóg.











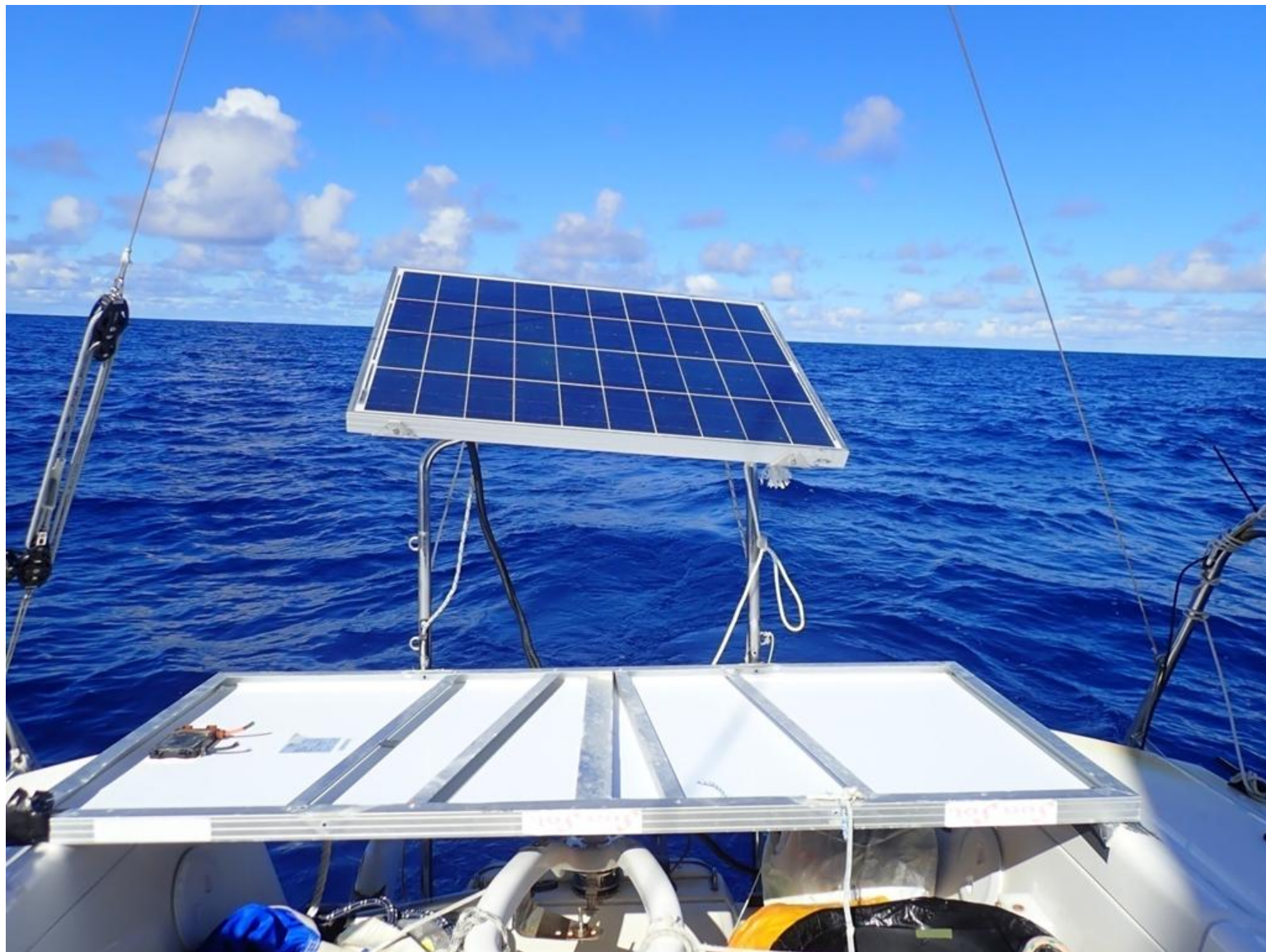


Mniejsze koszty przy wysokim standardzie. Ceny osprzętu

Prostsze instalacje np. elektryczna. Mniejsze pobory bo brak strumieniówki czy windy kotwicznej, brak akumulatora startowego. Krótsze przewody. Mniej rozgałęziona instalacja.

Tańsza elektronika gdyż na małym jachcie trzeba mniej okablowania. Wystarcza również mniejsza liczba wyświetlaczy na pokładzie.



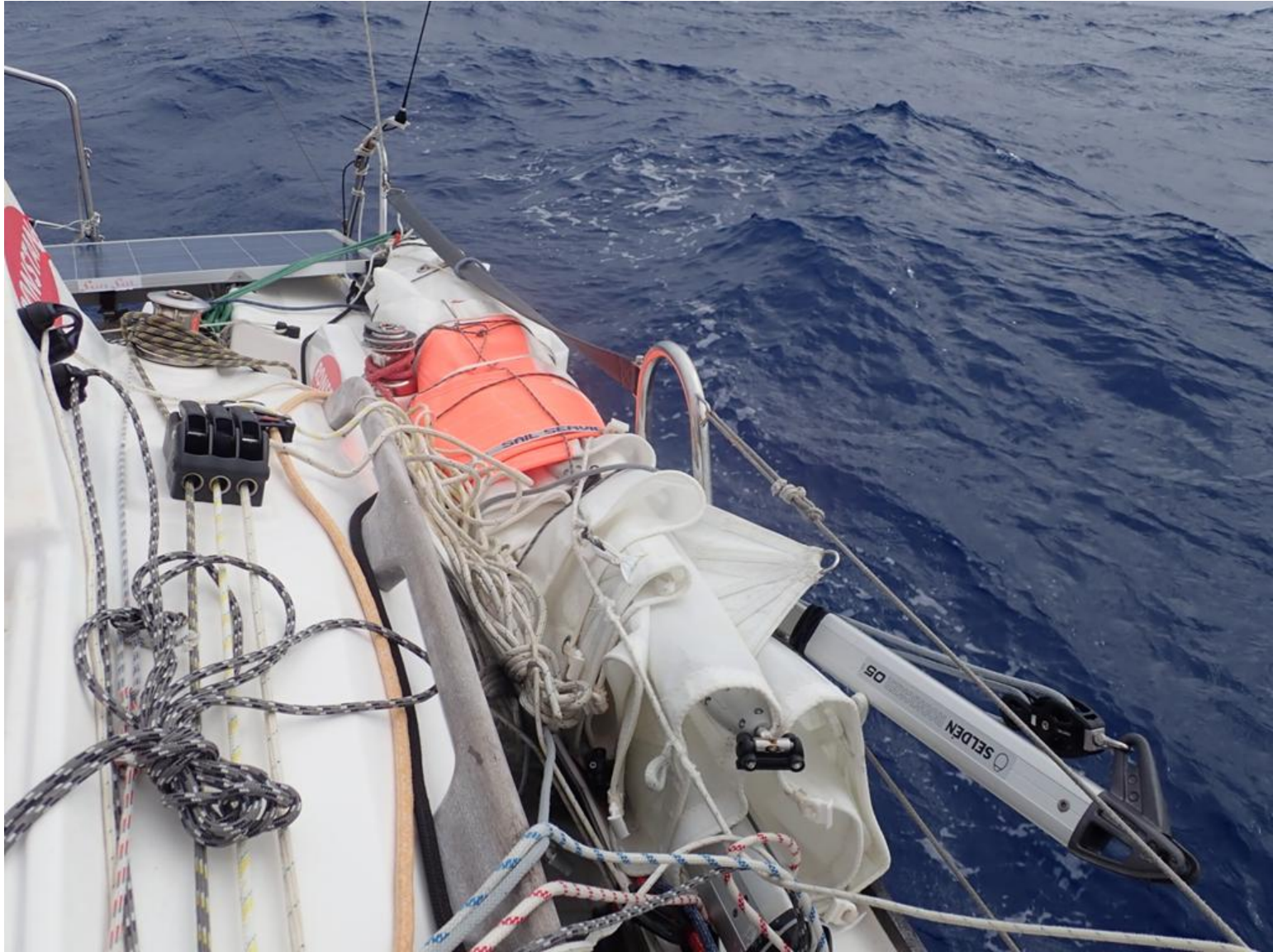


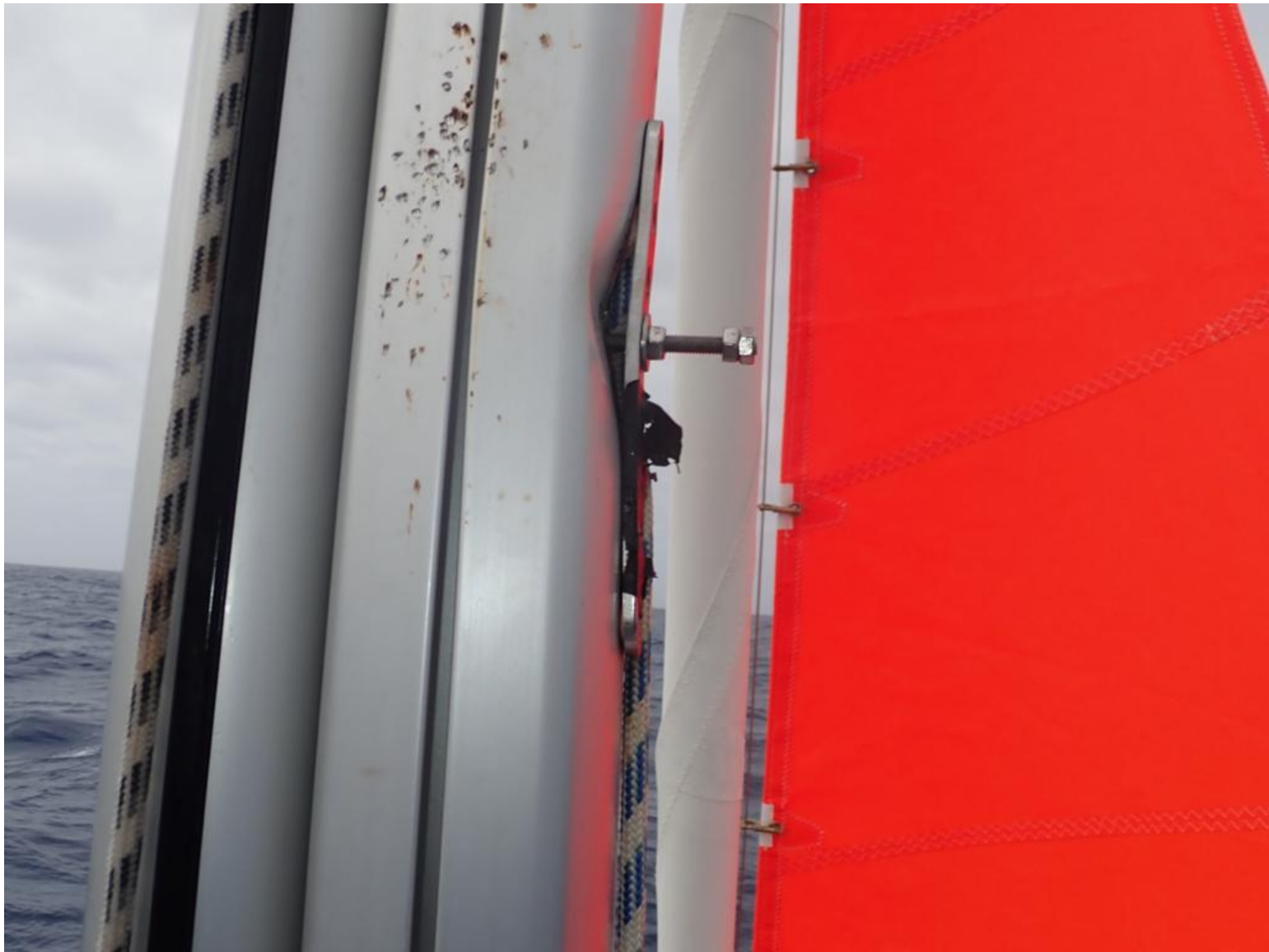














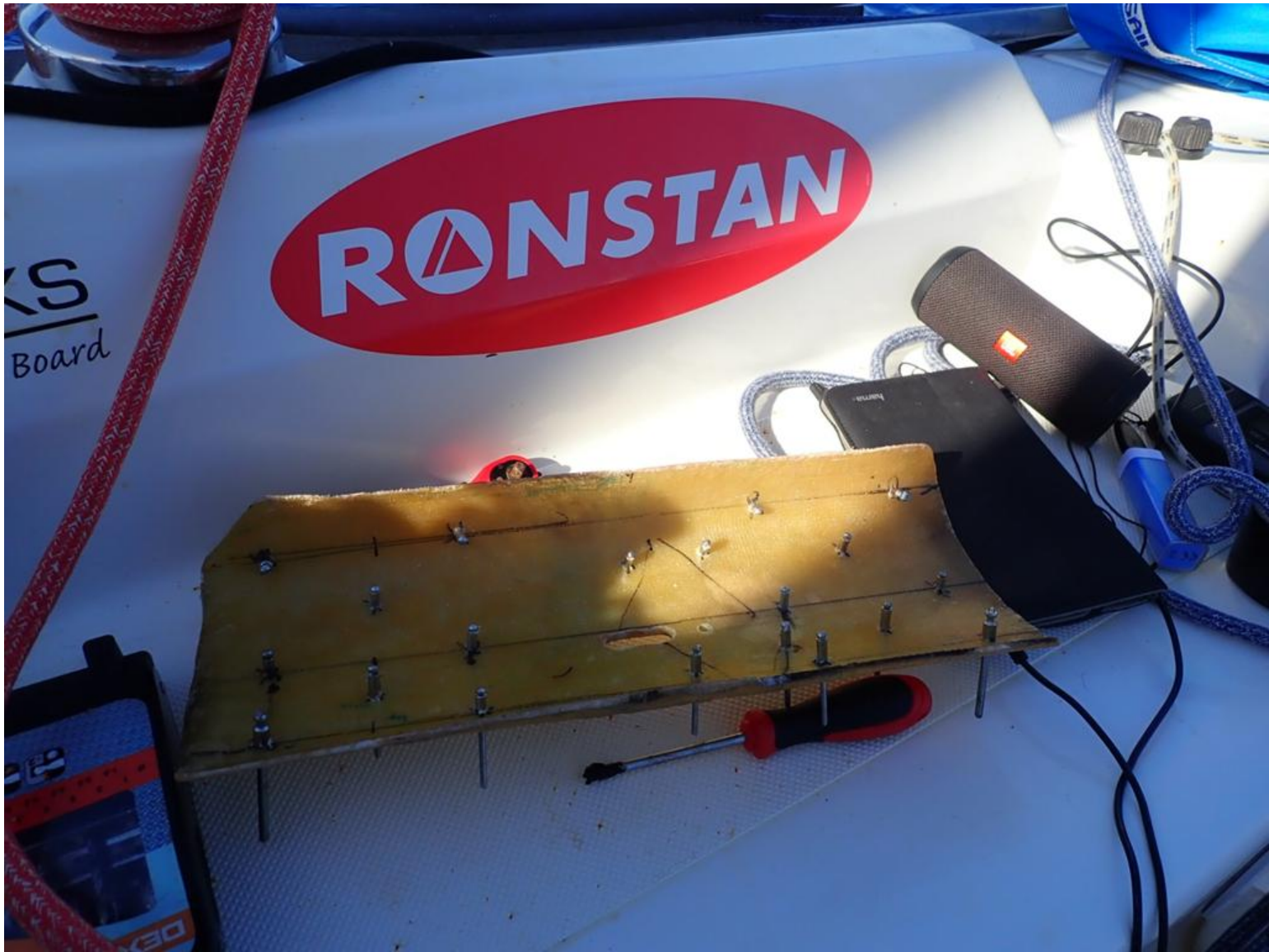




















**„Regatowe” podejście do
żeglowania i
przygotowania jachtu
zwiększa bezpieczeństwo?**

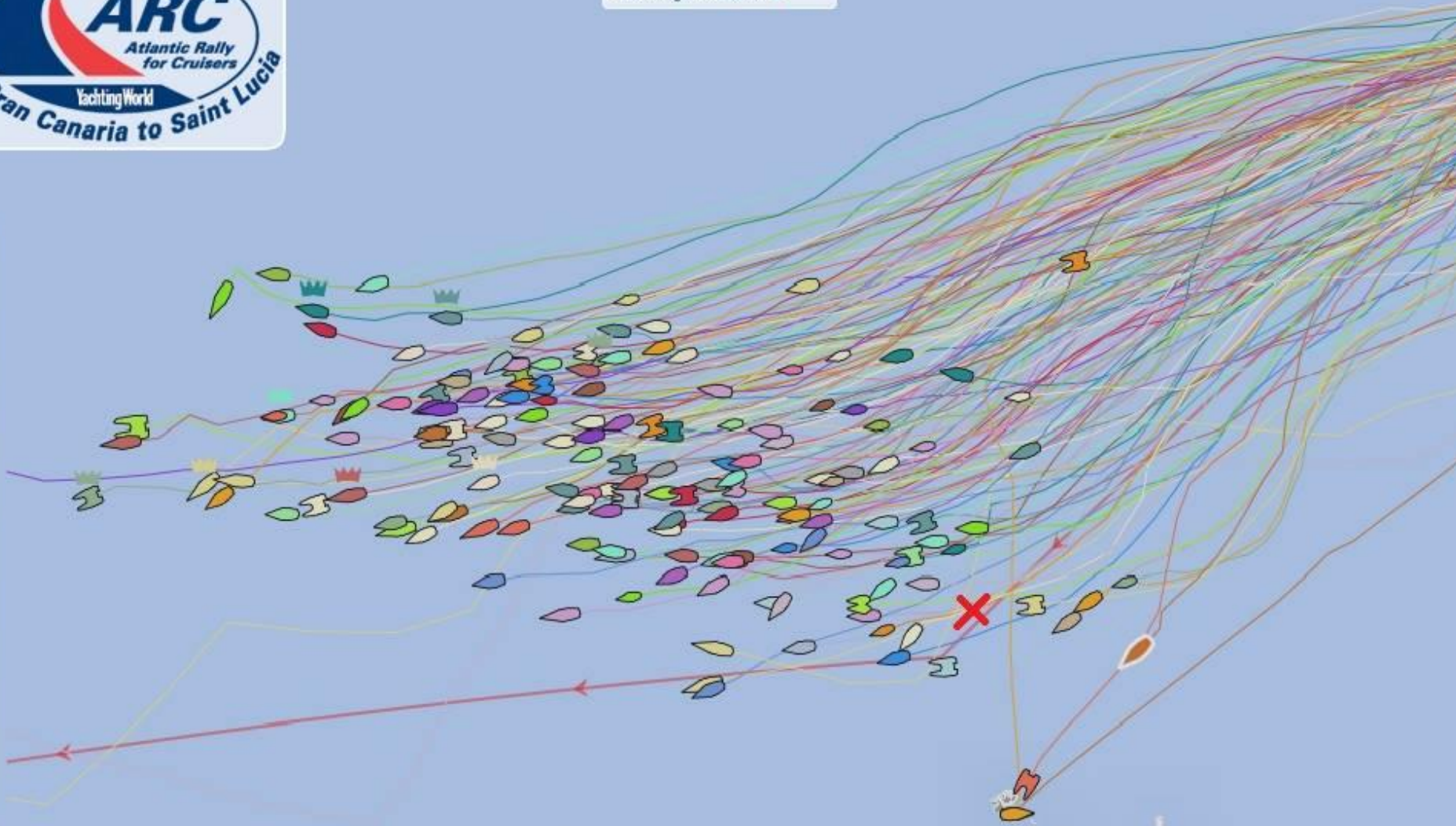


Zoom: 3x Zoom Options Overlays / Map Tools

Showing ARC 2014 ▼

Teams

Leaderboard



30 Nov 2014 12:30 UTC

Cabo Verde

Żeglarze regatowi stosują na pokładach rozwiązania które są prostsze i lżejsze niż na łódkach typowo turystycznych.

Np. często preferują rumple które są mniej awaryjnym system sterowania, łatwiejszym również w napraw.

Stery pawężowe.

Miękkie szekle zamiast stalowych łączników.

System 3d zamiast szyn do szotów foka.







Większa świadomość dlaczego jacht płynie. Zrozumiałe jest znaczenia kształtu profilu żagla.

To wpływa na:

- ogólny trym jachtu, wykorzystanie dostępnych regulacji
- skuteczniejsze reflowanie. Zarówno dobór powierzchni żagli do warunków jak i sama czynność. Żagiel jest odpowiednio wybrany na szkientli i halsie
- umiejętność trymowania w warunkach silnowiatrowych
- bezpieczne wykonywanie zwrotów w silnym wietrze



POL
1334

MAXUS 22
SOL
A
R
O
U
N
D
T
H
E
W
O
R
L
D
2
0
1
4
-
2
0
1
8

135

MAXUS 22 SOLO AROUND THE WORLD 2014-2018
sunwear.pl
NORTHMAN
Eliach.pl

Załogi regatowe są sprawniejsze i działają samodzielnie i bez długich tłumaczeń.

- pilnują by jachty nie były przeciążone, nie wożą niepotrzebnych rzeczy i dbają by wszystko było jak najniżej, co mniej psuje stateczność.
- lepiej czytają wiatr i ogólną sytuacją meteo oraz wodę.
- szybciej i ostrzej żeglują.
- dbają o szczegóły, stan podwodka, stan i napięcie takielunku, prace steru i osprzętu pokładowego. O stan żagli, lin i osprzętu.
- dbają o zrównoważenie żaglowe jachtu.
- unikają przeszkadzajek typu bimini, fartuchy, lazyjacki, wielkie bramki na rufie, pontony na pokładzie, stoliki w kokpicie.

Czy komfort to bezpieczeństwo?

Ponoć zmęczony żeglarza to pół żeglarza. A zarówno szprycbuda jak i ogrzewanie/klimatyzacja czy rollery sprawiają że człowiek się teoretycznie mniej zmęczy, mniej dostanie w kość, szybciej wypocznie. Z drugiej strony jachty nie są z gumy i szczególnie małe jednostki są psute nautycznie przez te wszystkie dodatki poprawiające komfort.

Ciężar idzie w górę, środek ciężkości również. Jacht się bardziej buja i osiąga większe przechyły. Im jacht cięższy tym trudniej zapewnić mu niezatapialność.

Rosną opory nad i pod wodą. Spada potencjalna prędkość i ostrość chodzenia na wiatr.

Bardziej wygodny, a równocześnie bardziej skomplikowany osprzęt jest bardziej zawodny, szczególnie w trudnych warunkach.

Im mniejsza łódka tym bardziej trzeba rezygnować z różnych udogodnień by jacht pozostał bezpieczną i sprawnie żeglującą jednostką



Jak sprawić żeby na małym jachcie mimo braku komfortu i minimalnych możliwości odpoczynku załoga była sprawna?

Docenić jej rolę

Kondycja, przygotowanie merytoryczne, wytrzymałość fizyczna i psychiczna mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo.

Przygotowujemy się do żeglowania również na lądzie.

Żeglowanie nie poprawia jakoś specjalnie kondycji, ale od czasu do czasu jej wymaga.

Sprawny fizycznie człowiek lepiej znosi złe warunki atmosferyczne - zimno, wilgoć.

- **wykonuje czynności szybciej i dokładniej.**
- jest w stanie dłużej utrzymać wysoką koncentrację.
- szybciej się regeneruje .
- jest mniej podatny na kontuzje i lepiej je znosi.
- **lepiej znosi chorobę morską.**
- u osób uprawiających sport jest bardzo wysokie poczucie obowiązku. Nawet gdy czują się naprawdę paskudnie są gotowe do wykonywania obowiązków.



Nie tylko skiper powinien być przygotowany merytorycznie do żeglugi. Im więcej załoga wie i rozumie tym mniejsza szansa na wypadek. **Nie wóźmy pasażerów** na jachtach. Uczmy nawet własnego szefa czy teściową. Nigdy nie wiadomo kiedy będą musieli nas zastąpić

Uczmy się pływać w trudnych warunkach. Nie tylko teoretycznie.



sunwear

oceanTEAM
OFF-SHORE SAILING SCHOOL

Eljacht

NORTHMAN
STOCZNIA JACHTOWA

maximus
POL 14085
tbs

Eljacht.pl

www.zewoceanu.pl MAXUS 22 SOLO AROUND THE WORLD 2017 - 2018

NORTHMAN
passion in hands, wind in sails...

SELDÉN
for sailing
oceanTEAM
OFF-SHORE SAILING SCHOOL

RONSTAN

KOMPAS

