Żeglowanie nocą: jak przygotować jacht, załogę i nocną wachtę

Piotr Jurkowski | Sailing Is Learning



Nocne manewry na Zatoce Gdańskiej. Fotografia ze zbioru Piotra Jurkowskiego.

Noc na wodzie potrafi być jednym z najpiękniejszych doświadczeń podczas rejsu. Gwiazdy, światła latarni i cisza w kokpicie sprawiają, że dobrze znany jacht pokazuje inną twarz. Nie każda noc jest przy tym zupełnie ciemna. Przy pogodnym niebie i sprzyjającej fazie Księżyca możemy widzieć znacznie więcej, niż spodziewaliśmy się przed wypłynięciem.

Jednocześnie po zmroku trudniej ocenić odległość, dostrzec drobne przeszkody i odnaleźć człowieka, który wypadł za burtę. Mamy mniej informacji wzrokowych, a zmęczenie utrudnia ich interpretację. Dlatego nocne przejście zaczyna się od przygotowań za dnia: wyboru trasy, sprawdzenia jachtu i ustalenia, kto za co odpowiada.

Najpierw wybieramy akwen i porę wejścia

Są miejsca dobrze przygotowane do żeglugi nocnej: z czytelnym oznakowaniem, rozpoznawalnymi światłami i dostatecznym zapasem wody wokół wybranej drogi. Są też akweny, w których gęsto rozmieszczone skały, płycizny, nieoświetlone znaki i urządzenia połowowe sprawiają, że pierwsze wejście rozsądniej zaplanować za dnia.

Sama obecność świateł nie rozstrzyga, że poradzimy sobie bezpiecznie. Ważne są również doświadczenie załogi, aktualność map, widzialność, pogoda, prąd, ruch innych jednostek i możliwość wycofania się. Dobrze oznakowane przejście może okazać się trudne, gdy światła znaków giną na tle zabudowy albo nie umiemy ich jednoznacznie rozpoznać.

Przed rejsem sprawdzamy lokalne przepisy, ograniczenia żeglugi oraz warunki umowy czarterowej i ubezpieczenia. Plan obejmuje punkty zmiany kursu, niebezpieczne sektory, bezpieczne odległości od przeszkód i miejsca, w których można przerwać przejście. Szczególnie uważnie przygotowujemy końcowe podejście do portu lub kotwicowiska.

Jeżeli chcemy poczekać na świt, wybieramy bezpieczny port, odpowiednie kotwicowisko albo akwen dający dostateczną przestrzeń do kontrolowanego oczekiwania. Trzeba uwzględnić znos, dryf, ruch statków i zmianę pogody. Pozostanie przed wejściem na kilka godzin wymaga takiej samej oceny bezpieczeństwa jak dalsza droga.



Port Hanö po zmroku. Fotografia z innego rejsu, ilustrująca nocny postój.

Trzy ciemne godziny w Nynäshamn

Przed moim pierwszym wejściem do archipelagu sztokholmskiego mapa wyglądała jak tor przeszkód. Skały, wysepki, wąskie przejścia, a pomiędzy nimi trasy szybkich promów. Oznakowania było dużo, ale sam jego widok na mapie nie dawał mi jeszcze znajomości akwenu.

Zdecydowałem się zatrzymać na noc w Nynäshamn i przeczekać około trzech ciemnych godzin. Dalej ruszyliśmy o świcie. Uważam, że to był bardzo dobry pomysł: w ciemności łatwiej byłoby pomylić światła lub źle odczytać sytuację, a za dnia układ wysp i przejść stał się dla naszej, już nieco opływanej załogi znacznie czytelniejszy.

To doświadczenie nie oznacza, że archipelagu nie da się poznawać nocą. Pokazuje, że przy pierwszej wizycie warto zostawić sobie pomoc, jaką daje światło dzienne.

Przy okazji ważna uwaga o promach: obowiązki jednostek wynikają z przepisów i konkretnej sytuacji. W wąskim przejściu jacht żaglowy lub jednostka krótsza niż 20 m nie może przeszkadzać statkowi, który może bezpiecznie poruszać się tylko w tym przejściu. Mogą też obowiązywać przepisy miejscowe. Obecność żagli nie daje swobody przecinania drogi dużym jednostkom. IMO: COLREG, prawidło 9.

Przygotowania kończymy przed zmrokiem

Za dnia porządkujemy pokład, zabezpieczamy luźne przedmioty i przygotowujemy żagle do przewidywanych warunków. Jeżeli prognoza wskazuje potrzebę refowania, lepiej wykonać je z zapasem. Sprawdzamy sterowanie, silnik, paliwo, zasilanie urządzeń i działanie alarmów. Przygotowujemy mapy, locję oraz zapasową możliwość ustalenia pozycji.

Kontrolujemy światła nawigacyjne właściwe dla jachtu i sposobu jego poruszania się. Używamy ich od zachodu do wschodu słońca, a także w ograniczonej widzialności. Jacht płynący na żaglach i jednocześnie używający napędu mechanicznego pokazuje światła odpowiednie dla jednostki o napędzie mechanicznym. IMO: COLREG, prawidła 20, 23 i 25.

Przed nocą omawiamy obsługę radia, sposób wezwania kapitana, dostęp do wyposażenia ratunkowego i postępowanie po wypadnięciu człowieka za burtę. Każdy powinien wiedzieć, gdzie są przycisk MOB, koło lub inny środek wypornościowy ze światłem oraz sprzęt do podjęcia człowieka z wody. Praktyczne przećwiczenie procedury za dnia ułatwia późniejsze działanie.

Wachta potrzebuje też ciepłej odzieży, napojów, jedzenia i odpoczynku. Osoba zmarznięta, senna lub cierpiąca na chorobę morską może wymagać wsparcia albo zmiany. Rozpiska wacht musi pozwalać ludziom rzeczywiście się wyspać.

Zapasowa nawigacja niezależna od instalacji jachtu

Zabezpieczony przed wilgocią telefon z odpowiednimi mapami morskimi i naładowany powerbank mogą być bardzo użytecznym zestawem zapasowym. Przygotowane wcześniej urządzenie pozwoli nadal sprawdzać pozycję i prowadzić nawigację po awarii plotera albo utracie zasilania instalacji jachtowej. Telefon bywa najwygodniejszy: jest poręczny, ma własny odbiornik pozycji i łatwo uzupełnić jego energię z powerbanku. Czas pracy trzeba jednak sprawdzić na konkretnym urządzeniu, przy używanej aplikacji i jasności ekranu; nie zakładamy, że każdy telefon wytrzyma dłużej od każdego tabletu.

Podobną rolę może pełnić tablet albo laptop z programem nawigacyjnym i własnym lub dołączonym, zgodnym odbiornikiem GPS. Cały zestaw, łącznie z odbiornikiem, musi mieć zasilanie niezależne od jachtu. Trzeba też upewnić się, że pozycja nie pochodzi wyłącznie z jachtowej sieci Wi-Fi i urządzeń, które

przestaną działać podczas tej samej awarii. Tak rozumiana niezależność zapasu jest ważniejsza niż samo posiadanie drugiego ekranu. RYA: zapasowy system nawigacyjny.

Mapy całego planowanego akwenu i wariantów zapasowych pobieramy oraz aktualizujemy przed rejsem. Sprawdzamy szczegóły przy skalach potrzebnych do podejścia, zapisane punkty i trasę oraz warunki dostępu do map w używanej aplikacji. Następnie, bez internetu i połączenia z elektroniką jachtu, sprawdzamy wyświetlanie map i bieżącej pozycji. Sama zainstalowana aplikacja nie oznacza gotowości do nawigacji offline. Odbiornik GPS może określać pozycję bez zasięgu telefonii komórkowej, ale urządzenie musi go mieć i otrzymywać sygnał satelitarny. Garmin: mapy i pozycja dostępne offline, Garmin: GPS i transmisja danych.

Telefon zabezpieczamy przed zalaniem i zgubieniem, a powerbank oraz właściwy przewód przechowujemy w suchym miejscu. Przed nocą ładujemy oba urządzenia i sprawdzamy, czy potrafimy obsługiwać ekran w jego osłonie. Podczas przekazania wachty pokazujemy zmiennikom, gdzie jest zestaw, jak go uruchomić i jaki ma zapas energii. Jasność wyświetlacza dostosowujemy do ciemności.

Na trudnym nawigacyjnie akwenie praca na mapie papierowej wymaga dobrego przygotowania, właściwego oświetlenia i sprawnego nanoszenia pozycji. Przy silnym kołysaniu czynności te mogą trwać dłużej, a pogarszające się samopoczucie przy stole nawigacyjnym dodatkowo utrudnia koncentrację i staranność pracy. Własna elektronika z przygotowanymi mapami pozwala szybciej sprawdzić sytuację i może ograniczyć potrzebę schodzenia pod pokład. Poprawia w ten sposób komfort i pomaga zachować ciągłość nawigacji w wymagającym momencie.

Mapy papierowe, kompas i umiejętność niezależnego sprawdzenia pozycji pozostają częścią przygotowania. Dwa urządzenia korzystające z nawigacji satelitarnej mogą jednocześnie odczuć zakłócenia jej sygnału, a dodatkowy ekran nie poprawi błędnych danych mapowych. Wyświetlaną pozycję nadal porównujemy z rozpoznanymi światłami, otoczeniem i innymi dostępnymi informacjami.



Telefon i elektronika wspierają nawigację, a obserwator prowadzi obserwację przez lornetkę. Fotografia wykonana za dnia.

Kamizelka, uprząż i wpięcie

Na nocną wachtę przyjmujemy jasną zasadę: na pokład wychodzimy w sprawnej, prawidłowo dopasowanej kamizelce pneumatycznej oraz uprzęży z lonżą bezpieczeństwa. Uprząż może być zintegrowana z kamizelką. Zakładamy i regulujemy wyposażenie jeszcze pod pokładem, łącznie z pasami krokowymi, jeżeli przewiduje je dany model. Sprawdzamy stan mechanizmu napełniania i lampki kamizelki.

Sama możliwość wpięcia się nie wystarcza. Przed wyjściem ustalamy i pokazujemy wszystkim przeznaczone do tego punkty oraz taśmy bezpieczeństwa. Wpinamy się przed opuszczeniem osłoniętego zejścia, jeśli układ jachtu to umożliwia. Długość lonży i przebieg wpięcia dobieramy tak, aby ograniczać możliwość wypadnięcia za burtę. Przypadkowy element relingu nie zastępuje właściwego punktu mocowania.

Wpięcie nie usuwa wszystkich zagrożeń. Człowiek ciągnięty w wodzie na lonży jest w niebezpieczeństwie; trzeba natychmiast zatrzymać jacht i rozpocząć jego podjęcie. RNLI: kamizelki i lonże bezpieczeństwa.

Na rejsie załogowym planujemy nocne wachty co najmniej dwuosobowe, z osobą zdolną do prowadzenia wachty. Ustalamy, kto steruje, a kto prowadzi obserwację. Wyjście na dziób zgłaszamy drugiej osobie; nikt nie znika z kokpitu bez jej wiedzy.

Dajemy oczom czas

Każdy wachtowy powinien mieć własną latarkę, najlepiej czołówkę z przyciemnianym czerwonym światłem. Ułatwia ona pracę z wolnymi rękami, ale nawet czerwone światło skierowane w twarz może przeszkadzać. Oświetlamy wykonywaną czynność i opuszczamy strumień, zanim spojrzymy na rozmówcę. Ekrany urządzeń przyciemniamy do poziomu, przy którym nadal można je odczytać. RYA: żegluga nocą.

Wskazówki morskie MCA podają zwykle 10-15 minut adaptacji przed przejęciem obserwacji. To nie jest jednak gwarantowany czas pełnej gotowości każdego człowieka. Pełna adaptacja wzroku może wymagać około 30 minut lub więcej. Dlatego zmienników budzimy z zapasem, ograniczamy światło jeszcze pod pokładem i przewidujemy wspólny pobyt obu wacht. O przejęciu decyduje rzeczywista zdolność obserwacji. MCA: MGN 357, FAA: adaptacja wzroku.

Czerwone oświetlenie zmienia postrzeganie kolorów i może utrudnić odczyt niektórych oznaczeń na mapie. Gdy trzeba je sprawdzić, używamy osłoniętego, możliwie słabego białego światła, z dala od oczu obserwatorów. Silniejsza latarka lub szperacz pozostają potrzebne do konkretnych zadań i sytuacji awaryjnych. Dobór światła ma umożliwiać wykonanie pracy i chronić widzenie pozostałych osób. FAA: światło i odczyt map.

Przekazanie wachty krok po kroku

Zmiana wachty trwa dłużej niż wypowiedzenie kursu. Zmiennicy muszą zrozumieć, gdzie jesteśmy, co dzieje się wokół i czego spodziewamy się za chwilę. Podczas rozmowy nadal utrzymujemy sterowanie, obserwację i nasłuch; wyznaczona osoba pilnuje otoczenia.

1. **Przychodzimy wcześniej.** Nowa wachta jest ubrana, wyposażona i stopniowo przyzwyczaja wzrok do ciemności. Dotychczasowa wachta nadal pełni obowiązki.
2. **Potwierdzamy pozycję.** Podajemy czas i sposób jej sprawdzenia. Pokazujemy położenie na mapie oraz rozpoznane znaki w terenie.
3. **Wyjaśniamy dalszą drogę.** Przekazujemy kurs do sterowania z określeniem jego odniesienia, planowaną drogę nad dnem, aktualną prędkość, dozwolone odchylenia i następny punkt zmiany kursu. Mówimy, kiedy spodziewamy się do niego dotrzeć, gdzie i pod jakim warunkiem wykonujemy zwrot oraz kiedy wcześniej budzimy kapitana.
4. **Pokazujemy ruch i przeszkody.** Omawiamy statki, ich położenie, kierunek ruchu i rozwój sytuacji. Wskazujemy tory wodne, skały, płycizny, urządzenia połowowe i obszary, do których nie wolno zbliżać się zgodnie z planem.
5. **Przekazujemy warunki i stan jachtu.** Wiatr, fala, widzialność, prąd, żagle, refy, praca silnika, autopilot, stan zasilania, ustawione alarmy, usterki i używane kanały radia. Pokazujemy zapasową nawigację oraz sprawdzamy stan baterii urządzenia i powerbanku.
6. **Zmiennik powtarza najważniejsze ustalenia.** Własnymi słowami potwierdza kurs, najbliższe zagrożenia, następny manewr i warunki wezwania kapitana. Wskazuje omawiane obiekty na wodzie.
7. **Wyraźnie zamykamy przekazanie.** Pada komunikat „Przejmuję wachtę” i potwierdzenie zdającego. Zapisujemy czas i pozycję. Dopiero wtedy poprzednia wachta może zejść pod pokład.

Nie przekazujemy wachty w środku wymagającego manewru, przy niejasnej sytuacji ani osobom niezdolnym do jej prowadzenia. Kończymy działanie, wyjaśniamy wątpliwości lub wzywamy kapitana. Ten sposób organizacji odpowiada zasadom opisanym w morskich wytycznych przekazywania wachty; na jachcie zakres dostosowujemy do jednostki i załogi. MCA: MGN 315, punkty 6-7.

Światła pomagają, ale nie pokazują wszystkiego

„Jak się ściemni, to się rozjaśni” - to żeglarskie powiedzenie dobrze oddaje moment, w którym zaczynamy rozpoznawać latarnie i znaki nawigacyjne. Na odpowiednio oznakowanym akwenie charakterystyka światła, jego kolor i położenie mogą pomóc potwierdzić pozycję.

Pojedynczy błysk nie wystarcza jednak do identyfikacji. Sprawdzamy charakterystykę i zgodność z mapą, obserwujemy otoczenie i nie dopasowujemy obrazu na siłę do oczekiwań. Światła na lądzie mogą mylić się ze światłami jednostek. Jasność punktu nie daje pewnej oceny odległości; niektóre odległe światła widać bardzo wyraźnie.

AIS i radar wspierają ocenę sytuacji, jeżeli są na pokładzie i umiemy je obsługiwać. AIS nie pokazuje wszystkich jednostek, a jego dane mogą być niepełne lub błędne. Brak symbolu na ekranie nie oznacza pustej wody. Nadal obserwujemy cały horyzont, przestrzeń blisko jachtu i sektory zasłonięte przez żagle oraz prowadzimy nasłuch. Autopilot również nie przejmuje obowiązków obserwatora. MCA: ograniczenia AIS.

Prędkość dobieramy do rzeczywistych możliwości rozpoznania zagrożenia i wykonania skutecznego manewru. Przy podejściu do nieznanego brzegu zapas czasu i przestrzeni ma szczególne znaczenie. IMO: COLREG, prawidła 5-7.



Podejście do Stralsundu w słabym świetle. Światła znaków trzeba rozpoznać na tle brzegu.

Niewielka bojka może oznaczać duży problem

Nie wszystkie zagrożenia mają światła. Mała bojka, kanister lub inny słabo widoczny pływak może oznaczać linę prowadzącą do narzędzia połowowego. Źle oznaczone zestawy, porzucone sieci i przypadkowe liny bywają trudne do dostrzeżenia nawet za dnia. Po ciemku tym bardziej warto omijać miejsca, w których spodziewamy się ich występowania.

Lina albo sieć może zablokować śrubę, zaczepić o elementy podwodne lub utrudnić ruch płetwy sterowej. Żegluga pod samymi żaglami nie usuwa możliwości zaczepienia. Skutkiem może być utrata napędu, ograniczenie sterowania albo zatrzymanie jachtu na przeszkodzie.

Żyłka nawinięta na wałek śruby może także uszkodzić uszczelnienie. Skutki zależą od budowy napędu. W przekładni zaburtowej lub spodzinie uszkodzone uszczelnienie wałka śruby może dopuścić wodę do oleju przekładniowego. W jachcie z klasycznym wałem osobnym zagrożeniem jest uszkodzenie uszczelnienia przejścia wału przez kadłub i przeciek do wnętrza. Nie każdy kontakt z żyłką powoduje taki skutek. Mercury Marine: żyłka i uszczelnienia wałka śruby, Canal & River Trust: wał, śruba i uszczelnienie.

Po nagłym szarpnięciu, nietypowych drganiach lub utracie ciągu natychmiast alarmujemy kapitana i odciążamy napęd: bieg neutralny, a przy podejrzeniu zaplątania zatrzymanie silnika. Nie próbujemy wielokrotnie „przepchnąć” przeszkody gazem. Sprawdzamy sterowność, pozycję, kierunek znosu i ewentualny przeciek. Żagle, kotwicę albo wezwanie pomocy wykorzystujemy stosownie do miejsca i sytuacji. Nocne zejście do wody przy jachcie nie jest rutynową metodą usuwania takiej usterki.

Zablokowana śruba nie zawsze oznacza całkowitą utratę ruchu: sprawny jacht może nadal żeglować. Jeżeli jednak uszkodzony jest też ster, brakuje wiatru albo silny wiatr i prąd spychają nas ku skałom, sytuacja szybko staje się poważna. Dlatego odległość od brzegu i innych przeszkód powinna dawać czas na reakcję.

Kapitana budzimy z zapasem

Przed nocą kapitan ustala konkretne warunki wezwania. Mogą obejmować zbliżenie do wskazanego punktu trasy, pogorszenie widzialności, określony wzrost wiatru, potrzebę refowania, alarm małej głębokości lub odchylenie od zaplanowanej drogi. Warto zapisać te ustalenia na karcie wachty.

Bez zwłoki wołamy kapitana, gdy nie potrafimy rozpoznać światła, tracimy pewność pozycji, nie rozumiemy ruchu innej jednostki, podejrzewamy ryzyko zderzenia lub zauważamy usterkę. Tak samo postępujemy, kiedy zasypiamy albo nie jesteśmy w stanie prowadzić skutecznej obserwacji. Wątpliwość sama w sobie wystarcza do wezwania.

Przy zagrożeniu wachtowy jednocześnie podejmuje potrzebne działania zgodne ze swoim przeszkoleniem i sytuacją. Wołanie kapitana nie może opóźniać manewru uniknięcia zderzenia ani alarmu po wypadnięciu człowieka za burtę. RYA: organizacja nocnej wachty i wezwanie skippera.

Człowiek za burtą: utrzymać kontakt i podjąć z wody

W ciemności łatwo stracić człowieka z oczu. Dlatego zapobieganie wypadnięciu, lampka kamizelki i przygotowany sprzęt ratunkowy są tak ważne. Załoga musi znać procedurę danego jachtu i sposób podniesienia osoby, która nie potrafi samodzielnie wejść na pokład.

Po zauważeniu wypadnięcia natychmiast podnosimy alarm „Człowiek za burtą”, alarmujemy kapitana i załogę, wskazujemy osobę oraz podajemy środek wypornościowy ze światłem. Wyznaczony obserwator stale utrzymuje kontakt wzrokowy i wskazuje kierunek. Jeżeli można to zrobić bez opóźniania działań,

zapisujemy pozycję przyciskiem MOB; ten punkt nie zastępuje obserwacji osoby dryfującej z wodą. Rozpoczynamy przećwiczony manewr i nie zwlekamy z wezwaniem pomocy ratunkowej, gdy życie jest zagrożone.

Przy podchodzeniu i podejmowaniu człowieka trzeba wyeliminować zagrożenie obracającą się śrubą. Dokładny sposób zależy od jachtu i warunków. Sam powrót w pobliże poszkodowanego jest dopiero częścią zadania; potrzebny jest przygotowany sposób jego wydobycia. RYA: człowiek za burtą i podjęcie z wody.

Nocną żeglugę warto poznawać stopniowo, z doświadczoną osobą i na odpowiednio dobranym akwenie. Z czasem łatwiej odczytujemy światła i organizujemy pracę wachty. Nadal jednak każdej nocy oceniamy warunki na nowo. Czasem najwięcej żeglarskiej praktyki wymaga decyzja, by zacumować i wyruszyć dalej o świcie.

Do zabrania na jacht: osobna, trzystronicowa karta „Nocna żegluga: checklista i przekazanie wachty” zawiera przygotowania przed zmrokiem, kolejność przekazania oraz miejsca na polecenia kapitana i parametry konkretnej wachty. Przed użyciem uzupełniamy ją dla danego jachtu, trasy i warunków.

Inspiracja: kpt. Jacek Szczepaniak, „Żeglowanie nocą. Procedura własna”, biuletyn BRYG z 22.02.2020. Osobista relacja z Nynäshamn i uwagi praktyczne: Piotr Jurkowski. Fotografie ze zbioru Piotra Jurkowskiego pochodzą z różnych rejsów. Zasady techniczne sprawdzono w podlinkowanych materiałach RYA, RNLI, MCA, IMO, FAA, Garmin, Mercury Marine i Canal & River Trust; dostęp 25.10.2026. Przywołane wytyczne brytyjskie wykorzystano jako źródło dobrych praktyk, z uwzględnieniem przepisów właściwych dla miejsca żeglugi.