

Promuj się kto może, czyli ujarzmienia siennej wody ciąg dalszy

Krzysztof Drop

Promowanie – słowo, które ostatnio zrobiło oszałamiającą karierę. Onegdaj, gdy było pozbawione znamion merkantylizmu, znaczyło dla kajakarza jedynie wykonywanie manewru polegającego na wiosłowaniu w górę rzeki, tak aby przemieszczać się prostopadle do nurtu na stałej wysokości względem brzegów.



For Adam Grzegorzewski

Często podczas spływu po rzece spotykamy się z koniecznością przepłynięcia na drugi brzeg. Przeważnie czynimy to w zgodzie z nurtem, mijamy przykopy, odmuliska, przemiały, spowalniające cofki przy wewnętrznych stronach meandrów. Zmęczonymi od czytania wody oczami trzymamy się głównego nurtu jak tramwaj torowiska. Zdarzają się jednak sytuacje, gdy trzeba zmienić swoje położenie prostopadle do nurtu, nie posuwając się w dół rzeki ani na jotę.

Takich sytuacji jest z pewnością sporo, wystarczy wspomnieć choćby sytuacje typu „przeszkoda”:

- stwierdzenie, że drogę zagradza nam sztuczny próg i jesteśmy już zbyt blisko, żeby ryzykować dalsze spływanie,
- zauważenie w ostatniej chwili zwisającej zbyt nisko nad wodą liny od promu, ogrodzenia, starożytnego mostu,
- nieprzemysłane wpłynięcie w przemiał, mielinę, gdy dalsze płynięcie pociągnie za sobą nieuchronność szorowania naszą śliczną kanadyjką po kamieniach lub niesławne zarycie w piachu,
- pokonywanie bystrza-szachownicy.

Umiejętność promowania bywa przydatna również w sytuacjach mało awaryjnych:

- płynięcie pod prąd i konieczność wyboru drogi o minimalnym nurcie,
- zbyt późne zauważenie ładnego miejsca biwakowego, kiedy znaleźliśmy się właśnie na jego wysokości lub ciut poniżej.

We wszystkich tych przypadkach, oprócz prozaicznej i nie zawsze skutecznej ucieczki pod prąd, można zastosować eleganckie promowanie.

Ogólniki techniki

Ustawmy łódź w nurcie dziobem równolegle pod prąd i wiosłujmy do przodu. Gdy prąd jest silniejszy od nas, wówczas będziemy tyłem spływali w dół. Kiedy jednak nadamy łódce prędkość większą od

prądu, popłyniemy w górę rzeki. Trzecia możliwa sytuacja ma miejsce wtedy, gdy zrównoważymy prędkości nurtu i łodzi, i choć woda będzie nas opływała, zatrzymamy się względem brzegów.

Stanie w nurcie jest jednym z elementarnych manewrów stosowanych na rzece. – A cóż to za manewr? Cóż zyskujemy? – zapytają niewierni. Zyskujemy dużo, a mianowicie czas. Łatwo sobie wyobrazić sytuację, gdy na przeszkodzie, dajmy na to na przewróconym drzewie, zawisnie – niczym winne grono na krzaku – nieuporządkowany zbiór kajaków zamotanych w konary i wiosła. Zamiast powiększać zaistniały korek, wygodnie jest stanąć w nurcie i odczekać. Niezależnie od tego, jak będziemy stać w tym nurcie, dziobem w dół czy też pod prąd zauważymy, że pozycja ta stabilna nie jest i co rusz trzeba korygować położenie, aby się utrzymać w wybranym miejscu. Przy każdym odпадnięciu z kursu równoległego do nurtu, prędkości kanadyjki i nurtu dodają się wektorowo tak, że ich wypadkowa powoduje przesuwanie się łódki w bok. Innymi słowy, nurt napierający na burtę nanurtową spycha nas prostopadle do niego. Na rzekach o silnym nurcie wymaga to od osady wyczucia optymalnego przechyłu na stronę zanurtową, przy którym napierająca woda nie będzie przewracać łódki, ale i nie będzie zbyt łatwo wpływać pod dno.

Na podobnej zasadzie działają promy o napędzie nurtowym. Nie trzeba żadnego silnika, wystarczy przerzucić przez rzekę linę oporową i przełożyć ją na rollkach (kabestanach) na nanurtowej burcie promu. Przełożenie liny przez odpowiednie rolki ustawia prom pod kątem do nurtu, który za darmo spycha prom na drugi brzeg (problemem jest tylko wyprowadzenie promu z cofki przy brzegu na nurt, co zazwyczaj czyni sam Charon zahaczając linę oporową chwytkami i wyciągając prom ręcznie).

Rolę liny oporowej przy promowaniu kajaka/kanadyjki spełnia wiosłująca osada. W bystrzach utrzymanie stałej wysokości względem brzegów osiągniemy przez ostre ustawienie łodzi do linii prądu i wydatne wiosłowanie.

Tajniki techniki

Z powodu jawnej asymetrii w ustawieniu piór względem łodzi, promowanie na kanadyjce jest bardziej finezyjne niż w kajaku. Na kajaku równomierna praca wiosła z obu stron znacznie ułatwia kontrolę nad łódką. Mechanizm promowania przodem i tyłem jest podobny. Natomiast w przypadku kanadyjki promowanie tyłem jest jednym z trudniejszych manewrów.

Promowanie przodem

Promowanie z marszu na szerokiej rzece najlepiej rozpocząć od stania w nurcie, a to z kolei wymaga wyhamowania. Efektywnym sposobem zatrzymania szybko płynącej kanadyjki jest obrót o 180 stopni (patrz WIOSŁO nr 5/6 2002 – „Manewrowanie kanadyjką na spokojnej wodzie”). Kiedy tylko po obrocie staniemy dziobem pod prąd, od razu należy zacząć mocno wiosłować, aby nie być spychanym w dół rzeki na przeszkodę. Osiągając równowagę z nurtem (zerową prędkość względem brzegów), kierujemy dziób skośnie w kierunku brzegu, do którego zamierzamy się zbliżyć. Zdarza się oczywiście, że nie jest zasadne wykonanie pełnego obrotu, wtedy obrót trzeba zakończyć po osiągnięciu odpowiedniego kąta do nurtu. Im silniejszy prąd, tym kąt pomiędzy liniami kila i nurtu powinien być mniejszy. Wiosłując dalej do przodu czujemy opór wody napierającej na burtę nanurtową. Ta burta przy silnym prądzie powinna być podniesiona przez wytrzymanie przechyłu na stronę zanurtową. Z reguły szlakowy jest lżejszy od sternika, przez co łódka ma tendencję do

odpadania od linii nurtu, gdyż środek masy będzie bliżej sternika, zatem lżejszy dziób łatwiej będzie spychany przez prąd. W takim układzie jest lepiej, gdy sternik wiosłuje po stronie zanurkowej pociągnięciem prostym, łatwiej też wtedy zachować odpowiedni przechył.

W egzotycznym przypadku cięższego szlakowego, łódka może się zachowywać dziwnie, w szczególności może ostrzyć do nurtu i wówczas lepiej byłoby, gdyby sternik wiosłował po nanurkowej. Tak czy owak, przy idealnym promowaniu siłę pociągnięcia i jego rodzaj należy tak dostosować, aby nie płynąć w górę rzeki, nie odpadać, nie ostrzyć i nie cofać się. Jednocześnie pozycja względem brzegów i przeszkody powinna być stale kontrolowana. Należy uaktywnić szlakowego przez żądanie płynięcia mocniej/słabiej, ewentualnie wykonania naciągnięcia dziobu.

Promowanie tyłem

Zdarza się, że na obrocie kanadyjki jest za mało miejsca lub/i płyniemy na tyle wolno, że wykonanie pełnego obrotu byłoby stratą cennego czasu. Wówczas łatwiej jest wyhamować i przejść do promowania tyłem, czyli do wiosłowania do tyłu bierną stroną wiosła – rufą pod prąd.

Niestety, w momencie kiedy zaczynamy wiosłować wstecz, cała krucha konstrukcja naszych nabytych umiejętności manewrowania kanadyjką może lec w gruzy. Na nic zda się wiara we własne siły. Pierwszą sprawą jest to, że wiosłowanie do tyłu jest niewygodne i ma to do siebie, że osiągniemy najwyżej jakiś ułamek mocy, którą normalnie rozwijamy wiosłując do przodu. Druga kwestia jest nawet

poważniejsza: płynąc do tyłu rufa tnie wodę, a dziób zostawia za sobą kilwater. W tej sytuacji uswięcony porządek sternik-szlakowy staje na głowie. Ma to istotny wpływ na zachowanie się łódki w nurcie. Rozważmy, na czym polega ten fenomen.

Otóż rzecz jest w tym, że płynąc wstecz, przeważnie cięższy, silniejszy i bardziej doświadczony sternik działa na łódź jak szlakowy. Po prostu wiosłuje pod prąd jako pierwszy. Za nim (patrząc z pozycji nurtu) siedzi, z reguły słabszy i mniej doświadczony szlakowy, który w tym układzie przejmuje rolę drugiego w osadzie. W WIOŚLE nr 3/4 2002 wspomniane zostało, że efektywne sterowanie kanadyjką możliwe jest, gdy łódka jest pchana wiosłem, a tu mamy sytuację wręcz odwrotną, gdy praktycznie pierwszy (sternik), silniejszy kanadyjkarz, ciągnie łódkę. Łódka będzie skręcać na stronę przeciwną niż wiosłuje pierwszy, więc odpadać od linii nurtu. Jednocześnie drugi (szlakowy), słabszy, nie jest w stanie zrównoważyć siły swojego sternika (teraz pierwszego), a tym bardziej nie wykona korygującego wstecznego pociągnięcia „J”. W efekcie zamiast się promować pod ostrym kątem do nurtu, łódka znajdzie się do niego prostopadle i będziemy słuwać bokiem do przeszkody, bywa że do groźnego odwoju. Nie pomoże naciąganie, gdy tracimy dystans do przeszkody, a prąd im bliżej progu tym większy i... plum.

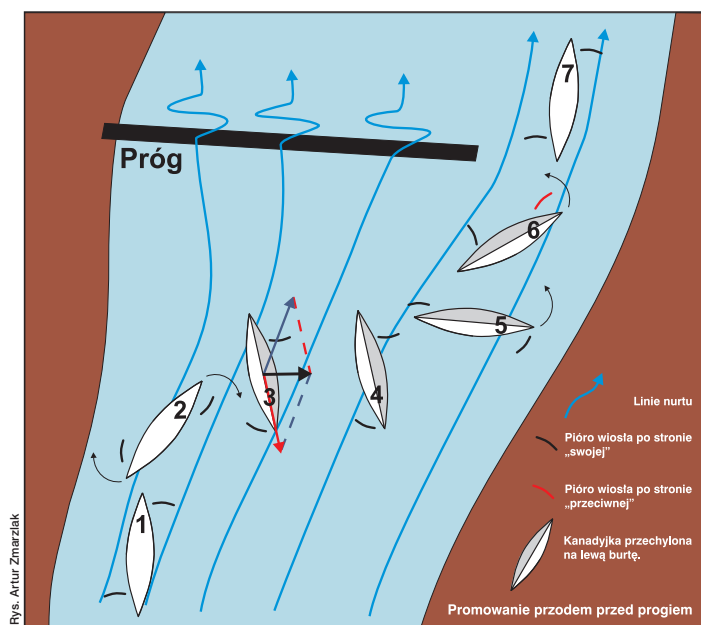
Morał: kiedy mamy do czynienia z dużą przeszkodą i silnym nurtem zawsze podchodzimy do niej tyłem, po obrocie łódki pod prąd. Najlepiej manewr zacząć odpowiednio wcześniej, a promowanie zakończyć dobieciem do brzegu i rozpoznaniem.

Mimo swoich uciążliwości promowanie tyłem jest bardzo przydatne. Są wszak pewne bystrza, które lepiej jest słuwać z prędkością mniejszą od nurtu: najeżone kamieniami czy kolkami szachownice, fragmenty rzek, gdzie wystają stare podpory mostów, fragmenty rozmytych progów itp. Wówczas właśnie promowanie do tyłu z naciąganiem jest najlepszym sposobem pokonania takich momentów.

Promowanie tyłem na kanadyjce jest jednym z bardziej skomplikowanych manewrów. Wymaga pewnej wstrzemięźliwości u sternika, żeby ten nie przeciągał szlakowego (nie wiosłował silniej niż szlakowy). W sumie nie ma innej metody nauki, jak przeciwzyć ten element na rzece, na swojej łódce, ze swoim szlakowym. Należy zwrócić uwagę na wycucie optymalnego kąta promowania, na odpowiedni przechył, siłę pociągnięcia. Dobrze też, aby szlakowy przeciwzył wsteczne pociągnięcie „J”.

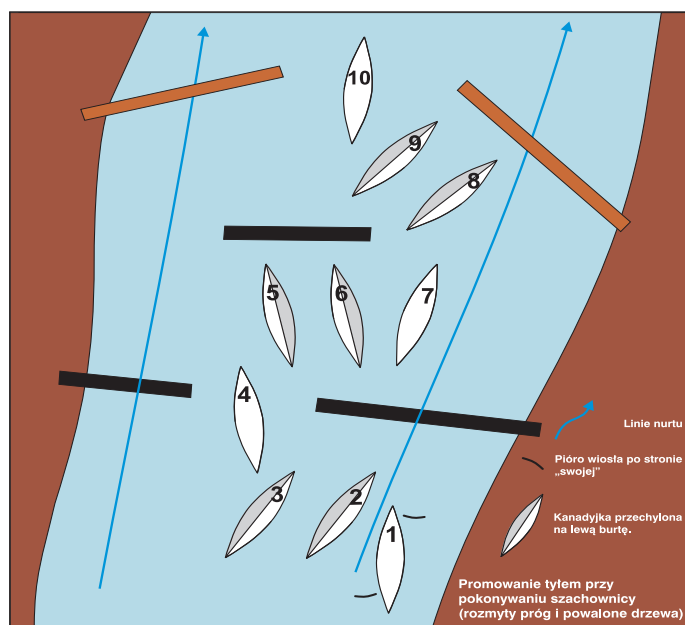
Promowanie jest wdzięcznym elementem do ćwiczeń, wszak rzek ci u nas dostatek. Zaczijmy od promowania przodem, na słabszym nurcie, potem tyłem. Kolejnym stopniem wtajemniczenia będą próby na większych bystrzach. Sprawdźmy swoje możliwości promując się przez wielką rzekę (np. Wisłę lub Odrę). Wycujemy potęgę nurtu, tych z pozoru spokojnych rzek. W końcu przyszedł już najwyższy czas, abyś i Ty, kanadyjkarzu ceniący spokój i piękno przyrody, stał się drażącym człowiekiem sukcesu – promujmy samych siebie!

WIOŚLO



1) Zbliżanie się do niebezpieczeństwa. 2) Zauważenie progu i obrót na stronę szlakowego. 3) Rozpoczęcie promowania z utrzymaniem przechyłu na stronę zanurkową. 4) Kontynuacja promowania. 5) Odpadnięcie z linii nurtu. Sternik podsterowuje, szlakowy lekko do przodu. 6) Obrót na stronę sternika, przez kontrę szlakowego po przeciwnej. 7) Bezpieczne przepłynięcie.

Uwaga: Numery manewrów umieszczono na dziobie kanadyjki. Kolory: czerwony – prędkość kanadyjki względem nurtu; granatowy – prędkość nurtu, czarny – wypadkowa).



1) Hamowanie stroną czynną wiosła. 2-3) Promowanie tyłem w kierunku lewego brzegu (z przechylem na stronę zanurkową). 4) Zmiana strony nanurkowej przez obrót. Dalsze słuwanie z nurtem. 5-6) Promowanie tyłem w kierunku prawego brzegu. 7) Ostrzenie rufą do nurtu, słuwanie z prądem i rozpoczęcie promowania w pozycji 8. 8-9) Promowanie tyłem w kierunku lewego brzegu z lekkim słuwaniem. Korekcja kursu przy przejściu do 10. 10) Już po trudnościach.

Uwaga: Numery manewrów umieszczono na dziobie kanadyjki. Dla ułatwienia przyjęto uproszczone przepływy nurtu, który w przybliżeniu możliwy jest przy zalanym progu i drzewach nad wodą. Nie zaznaczono położenia wiosła, gdyż prawie cały czas jest to wiosłowanie do tyłu.