

ZWROT PRZEZ SZTAG

Z bajdewindu jednego halsu przechodzimy do bajdewindu drugiego halsu przecinając dziobem linię wiatru. Przed wykonaniem zwrotu należy upewnić się czy mamy odpowiednią ilość miejsca i odpowiednią prędkość. Komendy „do zwrotu przez sztag” -> „jest do zwrotu przez sztag” (odpowiada cała załoga), sternik wychyla ster w odpowiednią stronę podając komendę „prawy/lewy foka szot luz” i może wybrać szoty grota maksymalnie, co pomaga skręcić do linii wiatru. W linii wiatru luzujemy grota, bo inaczej zatrzymamy cyrkulację! Przesiadamy się w trakcie zwrotu. Po przejściu linii wiatru, ale dopiero, gdy fok zapracuje na drugim halsie pada komenda „lewy/prawy foka szot wybieraj” i jednocześnie wybieramy szoty grota kończąc cyrkulację (nie tylko ster zero, ale też odpowiednia „kontra” na sterze). Zwrot kończmy w bajdewindzie najlepiej ostrym z prędkością porównywalną z tą przed zwrotem. Cyrkulacja ma być dynamiczna – mocne wychylenie steru, żeby nie stanąć w kącie martwym i przejść linię wiatru. Przetrzywanie foka „na wstecz” pomaga w niektórych przypadkach obrócić jacht jednak tracimy przez to prędkość (obracamy się cofając i tracimy wysokość). Sztag z fokiem „na wstecz” nie jest uznawany za wykonany poprawnie na egzaminie.

ZWROT PRZEZ RUFĘ

Z baksztagu jednego halsu przechodzimy do baksztagu drugiego halsu przecinając rufą linię wiatru. Przed wykonaniem zwrotu należy upewnić się czy mamy odpowiednią ilość miejsca. Komendy „do zwrotu przez rufę” -> „jest do zwrotu przez rufę” (odpowiada cała załoga), sternik najpierw przesiada się na drugą burtę a następnie wychyla delikatnie ster w odpowiednią stronę wybierając szoty grota i podając komendę „prawy/lewy foka szot wybieraj, lewy/prawy foka szot luzuj” – tzw. przeciąganie foka na sztywnych szotach, żeby nie zaplątał się na sztagu. Gdy tylko grot wybrzuszy się na drugą stronę luzujemy szoty (w sposób kontrolowany, nie puszczaamy całkiem od razu, ale też nie przetrzymujemy grota) i kończymy cyrkulację. W czasie zwrotu najważniejsze jest kontrolowanie grota. Zwrot kończmy w baksztagu najlepiej pełnym. Cyrkulacja ma być powolna – delikatne wychylenie steru, żeby sternik zdążył wybrać i wyluzować grota (żeby grot nie przeleciał sam). Gdyby sternik po zwrocie został po zawietrznej i zbyt późno zaczął luzować grota to zostałby „przygnieciony” rumplem, jacht ostrzyłby do wiatru a sternik miałby bardzo niewygodną pozycję do wypchnięcia rumpla na drugą stronę i zaprzestania w ten sposób ostrzenia, które w tej sytuacji może doprowadzić do wywrotki. Nie wolno w niekontrolowany sposób ostrzyć po rufie!!! Przesiadamy się przed rufą i zatrzymujemy się w baksztagu.

Krótką i zwięzłą teorią manewrowania słupem śródlądowym.

Kilka uwag wstępnych:

1. „Jedna ręka dla jachtu, druga dla siebie” – zawsze, gdy przebywamy na jachcie trzymamy się czegoś minimum jedną ręką (wyjątkiem jest sytuacja, gdy siedzimy na ławeczce w kokpicie – wtedy nie musimy się trzymać).
2. Sternik zawsze siedzi po nawietrznej nie puszcza steru ani szotów grota.
3. Odpowiadamy na komendy gdy je usłyszymy mówiąc „jest (powtarzamy usłyszaną komendę)” a po ich wykonaniu jeszcze raz powtarzamy komendę dodając słówko „klar” np. „przygotować fok do stawienia” -> „jest przygotować fok do stawienia” a po wykonaniu polecenia „fok do stawienia klar” (nie ma komendy „jest fok do stawienia klar”).
4. Przy zmianie sternika osoba schodząca ze stanowiska mówi „w bajdewindzie/ półwiatrze/ baksztagu prawego/lewego halsu (ewentualnie fordewindzie/ linii wiatru/ kącie martwym) ster i komendę zdaję” a osoba wchodząca na stanowisko „w bajdewindzie/ półwiatrze/ baksztagu prawego/lewego halsu (ewentualnie fordewindzie/ linii wiatru/ kącie martwym) ster i komendę przejmuję”. Przy przekazywaniu steru nie powinna nastąpić istotna zmiana kursu. Osoba schodząca ze stanowiska nie puszcza steru dopóki osoba wchodząca na stanowisko nie przejmie go (analogicznie jest szotami grota). Cały czas ktoś musi trzymać ster i szoty grota oraz kontrolować ruch jachtu – obserwować to, co się dzieje na jeziorze a nie tylko patrzeć pod nogi!

5. Powyższa zasada obowiązuje również, gdy nie następuje zmiana za sterem a w szczególności w czasie trwania zwrotu.
6. Sternik wybiera szoty grota „do rumpla” tzn. trzymając jedną ręką rumpel i szoty – drugą je wybiera. Sternik nie powinien bezwiednie zmieniać kursu w czasie wybierania szotów grota tzn. dociągamy szoty do rumpla a nie rumpel do szotów.
7. Przy manewrach na silniku sternik może wyznaczyć osobę do obsługi silnika lub sam go obsługiwać o ile istnieje możliwość równoczesnej obsługi silnika i steru.
8. Płynąc na silniku można sterować sterem pozostawiając silnik nieruchomo lub też pomagać sobie silnikiem (skręcać nim) lub nawet sterować samym silnikiem. Silnikiem pracującym na biegu jałowym nie da się sterować, ponieważ śruba nie kręci się. W takim przypadku pozostaje nam ster, który pracuje zawsze, gdy tylko jacht ma prędkość manewrową.
9. Cumami są: cumy, szpringi i bresty. Cuma to lina idąca od jachtu na zewnątrz tj. od dziobu do przodu – cuma dziobowa lub od rufy do tyłu – cuma rufowa. Szpringi natomiast idą do wewnątrz tj. od dziobu do tyłu, w kierunku rufy – szpring dziobowy lub od rufy do przodu, w kierunku dziobu – szpring rufowy. Bresty idą prostopadle do pomostu, kei itd.

- 10.** Cumami pracujemy z pokładu tzn. po ich obłożeniu o np. poler wybieramy i luzujemy je z pokładu jachtu. Przy odejściu od pomostu lub kiedy planujemy oddać cumę z innego powodu najlepiej przygotować ją wcześniej nabiegowo, czyli tak aby oba końce znajdował się na jachcie i aby była ona tak przełożona o urządzenie przy pomoście, aby jej wybieranie i luzowanie nie wymagało pomocy osoby stojącej na pomoście. Należy przełożyć cumę także przez np. kluzę na pokładzie o ile to jest możliwe.
- 11.** Wszelkie manewry portowe z użyciem silnika wykonujemy na małych obrotach i z na tyle małą prędkością, aby zachować zdolność manewrową.
- 12.** Biegi zmieniamy przy minimalnych obrotach silnika (przy włączaniu biegu wstecznego można przytrzymać silnik ręką od góry, aby nie „wyskoczył” co może się zdarzyć przy starszych silnikach lub nawet nowych, ale niewłaściwie zamocowanych na pantografie).
- 13.** Pagaje trzymamy jedną ręką za rękojeść a drugą za trzon. Przy wiosłowaniu ręka trzymająca rękojeść pcha a druga ciągnie wiosło (pracują obie ręce). Pióro powinno być zanurzone w 1/3.

OSTRZENIE

Skręcanie w kierunku do wiatru, jeżeli płyniemy prawym halsem to wiatr mamy z prawej strony tzn., że żeby podostrzyć musimy skręcić w prawo. Zapominamy o zasadzie rumpel do siebie/od siebie i nie podajemy takich komend nawet w pływaniu turystycznym. Pamiętamy o komendzie na foka „prawy/lewy foka szot wybieraj” i o wybieraniu grota. Nie wybieramy od razu na blachę tylko stopniowo, adekwatnie do zmiany kursu. Wchylenie steru i praca żaglami mają być równoczesne.

ODPADANIE

Skręcanie w kierunku od wiatru, jeżeli płyniemy prawym halsem to wiatr mamy z prawej strony tzn., że żeby odpaść musimy skręcić w lewo. Zapominamy o zasadzie rumpel do siebie/od siebie i nie podajemy takich komend nawet w pływaniu turystycznym. Pamiętamy o komendzie na foka „prawy/lewy foka szot luzuj” i o luzowaniu grota. Nie luzujemy od razu maksymalnie tylko stopniowo, adekwatnie do zmiany kursu, pilnujemy żeby żagle nie wchodziły w łopot i pracowały cały czas. Wchylenie steru i praca żaglami mają być równoczesne.

MANEWR „CZŁOWIEK ZA BURTĄ”

Instruktor lub osoba przez niego wyznaczona wyrzuca za burtę fantoma i melduje o wypadnięciu „człowieka”. Po zameldowaniu wypadnięcia człowieka za burtę sternik ogłasza alarm człowiek za burtą podając komendę „alarm człowiek za burtą”, następnie pada komenda „środki ratunkowe człowiekowi rzuć/podać” i dopiero na tą komendę zostaje wrzucone do wody koło (lub np. kamizelka) przez osobę znajdującą się najbliżej. Koło nie może udawać człowieka. Koło rzucamy zawsze po nawietrznej stronie człowieka/fantoma, aby zdryfowało na człowieka/fantoma. Sternik wyznacza obserwatora tzw. oko na człowieka. Oko melduje o położeniu człowieka podając odległość (w długościach łodzi lub w metrach) i pozycję tzn. na godzinie ..., na trawersie itd. Można też przyjąć inny system pozycjonowania np. rumbowy natomiast system godzinowy jest najbardziej intuicyjny. W tym systemie podajemy zawsze najpierw godzinę a potem odległość, przy czym używamy tylko pełnych godzin i zawsze podając odległość podajemy ją z jednostką np. „człowiek na godzinie piątej, dwadzieścia metrów”, „człowiek na godzinie czwartej, pięć długości łodzi”. Meldunki takie jak „człowiek na piątej piętnaście” są niepoprawne i mogą wprowadzać w błąd. Oko cały czas pokazuje ręką położenie człowieka. Oko nie meldować regularnie i powstrzymać się (o ile to możliwe) od meldowania, kiedy sternik wydaje komendy reszcie załogi np. podczas zwrotu natomiast cały czas obserwuje człowieka i wskazuje ręką jego pozycję.

- z kursów ostrych:

Odplywamy ok. 5 do 6 dlugosci jachtu od czlowieka caly czas trzymajac kurs. Po odplynieniu na ta odleglosc odpadamy do baksztagu, mozemy na chwile zatrzymac cyrkulacje jednak nie na dlugo by nie stracic zbyt duzo wysokosci. Nastepnie wykonujemy zwrot przez rufę po czy takze mozemy zatrzymac cyrkulacje jednak rowniez na krótką chwile, po czym ostrzymy i obieramy kurs na czlowieka. Manewr ten nazywamy podejsciem do czlowieka przez zwrot przez rufę (nazwa petla rufowa jest nieaktualna i nie do konca poprawna, moze byc nieakceptowana przez komisje egzaminacyjna).

- z kursów pełnych (jedna z możliwości, nienajlepsza):

Odplywamy 3 do 4 dlugosci jachtu od czlowieka caly czas trzymajac kurs. Po odplynieniu na ta odleglosc ostrzymy do bajdewindu, mozemy na chwile zatrzymac cyrkulacje a nastepnie wykonujemy zwrot przez sztag, po czym obieramy kurs na czlowieka. Manewr ten nazywamy podejsciem do czlowieka przez zwrot przez sztag (nazwa osemka sztagowa jest nieaktualna i nie do konca poprawna, moze byc nieakceptowana przez komisje egzaminacyjna).

- z półwiatru:

Odplywamy od czlowieka kursem półwiatr, po czym podchodzimy do czlowieka metoda przez zwrot przez rufę lub metoda przez zwrot przez sztag.

Jeżeli po obraniu kursu na człowieka nie płyniemy bajdewindem należy odpaść, popłynąć kawałek kursem pełniejszym i wyostrzyć do bajdewindu w momencie, kiedy kurs ten będzie się pokrywał z kursem na człowieka. Nie korygujemy kursu tuż przy człowieku („myszkujący” dziób jachtu może wywołać panikę i osoby znajdujące się w wodzie). W odległości 1 – 1,5 długości łodzi od człowieka sternik podaje komendę „żagle luz”, którą osoba obsługująca szot foka powinna rozumieć jak komendę „lewy/prawy foka szot luz” (taka komenda może być też podana w tej sytuacji przez sternika). Sternik nie może zapomnieć o wyluzowaniu do łopotu również grota! Prędkość z jaką należy podchodzić do człowieka to ok. 1 węzeł czyli ok. 0,5 m/s. Podchodzimy do człowieka w bajdewindzie! W końcowej fazie manewru oko może przejąć komendę na ster mówiąc sternikowi „prawiej/lewiej”. Człowieka należy podebrać po stronie zawietrznej (łódki balastowe, balastowo – mieczowe, ciężkie łódki mieczowe oraz łódki mieczowe o wysokiej burcie m.in. Conrady z przystani w Znamirowicach) lub po nawietrznej (łódki mieczowe lekkie lub o niskiej burcie, czyli głównie Omega). Oko lub inna wyznaczona do tego osoba/osoby podejmuje człowieka na pokład, po czym meldują „człowiek na pokładzie”. Sternik podaje wówczas komendę „udzielić człowiekowi pierwszej pomocy” a następnie „lewy/prawy foka szot wybieraj” i wybiera szoty grota podejmując dalszą żeglugę. Ta przedostatnia komenda często mylona jest z komendą do rzucenia koła i brzmi „udzielić człowiekowi środków ratunkowych”. Żeby oduczyć się (i innych) podawania takich komend wystarczy wziąć koło ratunkowe i walnąć nim kilka razy fantoma po usłyszeniu takiej komendy (sprawdzone w praktyce – działa). Podczas manewru jacht nie może się całkowicie zatrzymać.

Warto wiedzieć o istnieniu tzw. metod półwiatrowej (nieważne w jakim kursie wypadł ci człowiek od razu zmieniasz kurs na półwiatr a potem decydujesz jaki zwrot wykonasz, żeby do niego wrócić) oraz że wybór metody podejścia do człowieka nie zależy od kursu w jakim wypadł ale od kursu jakim od niego odpływamy np. jeżeli wypadnie w bajdewindzie a my od razu odpadniemy do baksztagu i tym właśnie kursem będziemy od niego odpływać to ostrzymy, robimy sztag i płyniemy na człowieka.

Każde podejście do człowieka jest poprawne jeśli spełnia następujące warunki:

- jest skuteczne
- jest bezpieczne

W trakcie egzaminu należy podejść do człowieka wykonując co najwyżej jeden zwrot!

Należy pamiętać, że zwrot przez rufę zawsze „wychodzi” i podejście do człowieka z wykorzystaniem tego zwrotu jest pewniejsze. Podchodzące z wykorzystaniem zwrotu przez sztag ryzykujemy, że zwrot „nie wyjdzie” i nie uda nam się szybko i sprawnie dopłynąć do człowieka.

PODEJŚCIE DO BOJI

- na silniku:

1) Podchodzimy dziobem do boji, zatrzymujemy się tak, aby boja znalazła się przed dziobem na odległość skutecznego zasięgu bosaka lub do wysokości want, obkładamy cumę na boji – „cuma dziobowa na boję”, po czym lekko wycofujemy tak, żeby boja nie obijała się o dziób. Sternik musi pamiętać o wyznaczeniu osób do przygotowania cumy (komenda dla tej osoby to „przygotować cumę dziobową do obłożenia na boji”) i do bosaka oraz oka. Osoby te znajdują się w trakcie manewru na dziobie i starają się w miarę możliwości nie zasłaniać sternikowi. Oko melduje odległość do boji w metrach i pokazuje na palcach jednej ręki odległości od 5m. Oko może zajmować się również cumą.

2) Boja ma się znaleźć na odległości skutecznego zasięgu bosaka na wysokości kokpitu, przygotowujemy cumę rufową.

Do boji podchodzimy na silniku o ile jest to możliwe pod wiatr. Manewry wykonujemy na małych obrotach silnika.

- na żaglach:

Przygotowanie jw.

Z baidewindu:

Boja 2 długości łodzi na wysokości want -> „żagle luz” i kręcimy na boję.

Z półwiatru:

Boja 1,5 długości łodzi na trawersie -> „żagle luz” i kręcimy na boję.

Z baksztagu:

Boja 1 długość łodzi na wysokości rufy -> „żagle luz” i kręcimy na boję.

A potem jw.

(punkt w którym należy rozpocząć cyrkulację może się różnić od podanego w zależności od jachtu czy siły wiatru)

Cyrkulacja ma być szybka – wychylamy ster na burt i robimy ciasne kółko.

Zatrzymujemy cyrkulację, gdy mamy boję przed dziobem. Podchodzimy do boji w linii wiatru. Należy zrzucić/zrolować foka, jeśli będzie nam przeszkadzał przy podejściu (za mało miejsca na dziobie) lub przy większym wietrze, kiedy łopoczący fok może stanowić zagrożenie dla załogi przebywającej na dziobie.

ODEJŚCIE OD BOJI

- na silniku:

Przygotowujemy cumę nabiegowo. Przy odejściu należy zwrócić uwagę na to żeby boja nie obijała się o burty oraz żeby wybierano szybko cumy na pokład po ich oddaniu (nie dopuścić do wkręcenia się cumy w śrubę). Jeżeli boję mamy przed dziobem to odchodzimy na biegu wstecznym luzując a potem oddając cumę. Jeżeli boja znajduje się na wysokości kokpitu możemy odejść na biegu na przód.

- na żaglach:

Przygotowujemy cumę nabiegowo. Odchodzimy na zadany wcześniej hals np. prawy. W tym celu wystawiamy fok na wiatr (tu prawo na wiatr, komenda „fok prawo na wiatr”) tzn. wybieramy nawietrznego szota i ustawiamy foka „na wstecz”. Luzujemy cumę („cumę dziobową luzuj”). Gdy odkręci nam już dziób wybieramy grota oraz foka na drugiej burcie („prawy/lewy foka szot luz, lewy prawy foka szot wybieraj”), oddajemy cumę („cumę dziobową oddaj”) i wybieramy ją na pokład. Na końcu pada komenda „klar na cumach”. Trzeba pamiętać, że obrót jachtu będzie się tu odbywał przy płynięciu do tyłu (musimy mieć miejsce za rufą lub przytrzymać jacht za pomocą cumy dziobowej, żeby nie cofał się przy obrocie).

STAWANIE NA KOTWICY

Przygotowujemy kotwicę tzn. przywiązujemy węzłem kotwicznym linę kotwiczną do łańcucha, jeśli jest taka potrzeba przenosimy kotwicę na dziób uważając, żeby nie obijać burt ani pokładu. Przygotowujemy linę kotwiczną o długości minimum 3 x głębokość w miejscu kotwiczenia, knagujemy koniec tej liny i układamy ją na pokładzie tak, aby po rzuceniu lina mogła się bez problemu luzować (pod kozami i relingami). Przed rzuceniem kotwicy następuje komenda „uwaga na nogi” – nikt nie powinien stać w ten sposób, aby opadająca kotwica zacisnęła mu linę wokół nóg, należy to sprawdzić przed podaniem komendy do rzucenia kotwicy. Ustawiamy się pod wiatr (płynąć na żaglach robimy to analogicznie jak przy podejściu do boji z tą różnicą, że powinniśmy zrzucić foka). Kotwicę rzucamy, gdy jeszcze powoli posuwamy się na przód. Gdy opadnie na dno cofamy powoli a następnie zbieramy luz na linie kotwicznej. Przedwczesne wybieranie kotwicy może spowodować, że nie chwyci ona dna. Kotwica powinna pracować pod kątem (lina kotwiczna nie powinna iść pionowo w dół).

ZEJŚCIE Z KOTWICY

Przygotowujemy kotwicę do wybierania. Sternik może zadać pytanie „jak patrzy kotwica” tzn. gdzie się znajduje, na co należy odpowiedzieć „kotwica patrzy naprzód/ w prawo w bok/w lewo w bok”. Przy silniku pracującym na biegu jałowym lub postawionym i wyluzowanym grocie wybieramy się na linie kotwicznej („kotwicę wybierać”), gdy kotwica znajdzie się pionowo pod dziobem należy zameldować „kotwica pion”, wtedy pada komenda „kotwicę rwij” – należy wyrwać kotwicę z dna i jeśli puściła zameldować „kotwica puściła”. Kiedy kotwica wynurzy się z wody meldujemy „kotwica pod dziobem” i czekamy na komendę „kotwica na pokład”.

PODEJŚCIE DO POMOSTU

Odpowiednio wcześniej należy wyznaczyć stanowiska załozde i przygotować cumy oraz odbijacze. Cummy mają być z jednej strony zaknagowane (pod koszem i relingami) a z drugiej wiążemy pętlę węzłem ratowniczym (nie na sobie) – o ile na pomoście, do którego podchodzimy znajdują się polery itp. Wyznaczamy oko i desant. Może być to ta sama osoba. Oko melduje odległości od pomostu. Od 5m pokazuje też na palcach (5 palców = 5m, 4 palce = 4m, ..., 1 palec = 1m i z powrotem wszystkie 5 palców oznacza odległość desantową). Wszystkie meldunki oko powtarza na głos, nie tylko pokazuje. Na komendę sternika desant schodzi na ląd i odbiera rzucone mu cumy i obkłada ja na polerach itp. Nie skaczemy z cumą w rękę! Najpierw rzucamy ją na pomost a potem schodzimy lub najpierw schodzimy i czekamy na podanie cum. Cumami pracujemy z pokładu.

Należy przećwiczyć podejście na silniku dziobem i burtą do pomostu. Na żaglach podchodzimy do pomostu w miarę możliwości pod wiatr analogicznie jak do boji (w zależności od jego kierunku wiatru – dziobem, skośnie lub wzdłuż pomostu). Przy słabym wietrze można podejść do pomostu przy wietrze dopychający zrzucając odpowiednio wcześniej żagle. Podchodząc do pomostu burtą na silniku najpierw podchodzimy skośnie dziobem, desant schodzi na pomost a potem dostawiamy rufę do pomostu. Unikamy płynięcia wzdłuż pomostu. Zatrzymujemy się w wyznaczonym miejscu. Pamiętamy o chronieniu burt i dziobu – robimy do bosakiem, odbijaczami lub rękojeścią pagaja. Nie używamy do tego celu rąk i nóg.

ODEJŚCIE OD POMOSTU

Odpowiednio wcześniej należy wyznaczyć stanowiska załozde i przygotować cumy oraz odbijacze. Cumi przygotowujemy nabiegowo tzn. tak, aby można je było wybierać, luzować i oddać pracując nimi z pokładu. Należy upewnić się czy wszyscy są na pokładzie. Na komendę sternika luzujemy i/lub oddajemy odpowiednie cumy i szpringi. Należy przećwiczyć odejście na silniku na biegu do przodu i na biegu wstecznym z pozycji burtą jak i na biegu wstecznym z pozycji dziobem do pomostu. Na żaglach odchodzimy od pomostu analogicznie jak od boji o ile stoimy w linii wiatru lub jeżeli da się postawić i wyluzować żagle tak, żeby nie pracowały – stawiamy je i odpowiednio luzując cumy – wybieramy. Przy wietrze dopychającym robimy overholung. Odchodząc od pomostu na silniku musimy uważać, aby nie zahaczyć nim o pomost. Pracujemy na cumach i szpringach przy odejściu tak żeby odstawić odpowiednio dziób albo rufę od pomostu. Można wystrzeliwać się na szpringach. Unikamy płynięcia równolegle do pomostu. Pamiętajmy o chronieniu burt i dziobu – robimy do bosakiem, odbijaczami lub rękojeścią pagaja. Nie używamy do tego celu rąk i nóg.

FERHOLUNG

Aby rozpocząć manewr musimy mieć założone obie cumy i oba szpringi. Przy ferholungu do przodu przenosimy cumę dziobową na dalszy poler, po czym pracujemy cumami z pokładu. Wybieramy cumę dziobową i szpring rufowy a luzujemy cumę rufową i szpring dziobowy. W momencie, gdy szpring rufowy ustawi się prostopadle do pomostu zaczynamy go luzować. Po wykonaniu manewru jacht stoi na cumie dziobowej, długim szpringu dziobowym i dwóch cumach rufowych (poprzednio były to cuma i szpring rufowy). Cumę dziobową i krótszą cumę rufową zostawiamy, szpring dziobowy przenosimy na poler bliżej dziobu a z dłuższej cumy rufowej robimy szpring rufowy.

Przy ferholungu do tyłu postępujemy analogicznie zaczynając od cumy rufowej. W czasie manewru jacht zawsze musi stać co najmniej na komplecie dwóch cum lub dwóch szpringów. W trakcie wykonywania manewru należy pamiętać o chronieniu burty. Cumami pracujemy z pokładu.

OVERHOLUNG

Przed manewrem należy przygotować dwie długie cumy.- stojąc burtą przy pomoście:

Możemy wykonać ten manewr na dwa sposoby: dziobem lub rufą do pomostu. Z uwagi na wystający poza rufę silnik przyczepny a czasem również podniesiony ster do poziomej pozycji płetwy sterowej (np. na Tango Family nie da się podnieść wyżej płetwy mieczowej a zdarza się, że przy pomoście jest za płytko by była opuszczona) overholung rufą do pomostu jest bardziej uciążliwy niż dziobem z koszem dziobowym, za który chwytając łatwo przeprowadzimy dziób i pomożemy obrócić jacht. Z drugiej strony trudno jest wykonać overholung dziobem do pomostu przy silnym wietrze wiejącym wzdłuż pomostu od dziobu.

Poniższy opis dotyczy obu wariantów manewru z tym, że wariat rufą do pomostu podany będzie w nawiasach. Stoimy burtą do pomostu na dwóch cumach i dwóch szpringach. Zdejmujemy cumę rufową i szpring dziobowy (cumę dziobową i szpring rufowy) jednocześnie zakładając długi szpring rufowy (dziobowy) zaknagowany na drugiej burcie. Następnie wybieramy ten szpring jednocześnie luzując drugi szpring, który też powinien być długą liną. Nie wolno zapomnieć o chronieniu dziobu (rufy) za pomocą odbijaczy, bosaka lub rękojeści pagaja. Nie używamy

rąk i nóg do chronienia dziobu (rufy). Dopuszczalne jest przesuwanie jachtu rękami za kosz dziobowy. Krytycznym momentem manewru jest chwila, kiedy jacht stoi prostopadle do pomostu. Wtedy właśnie możemy pomóc sobie przeprowadzając dziób jachtu stojąc na pomości i trzymając jacht za kosz dziobowy. Załoga przebywająca na pokładzie przenosi odbijacze na drugą burtę. W tym też momencie szpringi, na których dotychczas pracowaliśmy zmieniają się na cumy. Wybieramy nowopowstałą cumę rufową (dziobową), aby dociągnąć rufę (dziób) do pomostu natomiast nową cumę dziobową (rufową) przenosimy na dalszy poler i wybieramy luzując bądź oddając jednocześnie trzecią cumę, która aktualnie pracuje, jako szpring dziobowy (rufowy). Na koniec przenosimy cumę rufową (dziobową) na bliższy poler i zakładamy lub przekładamy szpringi. (Rysunek, który może pomóc w zrozumieniu opisu można znaleźć w podręczniku „Żeglarz i Sternik Jachtowy” Andrzeja Kolaszewskiego i Piotra Świdwińskiego, w wydaniu XI na stronie 464) - Stojąc dziobem/ rufą do pomostu i rufą/ dziobem do boji: (Rysunek w podręczniku „Żeglarz i Sternik Jachtowy” Andrzeja Kolaszewskiego i Piotra Świdwińskiego, w wydaniu XI na stronie 465 – wariant dziobem do pomostu i rufą do boji) Przy overholungu najważniejsze jest żeby obrócić jacht za pomocą cum i szpringów. W trakcie wykonywania manewru należy pamiętać o chronieniu burt i dziobu (rufy). Cumami pracujemy z pokładu. Jacht na każdym etapie manewru musi być zacumowany do pomostu minimum dwoma cumami bądź szpringami.

STAWANIE W DRYF

Aby stanąć w dryf jachtem typu słup należy wykonać z kursu bejdewind taki skręt sterem jak w przypadku zwrotu przez sztag, ale bez luzowania foka. Przechodzimy linię wiatru z fokiem przetrzymanym na wstecz i wybranym maksymalnie grotem. Ster cały czas trzymamy tak jak na początku czyli rumplem na nawietrzną. Fok odkręci nam dziób. Jacht odpadnie od wiatru i będzie się poruszał wstecz. Następnie zapracuje wybrany grot i podostrzymy płynąc do przodu. Potem znowu zapracuje fok itd. Jacht powinien ustawić się generalnie bokiem do wiatru i poruszać się jak opadający liść w kierunku z wiatrem. Nawet przy silnym wietrze wbrew pozorom jest to manewr bezpieczny. Manewr ten jest zasadniczą częścią manewru monachijskiego, czyli jednego z manewrów stosowanych przy wypadnięciu człowieka za burtę. Manewr monachijski z bajdewindu może wykonać jedna osoba. Jest on również często stosowany na jachtach morskich, kiedy załoga chce spokojnie zjeść obiad – nawet przy silnym wietrze jacht ustawiony w dryf nie skacze na falach. Nie wszystkie jachtu równie łatwo wprowadzić w dryf.

KŁADZENIE MASZTU

Aby położyć maszt należy zrzucić żagle a często też odpiąć bom od masztu.

Wyznaczamy osobę, która odepnie sztag od sztagownika, drugą odpowiedzialną na luzowanie liny będącej przydłużeniem sztagu (trzeba najpierw rozbuchtować tę linę i obłożyć o kabestan), kolejną do asekuracji masztu (ta osoba staje pod masztem i kładzie go sobie na ramieniu, może to być więcej niż jedna osoba) i jeszcze jedną, która zajmie się zbieraniem lin (topenanty, achtersztagu) tak, aby nie wpadły do wody. Maszt kładziemy powoli. Nie można ufać w 100% linie od patentu do składania masztu. Staramy się tak kłaść maszt żeby przez cały czas pozostawał w osi jachtu i nie uciekał na boki (inaczej możemy skrzywić piętę masztu) a na samym końcu kładziemy go na krzyżaku lub innym przeznaczonym do tego urządzeniu. Jeżeli coś blokuje, maszt nie chce dalej iść to może być to: wanta zaczepona o słupek od relingów, linka od rolera foka, zaknagowany po sklarowaniu lub obłożony o kabestan szot foka, jakaś inna linka zaczepona o słupek relingów, kabestan lub zaknagowana.

Po złożeniu masztu zwiększa się nasza długość, zyskujemy kilka metrów za rufą – pamiętajmy o tym przy sterowaniu a w szczególności na zakrętach w wąskich kanałach oraz przy holowaniu. Maszt można składać stojąc przy pomocy o ile potem wystarczy nam miejsca na manewr wyjścia, na boji, kotwicy lub płynąc na silniku. Łatwiej będzie nam składać maszt idąc pod wiatr (na silniku, ewentualnie na pagajach o ile wystarczy nam osób w załodze) w szczególności, gdy jest on silny.

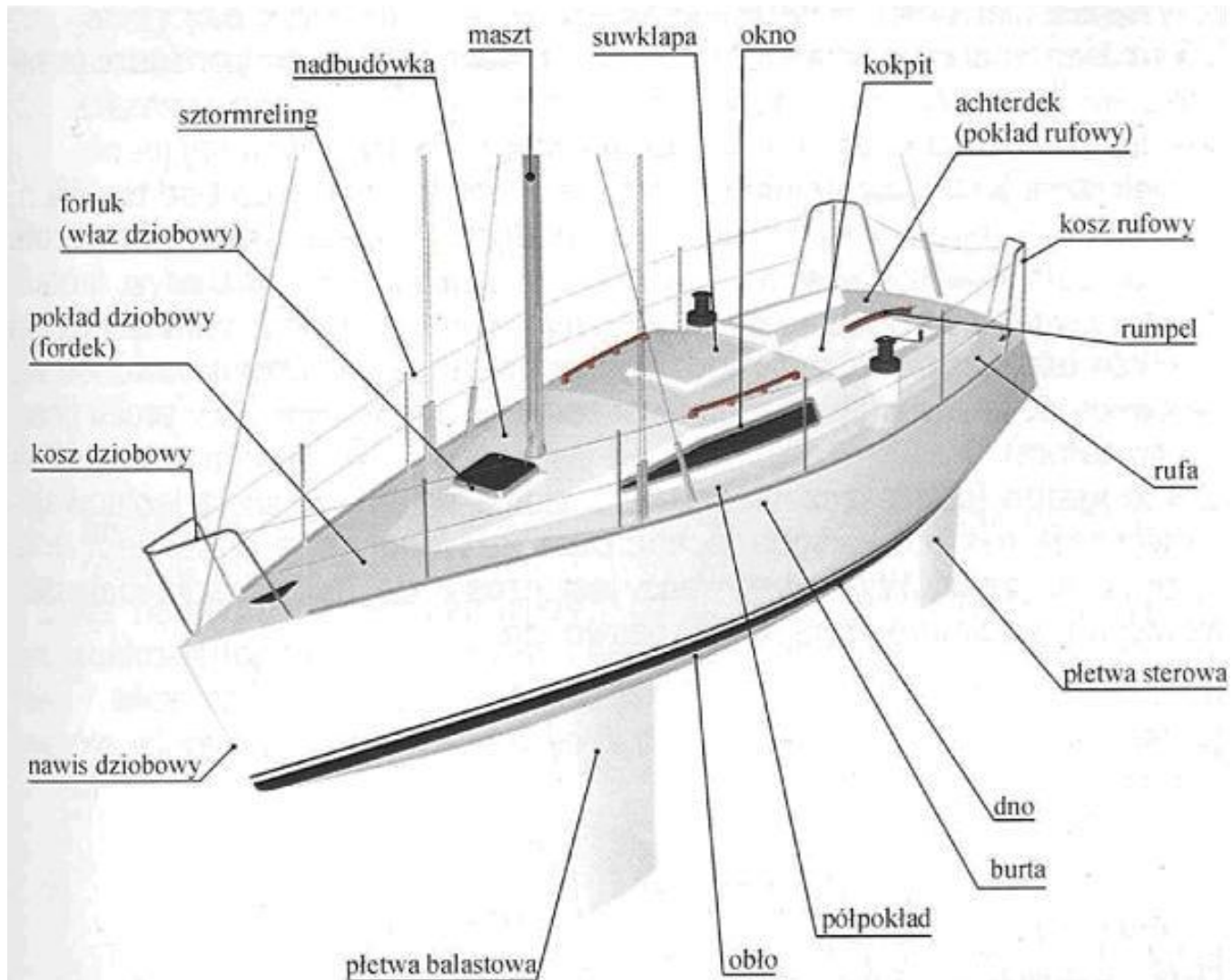
STAWIANIE MASZTU

Wyznaczamy osoby analogicznie jak przy składaniu masztu z tą tylko różnicą, że luzujący linę od patentu do kładzenia masztu będzie ją teraz wybierał a asekurujący poprzednio maszt będą go pchać do góry. Główną siłą stawiającą maszt są osoby pchające go do góry a nie osoba wybierająca linę. Jeżeli coś blokuje, maszt nie chce dalej iść to może być to: krawał, którym przywiązaliśmy m.in. achtersztąg do kozła, wanta zaczepiona o słupek od relingów, linka od rolera fok, zaknagowany lub obłożony o kabestan szot fok, jakaś inna linka zaczepiona o słupek relingów, kabestan lub zaknagowana. Należy pilnować, aby maszt cały czas pozostawał w osi jachtu i nie uciekał na boki (inaczej możemy skrzywić piętę masztu). Stawianie masztu jest zakończone dopiero wtedy, gdy sztag zostanie zamocowany do sztagownika, czyli po włożeniu przytyczki i zabezpieczeniu jej zawleczką. Stawiając maszt upewnijmy się czy mamy na tyle miejsca nad sobą, aby to zrobić. Maszt można stawiać stojąc przy pomoście (o ile udało się nam do niego dobić nie robiąc nikomu krzywdy złożonym masztem), na boji, kotwicy lub płynąc na silniku Łatwiej stawia się maszt przy wietrze od rufy.

NIEKTÓRE KOMENDY:

- „załoga na pokład”
- „przygotować fok/grot do stawienia” -> „jest przygotować fok/grot do stawienia” ->
- „przygotować fok/grot do stawienia klar”
- „fok/grot staw/góra” -> „jest fok/grot staw/góra” -> „fok/grot po stawieniu klar”
- „prawy/lewy foka szot wybieraj/wyberz/luzuj/luz” -> „jest prawy/lewy foka szot
- wybieraj/wyberz/luzuj/luz”
- „chroń dziób/burtę/rufę”
- „przygotować odbijacze na prawej/lewej burcie”
- „odbijacze na pokład”
- „ster prawo/lewo/prawiej/lepiej/lecko prawo/lecko lewo/prawo na burt/lewo na
- burt/dość prawo/dość lewo/zero”
- „sternik tak trzymaj”
- „przygotować silnik do włączenia”
- „silnik włącz/wyłącz”
- „silnik mała/pół/cała naprzód/wstecz”
- „silnik stop” – na bieg jałowy
- „silnik większe/mniejsze obroty”
- „prawy/lewy foka szot wybieraj/wyberz/luzuj/luz”
- „fok prawo/lewo na wiatr”
- „ w (kurs względem wiatru) ster i komendę zdaję/przejmuję”
- „balast na prawą/lewą burtę”
- „pagaje/wiosła chwyc”
- „pagaje/wiosła” – zapowiedź innych komend/wyciągnąć pagaje/wiosła z wody
- „pagaje/wiosła, obie/prawa/lewa naprzód/wstecz/hamuj”
- „cuma na ląd/boję”
- „cumę dziobową/rufową wybieraj/luzuj/oddaj”
- „szpring dziobowy/rufowy wybieraj/luzuj/oddaj”
- „desant/człowiek na ląd”
- „do zwrotu przez sztag/rufę”
- „środki ratunkowe człowiekowi rzuć/podać”
- „podebrać człowieka na wysokości ...”
- „człowiek na pokładzie”
- „udzielić człowiekowi pierwszej pomocy”
- „uwaga na nogi” -> „jak patrzy kotwica” -> „kotwica patrzy naprzód/ w prawo
- w bok/w lewo w bok” -> „kotwicę wybierać” -> „kotwica pion” -> „kotwicę rwij” ->
- „kotwica puściła” -> „kotwica na pokład”

Budowa jachtu



Części jachtu

źródło: Żeglarz i Sternik jachtowy

Pojęcia:

Pokład (dek) - wodoszczelne pokrycie kadłuba od góry. Przednia część pokładu to **pokład dziobowy (fordek)**, a tylnia - **pokład rufowy (achterdek)**. **Nadbudówka** to konstrukcja mająca na celu zwiększenie wysokości użytkowej jachtu. Pokład otoczony jest obramowaniem zwanym **nadburciem (flaszburta)** lub **relingiem**. Sztormreling to zwrot służący do określenia barierki z liny stalowej podpartej na słupkach otaczającej pokład. Chroni on załogę przed wypadnięciem za burtę. Na dziobie i rufie linka ta przechodzi w balustrady wykonane z rur i na stałe przymocowane do pokładu (odpowiednio nazywane: **kosz dziobowy, kosz rufowy**).

Kokpit - wgłębienie w pokładzie przeznaczone dla sternika i załogi. Pokład, który biegnie wzdłuż nadbudówki lub kokpitu to **pólpokład**. **Zejsiówki i luki** służą do komunikacji pomiędzy pokładem a wnętrzem kadłuba. Wyróżniamy tutaj **forluk** (właz dziobowy) **iachterluk** (właz rufowy). Włazy zamykamy za pomocą drzwiczek lub kłap poziomych (**suwklapa**) i pionowych (**sztorckłapa**).
Okna umieszczone na pionowych ścianach nadbudówek to **iluminatory (bulaje)**, a umieszczone w pokładzie lub w dachu to **światliki (skajlajty)**.

Wnętrze jachtu:

1. **Forpik** - dziobowy przedział kadłuba
2. **Mesa** - pomieszczenie mieszkalne dla załogi
3. **Kokpit** - część między środkiem kadłuba a rufą
4. **Achterpik** - rufowy przedział kadłuba

Funkcje bytowe i techniczne spełniają:

1. **Kubryk** - wieloosobowe pomieszczenie mieszkalne
2. **Kambuz** - pomieszczenie w którym znajduje się kuchnia
3. **Kabina nawigacyjna** - pomieszczenie przeznaczone dla pracy nawigatora
4. **Kingston** - wc, toaleta jachtowa

Schowki gdzie będziecie trzymać swoje rzeczy osobiste lub służące do przechowania elementów jachtu to **bakisty**. Najniższe miejsce kadłuba pomiędzy **gretingiem (podłoga)** a poszyciem dna nazywa się **zęzą**.

Czym jest osprzęt jachtu żaglowego?

Są to urządzenia stosowane na pokładzie i drzewcach, służące do mocowania olinowania lub ożagowania jachtu. Dzieli się on na **ruchomy (takielunek) i stały**. Do osprzętu stałego zaliczamy: maszty, olinowanie stałe oraz drobny osprzęt pokładowy.

Maszty.

Główny maszt to **grotmaszt** i w większości rodzajów osprzętu żaglowego dwumasztowego stoi na pierwszym miejscu od dziobu, drugi maszt to **bezanmaszt**. Jeżeli pierwszy maszt jest niższy, nazywany jest **fokmasztem**, drugi grotmasztem, a trzeci bezanmasztem.

Dolny koniec masztu to **pięta** umieszczona w gnieździe, górny - **top**, drzewce masztu na całej swojej długości nazywa się **kolumną**. **Salingi** to rozpórki, które zwiększają kąt między olinowaniem stałym a osią masztu. Część masztu powyżej salingu nazywa się **stegną**. Maszt może być na stałe zamocowany w **opętniku** lub ruchomo w **cęgach**.

Olinowanie stałe. Wanty i sztagi.

Sztagi i achtersztagi są to liny utrzymujące maszt w płaszczyźnie podłużnej jachtu. Wanty natomiast podtrzymują i usztywniają maszt w płaszczyźnie prostopadłej do płaszczyzny symetrii kadłuba.

Drobny osprzęt pokładowy stanowią:

1. **Knagi** - służą do mocowania (obkładania lin)
2. **Kipy** - metalowe lub drewniane oczka mocowane do pokładu i służące do przeprowadzania przez nie szotów żagli
3. **Kabestany** - urządzenia wspomagające wybieranie lin (szotów, fałów). Działają na zasadzie kołowrotu w postaci windy (wyciągarki) o osi pionowej lub poziomej. Dają wielokrotne przełożenie siły.
4. **Podwiesz burtowa i sztagownik** - okucia metalowe służące do przymocowania lin olinowania stałego do kadłuba, przymocowane na stałe do elementów szkieletu.
5. **Ściągacz** - służy do łączenia końców lin olinowania stałego z podwieszami czy sztagownikami oraz do regulacji naprężenia olinowania.
6. **Poler lub pacholek** - słupek na trwale mocowany do pokładu w dziobowej części jachtu, służący do mocowania lin na pokładzie, wykorzystywanych do cumowania, kotwiczenia lub holowania.
7. **Półkluza lub kluza** - metalowe okucie od góry otwarte lub zamknięte, służy do prowadzenia cum i lin kotwicznych, umieszczone po obu stronach kadłuba na dziobie i rufie.

Osprzęt ruchomy (takielunek) stanowią: omasztowanie ruchome (bomy, gafle, reje, flagsztok), olinowanie ruchome, żagle oraz drobny osprzęt żaglowy.

Omasztowanie ruchome.

Bomem - nazywa się drzewce mocujące dolny lik żagla (należy na niego uważać zwłaszcza podczas zwrotów, gdyż niechcący może się przyczynić do naszego wypadnięcia za burtę lub spowodować inne uszkodzenia - zwłaszcza głowy).

Gafel - to drzewce usztywniające lik górny żagla gaflowego i opierające się gradą o maszt.

Reja - to poziome drzewce, służące do mocowania górnych lików żagli (bardzo efektownie wyglądają zwłaszcza na wielkich żaglowcach).

Flagsztok - to drzewce na których zawieszana jest bandera.

Olinowanie ruchome

Są to liny służące do manewrowania żaglami oraz do poruszania niektórymi częściami osprzętu. Do olinowania ruchomego zaliczamy: **fały, szoty, halsy, szkentle, topenanty, obciążacze bomu, oraz liny pomocnicze: cumy i szpringi.**

Fały - wszelkiego rodzaju liny służące do podnoszenia żagli lub innych ruchomych części osprzętu. Przeciwnościem fałów są kontrafały.

Szoty - liny służące do manewrowania żaglami tj. ustawiania żagli w żądanym położeniu.

Hals - to lina naciągająca róg halsowy żagla.

Szkentla - to lina naciągająca róg szotowy żagla.

Topenantę - stosuje się na jachtach z ożaglowaniem trójkątnym. Jest to lina przytrzymująca nok bomu i w razie potrzeby unosząca go do góry.

Obciążacz bomu - to linka działająca w kierunku przeciwnym niż topenanta.

Do cumowania, unieruchomienia jachtu przy nabrzeżu w porcie służą cumy, szpringi i muringi. Lina biegnąca od dziobu jachtu do przodu to cuma dziobowa, lina biegnąca od rufy jachtu do tyłu to cuma rufowa.

Szpring dziobowy to lina biegnąca od dziobu w kierunku rufy, szpring rufowy to lina biegnąca od rufy w kierunku dziobu. Muring to lina służąca do cumowania jachtu do nabrzeża, gdzie jeden koniec muringu zamocowany jest do nabrzeża a drugi do zatopionego w wodzie obciążenia.

Budowa żagla.

Żagiel to płat tkaniny z tworzywa sztucznego, na który działa wiatr wywołując powstawanie siły aerodynamicznej. Każdy żagiel uszyty jest z **brzytów (pasów tkaniny)**. Brzegi żagla to **liki** - przy maszcie jest **lik przedni**, przy bomie **lik dolny**, z tyłu **lik wolny (tylni)**. **Refbanta** to wzmocniony pas żagla umożliwiający dzięki **remizkom** z przewleczonymi przez nie **refsejzingami** refowanie (zmniejszanie) powierzchni żagli. Remizka to okucie wzmacniające otwór w żaglu. Refsejzingami (**reflinkami**) nazywa się linki służące do obwiązywania zrefowanej części żagla do bomu.