

4 Na jachcie turystycznym

Wybór jachtu

Wystarczy odwiedzić marinę lub zajrzeć do prasy żeglarskiej, aby zdać sobie sprawę, że wybór jachtów jest ogromny. Wiele z nich wygląda niemal identycznie, różnią się jednak rozmiarem i kształtem, są nowe i wyeksploatowane, wykonane z laminatu, drewna, stali, aluminium, a nawet cementu!



JAKA JEST NAJLEPSZA WIELKOŚĆ JACHTU?

W 1970 r. jacht o długości 8 m (27 stóp) był uznawany za odpowiednio duży, aby żeglować na nim z rodziną i przyjaciółmi. Od tamtego czasu wielkość jachtów rosła wraz z ludzkimi aspiracjami. Kadłuby długości 11 m (37 stóp) stały się standardem w rodzinnym pływaniu, a łodzie 15-metrowe (50 stóp) stanowią już widok powszechny. Większość jachtów mieści się w przedziale od około 8,5 m do 12 m (od 28 do 40 stóp), przy czym są to jednostki jednomasztowe o ożaglowaniu bermudzkim, których kadłuby są wykonane z laminatu.

Cornish Shrimper to współczesny niewielki jacht, skonstruowany w tradycyjnym stylu, wyposażony w kolorowe żagle, w tym gaflowy grot



Parker 275 to mały jacht z podnoszonym kilem i sterem, dzięki czemu można go zacumować na płytkiej wodzie i wodować za pomocą przyczepy podlodziowej



Swan to legenda, perła wśród jachtów, o której posiadaniu marzy wiele osób. Należy do klasycznych modeli o długości 14,6 m (48 stóp). To konstrukcja zaprojektowana specjalnie dla członków New York Yacht Club

WIĘKSZY JACHT

- Większy jacht powinien płynąć szybciej, ponieważ ma dłuższą linię wodną. Większa prędkość to wcześniejsze przybycie do celu.
- Większy jacht powinien zapewnić załodze odpowiedni komfort podczas żeglugi w trudnych warunkach. Im większa bowiem jest łódź, tym łagodniej pracuje na fali. Niedoświadczone osoby będą się mniej bały i raczej będą mniej podatne na chorobę morską na większym jachcie, którego ruchy na fali nie są tak dynamiczne.
- Na większym jachcie jest dużo miejsca w kokpicie i pod pokładem, dzięki czemu żeglarze nie muszą żyć w ścisku. Jest to ważne zwłaszcza przy złej pogodzie, ponieważ gdy jesteś zmarznięty i wyziębiony, ostatnią rzeczą, jakiej pragniesz, jest brak miejsca w kabinie. Więcej przestrzeni to komfort zbliżony do warunków w domu – obszerne dwuosobowe kabiny z możliwością stania, duża mesa, obszerniejszy kambuz z miejscem do przechowywania, kingston i prysznic na jachcie. Większa nawigacyjna to niewątpliwa zaleta w codziennym prowadzeniu jachtu.

CO TRZEBA ROZWAŻYĆ

- Wraz z rozmiarem jachtu rosną ceny. Większe żagle to więcej płótna, mocniejsze kabestany, a także dłuższe fały, szoty i inne liny. Więcej przestrzeni na pokładzie oznacza potrzebę instalacji drogich, skomplikowanych urządzeń i systemu sanitarnego.
- Roczny koszt posiadania jachtu wzrasta proporcjonalnie do rozmiaru jednostki. Cenniki większości marin i portów przewidują stałą kwotę za stopę lub metr długości kadłuba. Potrzeba więcej puszek farby antyporostowej, aby zabezpieczyć dno. Jeśli wystąpi awaria, naprawa może być bardzo droga. Im większy jest jacht, tym wyższe są koszty jego utrzymania.
- Większe jednostki generalnie mają większe zanurzenie, chociaż wiele zależy od typu jachtu. Duże zanurzenie oznacza potrzebę głębokiej wody na kotwicowisku lub przy boi, podczas gdy mniejsze jednostki mogą bezpiecznie podchodzić bliżej brzegu.
- Duża jednostka może być trudna do obsłużenia przez okrojoną załogę. Trzeba operować większymi żaglami podczas płynięcia i radzić sobie podczas manewrów w marinie.
- Dłuższy jacht potrzebuje więcej przestrzeni podczas obracania się w marinie. Co ciekawe, współczesna jednostka wyposażona w ster strumieniowy może być o wiele łatwiejsza w manewrowaniu niż mniejszy, tradycyjny jacht z długim kilem.

Na świecie jest ogromna liczba marin, więc jest w czym wybierać, ale w niektórych rejonach miejsca na duże jednostki jest mało i trzeba czekać w kolejce

Nie potrzebujesz dużego jachtu, aby mieć komfort i dobrze się bawić. To jest kabina jachtu Shrimper o długości jedynie 5,8 m (19 stóp)



Wybór jachtu turystycznego

Każdy jacht to kompromis. Niektóre są projektowane z myślą o pływaniu rodzinnym, co oznacza, że są tak samo komfortowe w trakcie żeglugi jak podczas postoju w porcie. Inne są stworzone z myślą o jak najlepszych osiągach pod żaglami, co oznacza mniej komfortu i miejsca dla załogi.



▲ Klasyczny drewniany jacht jest piękny, ale jego konserwacja zabiera dużo czasu oraz wymaga sporych nakładów finansowych



▲ Wśród starszych jachtów można znaleźć prawdziwe perełki. Ten 8,5-metrowy Twister to klasyk z długim kilem, zbudowany z drewna i pokryty laminatem



▲ Przy dobrej pogodzie żeglowanie z rodziną to zawsze przyjemność! Dobrym pomysłem jest wyczarterowanie jachtu na taki rejs

JAKI TYP JACHTU JEST NAJLEPSZY

Tradycyjny jacht drewniany

Większość drewnianych jednostek ma już swoje lata, chociaż wciąż – ponosząc ogromne koszty – buduje się takie jachty. Typowy drewniany jacht ma długi kil, wąski kadłub i niezbyt dużo przestrzeni pod pokładem. Tradycjonalista wyposaży swoją jednostkę w drewniany maszt i bom. Takielunek może być bardziej złożony – jol i kecz mają bezanmaszt w części rufowej, szkuner ma drugi maszt z przodu, a ożaglowanie gaflowe zakłada dodatkowe drzewce, do którego zamocowany jest lik górny grota. Drewniane jachty są często piękne i wyróżniają się spośród tłumu laminatowych jednostek. Niestety ich utrzymanie jest czasochłonne i bardzo kosztowne.

Klasyczny jacht z długim kilem

Jachty klasyczne z długim kilem odznaczają się zazwyczaj solidnością i niezawodnością, a także dobrą dzielnością morską. Nie są szczególnie szybkie w porównaniu ze współczesnymi jednostkami z finkilem. Mogą się bardziej przechylać, jeżeli kadłub jest mocno zanurzony, a także trudno nimi manewrować na silniku. Niewielka szerokość przekłada się na ograniczoną przestrzeń pod pokładem. Niezależnie od powyższego jacht z długim kilem to klasyczna piękność dla entuzjastów takich konstrukcji. Solidność wykonania laminatu i odpowiednie linie kadłuba to wizytówka jachtów zbudowanych w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych. Są one cenione na rynku wtórnym.

Jacht rodzinny

Jest to najbardziej popularny typ jachtów. Celem konstrukcji jest jak najlepszy kompromis między walorami żeglugowymi i łatwością obsługi a komfortem życia na pokładzie. Typowo jachty te są budowane z laminatu, wyposażone w długi kil i ożaglowanie bermudzkie. Im szerszy i głębiej zanurzony jest kadłub, tym więcej oferuje przestrzeni do życia.

Jacht sportowo-turystyczny

Nacisk w konstrukcji został położony na sprawność żeglugową oraz komfort życia załogi. Taki jacht ma mniej miejsca pod pokładem niż jacht rodzinny. Cechują go głębszy kil i wyższy maszt, a co za tym idzie – większa szybkość pod żaglami i rys regatowy. Samo żeglowanie taką jednostką stanowi źródło pozytywnych emocji, ale jest bardziej wymagające – do obsługi żagli potrzeba więcej osób.

Jacht oceaniczny

Jest to jednostka, którą można wypłynąć w rejs dookoła świata. Nie musi być duża, ale musi być solidnie wykonana i niezawodna. Tradycyjne jachty oceaniczne są wyposażone w długi kil, podczas gdy nowoczesne jednostki zazwyczaj mają finkil. Oprócz drewna i laminatu do budowy kadłuba można wykorzystać aluminium lub stal w celu osiągnięcia maksymalnej wytrzymałości. Siatkobeton przez chwilę cieszył się popularnością jako łatwy w użyciu materiał do własnoręcznej budowy jachtu.

Jachty z podnoszoną płetwą balastową

Niektóre jachty mają płetwy balastową i sterową, które podnosi się pionowo w górę lub uchyla. Umożliwia to wpłynięcie na silniku na płytką wodę i postój tam, gdzie jednostki z konwencjonalnym kilem nie mają wstępu. Podstawowe wady takiego rozwiązania to wyższy koszt i większy zakres konserwacji. Dochodzi też niewielka utrata przestrzeni wewnątrz jachtu – chodzi o miejsce, gdzie chowa się płetwa balastowa. Jednostki z unoszonym balastem mogą być wodowane z przyczepy, o ile są wystarczająco małe, aby zmieściły się na slipie.

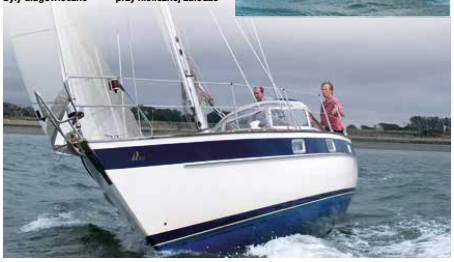
Wielokadłubowce

Katamarany morskie mogą zapewnić bardzo przestronne wnętrze mieszkalne. W pływakach znajdują się kabiny, a na pokładzie je łączącym jest duży salon. W przeciwieństwie do jednokadłubowca katamaran się nie przechyla, nie ma zatem ryzyka wywrotki. Z kolei turystyczny trimaran odznacza się lepszymi parametrami żeglugowymi, zwłaszcza na wiatr, ale przestrzeń mieszkalna w środkowym kadłubie jest stosunkowo niewielka.



▼ Hallberg Rassy to szwedzka linia jachtów zaprojektowanych do pływania turystycznego. Są solidne, niezawodne i budowane tak, aby były długowieczne

▶ Jachty sportowo-turystyczne łączą walory żeglugowe z komfortem załogi. Prędkość wynika z dużej powierzchni ożaglowania, co z kolei stanowi utrudnienie przy nielicznej załodze





▲ Jacht z unoszoną płetwą balastową Parker 275 ma doskonałe walory żeglugowe, przy czym może wpłynąć na silniku na bardzo płytką wodę. Jedyną wadą jest to, że płetwa balastowa zajmuje sporo miejsca pod pokładem



▶ Dragonfly 800 to mały turystyczny trimaran o świetnych parametrach żeglugowych, jednak przestrzeń mieszkalna jest tu niewielka

Wnętrze jachtu turystycznego

Wnętrze współczesnego jachtu stanowi kompromis pomiędzy praktycznymi rozwiązaniami na morzu i komfortem przy kei. Ten rozdział opisuje jacht długości około 10 m (32 stóp).

ZEJŚCIÓWKA

Wejście do przestrzeni pod pokładem to zejściówka. Znajduje się w przedniej części kokpitu. Zamykają ją pozioma pokrywa przesuwna – suwklapa – oraz drzwi lub wkładane w pionie sztorcklapy. Muszą one stawić opór załamującym się falom w ekstremalnych warunkach, gdy załoga szuka schronienia pod pokładem.
Na zewnątrz oraz wewnątrz zejściówki powinny być rozmieszczone solidne uchwyty na całej długości schodni prowadzącej do mesy.
Schodnię można podnieść, aby zyskać dostęp do silnika znajdującego się pod podłogą kokpitu.

SALON / MESA

Jest to główna przestrzeń życiowa załogi. Wchodzi się do niej bezpośrednio z zejściówki. W mesie na środku jest stół, a po obu jego stronach siedziska, które powinny zapewnić miejsca do siedzenia dla wszystkich osób na pokładzie.
To tutaj załoga spędza razem czas. Często stół w mesie można obniżyć, tak by stał się on częścią rozkładanej koi dwuosobowej. Siedzisko po drugiej stronie mesy jest wykorzystywane jako koja jednoosobowa.

KAMBUZ

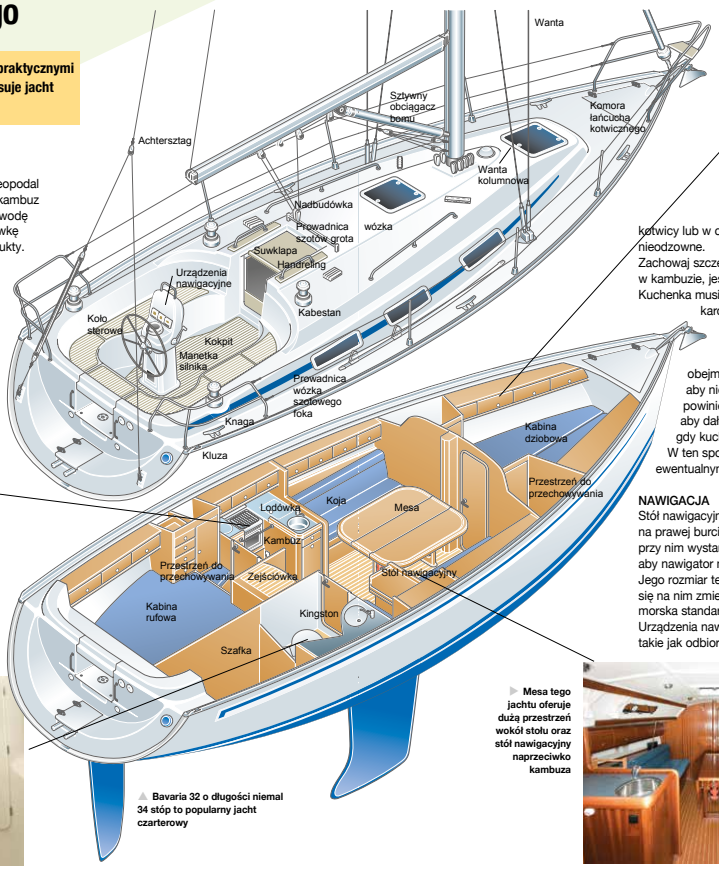
Zazwyczaj znajduje się nieopodal zejściówki. Współczesny kambuz jest wyposażony bieżącą wodę ciepłą i zimną i dużą lodówkę na łatwo psujące się produkty. Zużywa ona dużo prądu, co oznacza, że podłączanie jachtu do sieci podczas cumowania w marinie i uruchamianie silnika raz na jakiś czas podczas postoju na kotwicy lub w czasie płynięcia jest nieodzowne.
Zachowaj szczególną ostrożność w kambuzie, jeśli jacht pracuje na fali. Kuchenka musi być zawieszona na kardanie, dzięki czemu będzie się wychylać przeciwnie do przechyłu jachtu. Dodatkowe obejmy przytrzymają garnki, aby nie spadły. Zawór gazu powinien być łatwo dostępny, aby dało się odciąć dopływ gazu, gdy kuchenka nie jest używana. W ten sposób zapobiega się ewentualnym wyciekom.



▲ **Kambuz jest tak projektowany, aby uzyskać maksymalnie dużo przestrzeni na przygotowywanie i przechowywanie jedzenia**

▼ **Kompaktowa toaleta (kingston) obejmuje umywalkę, prysznic, WC i szafki**





▲ **Bavaria 32 o długości niemal 34 stóp to popularny jacht czarterowy**

NAWIGACJA

Stół nawigacyjny zazwyczaj znajduje się na prawej burcie. Powinno być przy nim wystarczająco dużo miejsca, aby nawigator mógł wygodnie usiąść. Jego rozmiar też jest ważny – powinna się na nim zmieścić złożona na pół mapa morska standardowych rozmiarów. Urządzenia nawigacyjne i łącznościowe, takie jak odbiornik GPS i radio VHF, często instaluje się obok stołu nawigacyjnego.

▶ **Mesa tego jachtu oferuje dużą przestrzeń wokół stołu oraz stół nawigacyjny naprzeciwko kambuza**



▶ **Kabina dziobowa na jachcie Bavaria 32 jest duża i wygodna dla dwóch osób i ich rzeczy**

KABINA RUFOWA

Na jachcie może znajdować się jedno- lub dwuosobowa kabina z szeroką koją. Tam też powinna mieścić się klapa umożliwiająca dodatkowy dostęp do silnika.

KABINA DZIOBOWA

Zazwyczaj składa się na nią koja na prawej burcie i druga na lewej burcie, które można połączyć wkładką, tworząc tym samym dwuosobową koję w kształcie litery V. Forluk zapewnia wentylację oraz dostęp światła. Jest to wygodne miejsce do spania w czasie postoju, jednak podczas żeglugi i ruchu dziobu na fali nie jest już tak komfortowo.

KINGSTON

Toaleta morska, czyli kingston, ma połączenie z wodą zaburtową zabezpieczone zaworami dennymi, które w normalnych okolicznościach mogą być otwarte. Spłukiwanie toalety polega na wpompowaniu do niej wody morskiej i odpompowaniu nieczystości za burtę albo do specjalnego zbiornika, który można opróżnić do morza. Pamiętaj, że zbyt duża ilość papieru toaletowego i inne odpady mogą zablokować rury, których udrożnienie nie jest przyjemnym zadaniem. W umywalce znajdziesz bieżącą wodę ciepłą i zimną. Jest też prysznic wyposażony w elektryczną pompkę odpompowującą wodę ze studzienki brodzika.

Na pokładzie

Gdy załoga jest na pokładzie, znajduje się w kokpicie, na półpokładach po obu burtach, na pokładzie dziobowym lub na nadbudówce. Większość czasu spędza w kokpicie, który zapewnia komfort i bezpieczeństwo. Na półpokłady i na dziób wychodzi, aby zająć się żaglem przednim lub podczas cumowania.





▼ W kokpicie siedzi się wygodnie. Dostęp do zejściówki jest bezpośredni, a owiewka znacząco poprawia komfort załogi

◀ Kolumna steru, na której założone są koło sterowe oraz kompas sterowy, znajduje się na rufie. Na rysunku jacht Sweden Yachts 390

KOKPIT
Kokpit jest kluczowym miejscem na jachcie. To tu ma miejsce sterowanie. Na nowoczesnych jachtach wszystkie liny są sprowadzone do kokpitu lub na nadbudówkę po obu stronach zejściówki. Kabestany szotowe żagla przedniego lub spinakera są zamontowane na wzmocnionych elementach ławek kokpitu. Lina od rolera żagla przedniego jest poprowadzona wzdłuż burty w stronę rufy do knagi szczękowej znajdującej się w zasięgu rąk załogi w kokpicie. Szot grota może być poprowadzony do szyny w kokpicie lub na nadbudówce. Kabestany i stopery fałów, obciągacza bomu i refszkentli grota zazwyczaj są umieszczone na nadbudówce. Miejsce dla sternika znajduje się w tylnej części kokpitu. Na mniejszych jednostkach, o długości do około 7 m (23 stóp), do sterowania używa się rumpla. Czasem można go podnieść do pionu, aby nie zawadzał w kokpicie, gdy nie jest używany. Na większych jednostkach montuje się koło sterowe na kolumnie. Na niej umieszczony jest kompas sterowy. Niektóre jachty są wyposażone w dwa połączone koła sterowe po obu stronach kokpitu. Dzięki temu zyskuje się łatwy dostęp do platformy rufowej i drabinki pływackiej. Ławki po obu stronach kokpitu powinny zapewnić wystarczająco dużo miejsca dla całej załogi. Jeśli jacht się przechyla, wygodniej siedzi się po stronie nawietrznej. Dobrze zaprzyj się stopami, aby nie ześliznąć się w dół, na zawietrzną.
Nadbudówka powinna stanowić osłonę dla załogi od wiatru i bryzgów. Składana osłona, jeżeli jest zamontowana, stanowi dodatkową ochronę, ale może ograniczać widoczność przed dziobem. Sternik musi przez cały czas widzieć, co dzieje się przed dziobem, zwłaszcza podczas manewrów w marinie.
Rurki kosza rufowego (solidnego relingu na rufie jachtu) zamykają przestrzeń na rufie, stanowiąc dodatkową ochronę.

PÓŁPOKŁADY
Wąskie elementy pokładu po obu burtach stanowią drogę do pokładu dziobowego i masztu. Na większości jachtów pokład jest laminatowy, pokryty powłoką antypoślizgową. Eleganckie wykończenie to okładzina teakowa, która wygląda dobrze i stanowi doskonałą powierzchnię antypoślizgową. W dobrej pogodzie załoga często siada na półpokładzie burty nawietrznej.

NADBUDÓWKA
Aby pracować przy maszcie, w szczególności zrzucać grot, musisz wejść na nadbudówkę. Uważaj: błyszczące obłe powierzchnie z laminatu mogą być śliskie.



▲ Półpokład to przejście wzdłuż burty po stronie nadbudówki, na której znajdują się handrelingi

PRZECHOWYWANIE
Bakisty w kokpicie zapewniają miejsce na liny cumownicze, odbijacze, ponton, szczotki, wiadra, narzędzia i pozostałe rzeczy, które mogą się przydać na pokładzie. Gdy otwierasz bakistę, upewnij się, że pokrywa jest zabezpieczona w pozycji otwartej – wiatr może spowodować jej gwałtowne opadnięcie, prosto na twoją głowę. Na większości jachtów na rufie jest specjalna bakista przeznaczona na butle gazowe, które dostarczają gaz do kuchenki. Zawsze zamykaj zawór na butli, gdy jej nie używasz.

POKŁAD DZIOBOWY
Załoga potrzebuje dostępu do pokładu dziobowego podczas cumowania i kotwiczenia. Może on być pokryty teakiem lub antypoślizgową powłoką laminatową. Zbudowany z rurek kosz dziobowy zamyka pokład od strony dziobu, stanowiąc dodatkowe zabezpieczenie dla załogi.

▼ Teakowy pokład na jachcie Oyster nie tylko elegancko wygląda, ale ma też doskonałe właściwości antypoślizgowe. Nadbudówka przed masztem płynnie przechodzi w pokład dziobowy, dzięki czemu poruszanie się załogi po pokładzie jest łatwiejsze



Osprzęt pokładowy

Specjalistyczny osprzęt pokładowy sprawia, że żeglowanie jest przyjemne i w ogóle możliwe dla większości ludzi. Nie musisz być wybitnie sprawny fizycznie lub wyjątkowo silny, aby obsłużyć żagle czy rzucić kotwicę!

KABESTANY

Żagle na jachcie generują naprawdę duże siły. Na jednostkach o długości od około 7 m (23 stóp) niewielki kabestan na nadbudówce pomoże w wybieraniu fałów foka i grota. Wybrany fał można zabezpieczyć w stoperze zaciskowym. Ten sam kabestan można wykorzystać do napięcia lin służących do refowania grota. Większe dwubiegowe kabestany, rozmieszczone po obu stronach kokpitu, służą do wybierania szotów żagla przedniego. Kabestany samoknagujące są zaprojektowane tak, aby mogła je obsługiwać jedna osoba, która operuje korbą. Wolny koniec liny przechodzi przez szczelinę, w której jest przytrzymywany.

KORBY

Ta sama korba pasuje do gniazda na górze każdego kabestanu. Mocowanie jest identyczne, ale do większych obciążeń przydaje się masywniejsza, dłuższa korba. Korby przechowuje się zazwyczaj w kieszeniach w kokpicie po obu stronach zejściówki. Gdy umieścisz korbę w gnieździe na kabestanie, upewnij się, że jest zablokowana i nie wypadnie za burtę!

BLOCZKI

- Wszystkie liny służące do obsługi żagli, na które działają duże siły, są prowadzone przez bloczki.
- Szot grota jest poprowadzony przez dwa bloczki: dolny i górny, które zapewniają wielokrotne przełożenie i przez to ułatwiają operowanie grotem.
- Szoty żagla przedniego służą do trymowania foka (żagla, którego róg szotowy nie zachodzi za maszt) lub genuy (która zachodzi za maszt). Są one prowadzone przez bloczki na półpokładach po obu stronach nadbudówki. Zazwyczaj montuje się je na szynie tak, aby można było je przesunąć do przodu (w celu napięcia liku wolnego) lub w stronę rufy (w celu napięcia liku dolnego). Jest to niezbędne do odpowiedniego wytrymowania nowego żagla przedniego.
- Lina rolera, służąca do zwijania żagla przedniego, biegnie z dziobu do kokpitu wzdłuż burty, przechodząc przez kilka niewielkich bloczków.
- Bloczki zwrotne służą do prowadzenia lin (fałów, refszkentli, obciągacza bomu) od podstawy masztu do końca nadbudówki przy kokpicie.



▲ **Lina przechodzi przez stoper na bęben kabestanu (zgodnie z ruchem wskazówek zegara), jest owijana czterokrotnie w celu zapewnienia tarcia, po czym prowadzona między tarczami na górze kabestanu. Jeżeli kabestan nie miałby systemu samoknagującego, drugi członek załogi musiałby wybierać wolny koniec liny. Korbę można obracać zgodnie z ruchem wskazówek zegara lub przeciwnie, aby zmienić prędkość wybierania. Stoper (z prawej stronę) na zdjęciu jest w pozycji zamkniętej, czyli z opuszczoną dźwignią. Podniesienie dźwigni zwolni linę**



▲ **Kabestany elektryczne stały się na większych jachtach powszechne. Dotknięcie przycisku uruchamia kabestan lub zmienia szybkość wybierania. Zaletą jest ograniczenie wysiłku fizycznego i umożliwienie jednej osobie wykonywania kilku zadań, przykładowo sternik może zrolować lub rozwinąć grot poprzez naciśnięcie przycisku, bez kręcenia korbą. Wady to dodatkowa instalacja i konieczność jej konserwacji, a także większe zużycie prądu z akumulatorów. Kabestany elektryczne są niezwykle łatwe w użyciu, a korzystanie z nich wymaga szczególnej uwagi. Trzeba pilnować, aby palce, dłonie i elementy stroju nie znalazły się w pobliżu obracającego się bębna**

KNAGI I STOPERY

- Szoty grota i żagla przedniego muszą być przez cały czas gotowe do użycia, ale inne liny (fały, refszkentle, obciągacz bomu, lina rolera żagla przedniego) mogą być zaknagowane i nieużywane przez dłuższy czas.
- Knaga szczękowa składa się z dwóch powierzchni przytrzymujących linę. Dla liny o danej średnicy niezbędna jest dobrana do niej knaga.
- Stoper szczękowy to bardziej skomplikowane rozwiązanie do mocowania lin pod obciążeniem. Zamknięty stoper (dźwignia w stronę rufy) umożliwia wybieranie liny. Możesz wyluzować linę będącą pod obciążeniem poprzez wychylenie dźwigni w stronę dziobu.

PROWADNICA SZOTÓW GROTA

Stosowana na jachtach prowadnica wózka szotów grota umożliwia przesuwanie go na prawą i lewą burtę. Dzięki temu można uzyskać siłę działającą bardziej bezpośrednio w dół na bom podczas żeglugi z wiatrem. Można też po prostu usunąć wózek szotów grota ze środkowej części kokpitu.

KNAGI CUMOWNICZE

Dwie klasyczne knagi cumownicze znajdują się na dziobie, po jednej na każdej burcie, oraz na rufie. Często dodatkowe knagi są umieszczane na śródokręciu przy obu burtach.

KOLUMNA STERU I KOŁO STEROWE

Koło sterowe jest zamocowane na kolumnie i połączone z płetwą sterową za pomocą sterociągów, które wymagają regularnej konserwacji.



▶ **Knagi cumownicze znajdują się po obu stronach pokładu dziobowego, tuż za kotwicą, która spoczywa na rolce gotowa do użycia**

▶▶ **Drabinka pływacka ułatwia dostanie się z wody na pokład, ale na czas żeglugi jest zabezpieczana w pozycji podniesionej**

Jeżeli wystąpi awaria, można zamocować rumpel awaryjny do specjalnego gniazda na rufie, znajdującego się bezpośrednio nad płetwą sterową. Im większe jest koło sterowe, tym łatwiej wychylić płetwę sterową.
Manetka silnika, służąca do ustawienie biegu naprzód / jałowego / wstecz oraz obrotów, często jest umieszczona przy kolumnie steru, tak by sternik miał do niej łatwy dostęp.

KOTWICA

- Główna kotwica może być przechowywana w forpiku na dziobie, skąd można ją wydobyć, pracując na pokładzie dziobowym, albo na rolce przed dziobem, gdzie jest zabezpieczona za pomocą przetyczki i sejzingu, aby nie spadła samoistnie. Łańcuch i lina kotwiczna są przechowywane w komorze łańcucha na dziobie.
- Na większych jachtach do obsługi kotwicy służy elektryczna winda kotwiczna, za pomocą której można wyciągnąć łańcuch kotwiczny. Taka winda pobiera bardzo dużo prądu, dlatego podczas jej używania silnik jachtu musi pracować na biegu jałowym i doładowywać akumulatory.
- Kotwica pomocnicza powinna znajdować się w bakiście w kokpicie, razem z łańcuchem i liną.

LUKI

W przedniej części nadbudówki jest zazwyczaj co najmniej jeden forluk, który umożliwia wietrzenie kabiny dziobowej oraz zapewnia dostęp światła. Luki zwykle muszą być zamknięte podczas żeglugi.

DRABINKA PŁYWACKA

Na większości jachtów na rufie znajduje się składana drabinka pływacka. Można ją podciągnąć lub opuścić, jeśli ma być używana.

Bezpieczeństwo na pokładzie

Współczesne jachty są zaprojektowane tak, aby zapewnić załodze maksimum bezpieczeństwa. Pokład jest otoczony relingiem, co zmniejsza ryzyko wypadnięcia za burtę. Podczas pracy na pokładzie w nocy oraz w trudnych warunkach zawsze należy wpinać się do wyznaczonych miejsc.

SZTYCE I RELINGI

Sztyce to pionowe aluminiowe słupki zamocowane przy krawędzi pokładu. Relingi to poziome linki stalowe przechodzące przez środkową i górną część sztyc, tworzące ogrodzenie ochronne wokół pokładu. Na niewielkim odcinku reling można wypiąć, aby ułatwić załodze wejście z kei na jacht.

LISTWA PRZYKRAWĘDZIOWA

Na większości jachtów przy krawędzi pokładu na obu burtach znajduje się mocna aluminiowa listwa. Można zaprzeć o nią stopę, ale jej podstawowym zadaniem jest wzmocnienie połączenia kadłuba i pokładu. Otwory na rufie i na dziobie służą jako kluzy do prowadzenia lin cumowniczych, a przez otwór na wysokości śródokręcia można prowadzić szpringi zapobiegające przesuwaniu się jachtu do przodu i do tyłu podczas postoju burtą przy kei.





▲ **Kosz dziobowy zabezpiecza rejon forsztagu i pokład dziobowy, zapewniając jednocześnie dostęp do kotwicy**

KOSZ DZIOBOWY

Na koszu dziobowym mogą być zamocowane światła nawigacyjne – po jednym na każdej burcie. Zadaniem kosza dziobowego jest zapewnienie bezpieczeństwa pracującej na pokładzie dziobowym załodze (zwłaszcza podczas zmiany żagla przedniego). Musi on umożliwiać dostęp do kotwicy na rolce, aby dało się ją podnieść i opuścić.

KOSZ RUFOWY

Jego zadaniem jest zabezpieczenie załogi przez wypadnięciem. Zazwyczaj w koszu rufowym znajduje się wypinany element, umożliwiający dostęp do drabinki pływackiej.

◀ **Aluminiowa listwa przykrawędziowa biegnie wzdłuż burty i wzmacnia połączenie pokładu i kadłuba. Zwróć uwagę na knagę na śródokręciu, z której zazwyczaj prowadzi się szpringi**

HANDRELINGI

Pamiętaj o starej żeglarskiej zasadzie: „Jedna ręka dla siebie, druga dla jachtu!". Jacht powinien być wyposażony w handrelingi (poręcze) po obu stronach nadbudówki, które doskonale sprawdzają się podczas przemieszczania się po półpokładach.

PUNKTY WPIĘCIA

Mocne pierścienie, które są przytwierdzone po obu stronach kokpitu, służą do wpinania się. W celu przemieszczenia się na dziób należy wpiąć wąs uprzęży asekuracyjnej do lajfliny zrobionej z taśmy albo z pokrytej plastikową osłoną linki stalowej. Lajflina jest rozpięta na całej długości półpokładów. W ten sposób załoga może przejść po pokładzie bez konieczności przepinania się.

ŻEGLUJ BEZPIECZNIE!

- Jeśli to możliwe, pozostań w kokpicie – jest to najbezpieczniejsze miejsce na jachcie.
- Jeśli prowadnica szotów grota znajduje się w kokpicie, trzymaj się od niej z daleka, zwłaszcza podczas zwrotów.
- Przez cały czas uważaj na bom. Uderzenie bomem w głowę podczas niekontrolowanego zwrotu przez rufę może skutkować poważnym urazem, dlatego staraj się zawsze trzymać głowę poniżej bomu, zwłaszcza podczas żeglugi z wiatrem.
- Jeżeli musisz przejść na dziób, idź nisko, na ugiętych nogach i trzymaj się jachtu jedną ręką.
- Jeżeli skiper prosi załogę o założenie uprzęży asekuracyjnej, posłuchaj go. Upewnij się, że jesteś wpięty do przeznaczonego do tego pierścienia lub lajfliny.
- Trzymaj się z daleka od koła sterowego lub rumpla, zwłaszcza w trakcie manewrów. Pamiętaj, że rumpel wychyla się z burty na burtę podczas zwrotu przez sztag lub rufę.
- Gdy jacht płynie pod żaglami lub na silniku, sprawdź, czy liny są zabezpieczone przed wypadnięciem z kokpitu i zsunięciem się za burtę. Przechowuj niepracujące części fałów i innych lin sklarowane w osobne buchty.

WSKAZÓWKA

Jeżeli masz na sobie uprząż asekuracyjną, nie wpinaj się do linek relingu ani do sztyc. Nie są zaprojektowane do tego celu.



▶ **Doświadczony żeglarz może sobie pozwolić na stanięcie na nadbudówce przy słabym wietrze. Niezależnie od tego, jak spokojne wydaje się morze, zawsze musisz być gotowy na niespodziewany przechył**



▼ **Uważaj na bom podczas przemieszczania się po kokpicie. Sternik i załoganci muszą wiedzieć, co się aktualnie dzieje. Jeśli zachodzi konieczność przejścia na dziób, potencjalnie bezpieczniejszą burtą jest ta nawietrzna**

Ubrania żeglarskie

Żeglowanie wymaga odpowiedniej odzieży. Ubrania zaprojektowane do tego celu zapewniają wygodę i bezpieczeństwo od stóp do głów! Są co prawda dość drogie, ale – patrząc perspektywicznie – warte swojej ceny.



OBUWIE
Nie próbuj żeglować na bosaka. Jest to dopuszczalne, jeżeli jacht ma teakowy pokład, a ty uważasz, gdzie stawiasz stopy, ale niewiele trzeba, aby doszło do urazu lub poślizgnięcia. Zaleca się specjalne buty żeglarskie. Lepiej unikać noszenia ich na lądzie, aby nie niszczyć antypoślizgowej podeszwy.

WYSOKIE BUTY
Jeśli jest zimno i mokro, potrzebujesz wysokich butów. Ich zakładanie i zdejmowanie powinno być łatwe, wodoodporność całkowita, a podeszwa antypoślizgowa.
Tak jak w przypadku niskich butów żeglarskich należy unikać używania wysokich butów poza jachtem, aby nie niszczyć podeszwy. Alternatywa to stare dobre kalosze, które spełniają swoje zadanie. Stylowe wysokie żeglarskie buty skórzane są droższe, ale bardziej wygodne i wytrzymałe.

RĘKAWICZKI
Rękawiczki żeglarskie ze wzmacnianym skórą wnętrzem sprawdzają się do pracy przy linach. Zapewniają o wiele pewniejszy chwyt przy obsłudze cienkich lin niż gołe dłonie.

OKULARY PRZECIWSŁONECZNE
Światło słoneczne odbija się od wody. Aby polepszyć jakość widzenia i chronić oczy, niezbędne są dobrej jakości okulary słoneczne z filtrem UV.

KURTKA PRZECIWDESZCZOWA
Żeglarska kurtka wodoodporna jest niezbędna do żeglowania przy silnym wietrze, deszczu, bryzgach i niskiej temperaturze. Takie kurtki występują w różnych cenach. Te do żeglugi oceanicznej są o wiele droższe niż te do żeglugi przybrzeżnej, ale te ostatnie w zupełności wystarczą do sporadycznego użytku. Wyższa cena oznacza lepsze parametry wodoodporności, oddychalności i wytrzymałości. Nawet najtańsza kurtka zapewni jednak wodoodporność i będzie wytrzymała.
Kurtka powinna mieć głębokie, wyścielane polarem kieszenie, służące do ogrzewania dłoni. Ważne są solidny suwak, wysoki kołnierz całkowicie chroniący szyję, obszerny kaptur z możliwością ciasnego dopasowania wokół twarzy, podwójne mankiety oraz elementy odblaskowe na ramionach, plecach i nadgarstkach.

SPODNIE WODOODPORNE
Jeżeli jest zimno i istnieje ryzyko zmoczenia przez fale, potrzebujesz żeglarskich spodni wodoodpornych. Ważne, aby były uszyte z materiału oddychającego, dzięki czemu będzie w nich ciepło. Powinny sięgać klatki piersiowej i mieć regulowane szelki, wzmocnienia na kolanach i siedzeniu oraz regulowane mankiety nogawek. Wodoodporne spodnie są często wyposażone w wygodny pionowy zamek błyskawiczny z przodu. Modele dla kobiet mogą mieć suwak z tyłu, ale w tym przypadku ryzyko nieszczelności jest większe.

POLAR
Jako warstwę środkową wybierz polar z tkaniny wiatroszczelnej, tzw. windstopper. Jest on niezbędny do żeglowania w większości stref klimatycznych.

SPODNIE I SZORTY
Spodnie i szorty z syntetycznych tkanin oddychających, które szybko schną, są najlepszym wyborem. Dobrze, jeśli spodnie mają wzmocnienia na kolanach i na siedzeniu oraz zwężane nogawki, dzięki czemu można na nie nasunąć wysokie buty. Przydatne są duże kieszenie na suwak, aby nic z nich nie mogło wypaść.

KOSZULE
Najlepsze są koszule i koszulki z materiałów syntetycznych, które można wykorzystać jako oddychającą warstwę podstawową, na którą nakłada się polar lub kurtkę.

CZAPKA
Wiatr wywołuje bardzo szybką utratę ciepła przez ciało, przy czym najszybciej ciepło traci się przez głowę. Miej w kieszeni kurtki ciepłą czapkę, aby temu zapobiegać. Z kolei czapeczka z daszkiem ochroni głowę przed słońcem.

OCHRONA PRZED SŁOŃCEM
Wiatr wzmaga efekt działania słońca. Używaj kremu z wysokim filtrem UV na wszystkie odkryte fragmenty skóry.



Podczas bezczynnego siedzenia na pokładzie łatwo jest zmarznąć, zwłaszcza jeśli zza burty wpada dużo bryzgów. Odpowiednie do warunków ubranie jest kluczowe dla zachowania komfortu

Takielunek jachtu

Olinowanie stałe, drzewca i żagle pozwalają jachtowi uzyskać prędkość pod żaglami. Rodzajów takielunku jest wiele, ale w przypadku pływania turystycznego najpopularniejsze jest ożaglowanie bermudzkie z łatwym do obsługi żaglem przednim.

RODZAJE TAKIELUNKU

- Grot bermudzki ma kształt trójkąta i jest powszechnie stosowany na współczesnych jachtach. Grot gaflowy ma kształt czworokąta, przy czym gafel podtrzymuje lik górny. Slup bermudzki ma jeden maszt oraz bom znajdujący się za masztem, do których mocowany jest grot, a także żagiel przedni (przed masztem). Kuter bermudzki ma dwa żagle przednie przed masztem.
- Jol to rodzaj takielunku, w którym bezanmaszt jest niższy od grotmasztu i znajduje się blisko rufy, za sterem. Kecz z kolei ma bezanmaszt niższy od grotmasztu, ale umieszczony na rufie przed płetwą sterową. Zadaniem bezana jest równoważenie jachtu, który może żeglować bez grota, jeżeli zajdzie taka potrzeba. Jol i kecz wyglądają pięknie, ale jest to takielunek bardziej skomplikowany i droższy niż slup.
- Szkuner ma drugi maszt, który jest krótszy i znajduje się bliżej dziobu. W tym samym czasie można używać obu masztów lub jednego z nich. Praca żaglami jest łatwiejsza z uwagi na ich niewielkie rozmiary, ale taki takielunek również jest skomplikowany i nie należy do tanich.

Rodzaje takielunku

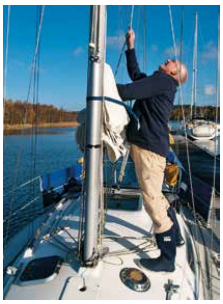


DRZEWCA

Maszt, bom i spinakerbom (do trymowania spinakera) to drzewca. Standardem na większości jachtów są te wykonane z aluminium. Włókno węglowe pozwala uzyskać mniejszy ciężar, ale jest znacznie droższe.



▼ **Ten Twister żegluje pod zarefowanym grotem i fokiem postawionym na raksach na wewnętrznym sztagu. Genua (żagiel przedni zachodzący za maszt) jest całkowicie zrolowana**



▲ **Podczas sezonu żeglarskiego grot jest na stałe zamocowany do bomu. Stawiaj go, gdy jacht jest skierowany pod wiatr**

Niektóre tradycyjne jachty wciąż mają drzewce drewniane, które są bardzo ciężkie i wymagają lakierowania.

GROT

- Grot jest zamocowany do masztu i do bomu. Jest głównym źródłem napędu jachtu pod żaglami. Zazwyczaj w trakcie sezonu przechowuje się go na bomie pod pokrowcem – w ten sposób łatwo go postawić, gdy zachodzi potrzeba.
- Powierzchnię grota można zmniejszyć poprzez refowanie. Na żaglu są dwie lub trzy refbanty, które umożliwiają różne opcje zmniejszenia żagla.
- Niektóre większe jednostki są wyposażone w system rolowania grota do masztu lub do bomu. Dzięki temu żagiel może być rozwijany na czas żeglugi i zwijany na czas postoju. Jest to rozwiązanie schludnie, ale skomplikowane i kosztowne. Do tego wymaga konserwacji, aby ewentualna awaria nie wpłynęła na bezpieczeństwo jachtu, a częściowo zrolowany grot ma mniej wydajny kształt niż grot zarefowany w sposób tradycyjny.



▶ **Ten jacht ma sztag doprowadzony do topu masztu oraz ożaglowanie bermudzkie. Duża, zachodząca na maszt genua wymaga sporo kręcenia korbą za każdym razem, gdy jacht wykonuje zwrot przez sztag**

▲ **Olinowanie stałe z prętów to rozwiązanie bardziej eleganckie i wydajniejsze niż standardowe liny stalowe. Cylindryczne nakładki na wanty zapobiegają przecieraniu się szotów**

ŻAGLE PRZEDNIE

- Genua to bardzo duży żagiel przedni, który po postawieniu zachodzi za maszt. Fok (zwany także fokiem marszowym) jest mniejszy i nie zachodzi na maszt.
- Genua zwiększa osiągi jachtu dzięki efektowi dyszy, czyli większej prędkości strumieni powietrza opływających zawietrzną stronę grota. Jednak im większy jest żagiel przedni, tym więcej siły potrzeba na wybranie szotów. Wysoko podcięte foki, zwane kliwarami, świetnie pracują, a ich szoty są łatwiejsze i szybsze w obsłudze.
- Może być tak, że sztag dochodzi do topu masztu. Alternatywa to forsztag dochodzący do punktu poniżej topu masztu. W tym ostatnim przypadku żagiel przedni jest niewielki, za to grot jest relatywnie duży. Obsługa żagli jest generalnie łatwiejsza. Dodatkową zaletą jest możliwość wygięcia masztu do tyłu, przez co grot wypłaszcza się i idzie nieco do przodu. To pozwala na zmniejszenie sił działających na żagiel przy mocniejszych wiatrach.
- Rolowanie żagla przedniego to rozwiązanie stosowanie na większości jachtów turystycznych. Umożliwia ono pozbycie się żagla w ostatniej chwili podczas cumowania oraz częściowe jego zrolowanie. Zmniejszony żagiel nie ma ergonomicznego kształtu, co wpływa negatywnie na zdolność jachtu do żeglugi na wiatr.
- Alternatywą dla rolera żagla przedniego jest mocowanie żagla do sztagu za pomocą raks lub likliny wprowadzanej do likszpary.
- Fok sztormowy jest bardzo małym żaglem przednim stosowanym w naprawdę trudnych warunkach. Trzeba go zamocować do sztagu, do czego zazwyczaj wykorzystuje się raksy. Większość osób nigdy nie skorzysta z foka sztormowego, ale dobrze jest wiedzieć, że znajduje się on na jachcie.

OLINOWANIE STAŁE

Podstawowe wsparcie masztu stanowią sztag, achtersztag i wanty. Drugorzędne wsparcie to wanty kolumnowe, które podtrzymują dolną połowę masztu oraz topwanty, które zapobiegają wychylaniu się na boki górnej połowy masztu. Swoją rolę odgrywają także salingi, które rozkładają obciążenia na obie burty. Olinowanie stałe jest mocowane do pokładu za pośrednictwem podwięzi wantowych oraz śrub rzymskich, które umożliwiają regulowanie długości lin. Standardem na jachtach turystycznych jest olinowanie stałe ze stali nierdzewnej – lina stalowa pokrętkowa. Droższym i mocniejszym rozwiązaniem jest wykorzystanie prętów.

Grot

Grot to główny żagiel przymocowany zarówno do masztu, jak i bomu. W celu szybkiego i skutecznego dostosowywania powierzchni żagla do warunków wiatrowych musi być możliwe jego refowanie.

BOM – MOCOWANIE

- Grot jest zbyt duży i toporny, aby za każdym razem zdejmować go z takielunku po zakończeniu żeglowania. Dlatego pozostaje zamocowany do bomu przez cały sezon – wzdłuż liku dolnego biegnie liklina, która wchodzi w specjalne zagłębienie na bomie (likszparę). Grot może być też mocowany do bomu jedynie w dwóch miejscach: przy rogu szotowym i halsowym.
- Grot jest przechowywany na bomie. Żagiel jest składany w fałdy, naprzemiennie kładzione na bom, i zabezpieczony kilkoma sejzingami w odstępach na całej długości bomu. Schludne ułożenie fałd żagla wymaga cierpliwości i przebiega sprawniej, jeżeli jest wykonywane przez co najmniej dwie osoby. Na sklarowany grot należy nakładać pokrowiec, aby chronić go przed szkodliwym działaniem promieni UV i deszczem.
- Niektóre jachty turystyczne są wyposażone w lazy jacki, które znacząco ułatwiają klarowanie grota. Jest to system cienkich linek biegnących od masztu do bomu, między którymi znajduje się zrzucany żagiel. Lazy jacki mogą być przymocowane do pasów tkaniny



Grot daje najwięcej prędkości podczas żeglowania baksztagiem. Grot na zdjęciu ma luźny lik dolny, który jest zamocowany jedynie do końców bomu



Grot ułożony w fałdy na górze bomu. Sejzingi trzymają go w takim położeniu do momentu, gdy jest stawiany



Lik przedni grota jest zamocowany do masztu za pomocą pełzaczy. Podczas zrzucania żagla może być konieczne ręczne zsuwanie w dół pełzaczy po szynie

umieszczonych po obu stronach bomu. Po opuszczeniu grota między nie wystarczy spiąć je ze sobą za pomocą znajdującego się na górze zamka błyskawicznego.

MOCOWANIE DO MASZTU

Grot jest mocowany do masztu za pomocą pełzaczy przesuwających się w szynie. Gdy żagiel jest podnoszony lub opuszczany za pomocą fału grota, pełzacze przesuwają się płynnie w górę bądź w dół. Podczas zrzucania grota ktoś z załogi może być potrzebny przy maszcie, aby ściągać ręcznie kolejne pełzacze.

REFOWANIE ZA ZAKŁADKĘ

W zależności od rozmiaru grot jest zazwyczaj wyposażony w dwie lub trzy refbanty. Trzeba opuścić żagiel, pozostawiając w górze mniejszy trójkąt, a wybraną refbantę równolegle nad bomem.

LINY DO REFOWANIA

- Liny do zakładania każdego z refów są dopasowane kolorystycznie.
- Przy pięcie bomu w górę biegnie lina (refhals), która jest zamocowana do remizki lub bloczka przy liku przednim na wysokości refbanty. Następnie lina ta biegnie w dół do bloczka zwrotnego na pokładzie, skąd jest kierowana do stopera zaciskowego na dachu nadbudówki.
- Od strony noku bomu wzdłuż liku wolnego biegnie lina (refszkentla) do bloczka lub remizki na wysokości refbanty. Następnie lina ta jest prowadzona w bloczku przy noku bomu, stamtąd wzdłuż bomu do jego pięty, w dół do bloczku zwrotnego i dalej na dach nadbudówki do stopera.
- Niektóre jachty są wyposażone jedynie w refszkentle. Ktoś musi stać przy maszcie i ściągnąć remizkę na refbancie do haków znajdujących się po obu stronach pięty bomu.

LISTWY

Grot ma wszyte sztywne listwy wzmacniające część żagla wychodzącą poza linię łączącą róg fałowy i róg szotowy. Listwy te są umieszczone w kieszeniach, do których wchodzą na ścisk. Po jakimś czasie kieszenie te wymagają napraw.



Jacht Hallberg Rassy 50 prezentuje pięknie skrojone żagle i wysokiej klasy karbonowe maszt i bom marki Selden

ROLOWANIE DO MASZTU

Rolowanie do masztu jest proste. Grot jest nawijany w pionie wokół trzpienia znajdującego się wewnątrz masztu do momentu, aż schowa się cały. W celu rozwinięcia należy wyciągnąć grot wzdłuż bomu za pomocą szkentli. Można żeglować na częściowo rozwiniętym grocie, co stanowi odpowiednik refowania przy silniejszym wietrze. Gdy nadchodzi czas na pozbycie się żagli, zamiast zrzucać grot, trzeba go zrolować wewnątrz masztu. Taki system wymaga skomplikowanych rozwiązań technicznych. To znacząco zwiększa koszt posiadania i użytkowania jachtu turystycznego. Rekompensatą jest łatwość obsługi i możliwość rozwinięcia, zarefowania oraz zwinięcia grota przez jedną osobę, bez konieczności wychodzenia poza kokpit.
Wczesne systemy rolowania grota były awaryjne i pozwalały na stosowanie wyłącznie żagli o kiepskich parametrach aerodynamicznych. Współczesne systemy są o wiele bardziej skomplikowane i stały się standardem na wielu jachtach turystycznych. Zastosowanie pionowych listew oraz lżejszych, nowoczesnych tkanin pozwala na zachowanie przez grot kształtu zapewniającego dobre właściwości aerodynamiczne niezależnie od tego, czy jest rozwinięty w całości, czy częściowo. Taki żagiel nawija się na trzpień ciasno i jest niezawodny. System rolowania grota do masztu wymaga regularnej konserwacji. Z elementów ruchomych, jak bloczki i stopery, trzeba usuwać nacieki z soli, części należy też w miarę potrzeby smarować. Każdy żagiel może się z czasem odkształcić. Rozciągnięty grot nie będzie dobrze pracował oraz trudniej będzie go nawinąć na trzpień, co będzie oznaczało konieczność wymiany.

OBSŁUGA ROLERA

Technika rolowania grota do masztu zakłada ustawienie jachtu dziobem pod wiatr i następnie odpadnięcie o kilka stopni w lewo, jeżeli żagiel ma być rolowany w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, i odwrotnie. Grot ma wchodzić do masztu po nawietrznej, przy mniejszym oporze. Napnij obciągacz bomu, aby wypłaszczyć żagiel. Wyluzuj szoty i utrzymuj napięcie na szkentli. Grot musi być zwinięty ciasno, aby podczas rozwijania nie doszło do zablokowania.
Podczas rozwijania żagla obciągacz bomu należy wyluzować, aby bom mógł się unieść, podczas gdy róg szotowy zbliża się do noku. Szkentla jest wybierana, a lina rolera luźna. Po rozwinięciu można się zająć trymowaniem żagla, dostosowując napięcie obciągacza bomu i szkentli. Lina rolera oraz szkentla są poprowadzone przez stoper do zwykłego lub elektrycznego kabestanu w kokpicie. Jeżeli grot zakleszczy się podczas rozwijania, spróbuj zwinąć go ponownie ciaśniej, aby zlikwidować problem przy kolejnej próbie. Inne problemy z zablokowaniem żagla podczas rozwijania zazwyczaj wynikają ze zbyt dużego napięcia achterstagu, a tym samym wygięcia masztu, albo zbyt dużego naprężenia fału, co powoduje powstanie poziomych fałd na żaglu. Refowanie przebiega tak samo jak zwijanie. Trzeba pilnować, aby grot wchodził do masztu po nawietrznej. W przeciwieństwie do tradycyjnego refowania na zakładkę (zob. s. 195), tu można zrolować dowolną ilość żagla. Decyzja, ile grota zostawić, zależy w dużej mierze od doświadczenia i wyczucia danego jachtu.



Przekrój przez maszt marki Selden. Jeżeli grot jest rolowany w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, powinno się go rolować i rozwijać na prawym halsie, aby opór przy maszcie był jak najmniejszy

Przygotowanie grota do stawienia

Stawianie żagli zazwyczaj rozpoczyna się od grota, a zrzucanie na nim się kończy. Podczas stawiania i zrzucania jacht musi być ustawiony dokładnie pod wiatr, zachowując jednocześnie manewrowość.



Podczas stawiania grota skiper powoli płynie na silniku do przodu, utrzymując dziób pod wiatr. Dobrze jest mieć przed dziobem dużo miejsca, aby zapewnić sobie czas

SZKOLENIE

Kapitan albo oficer wyjaśnia załodze, co się dzieje podczas stawiania i zrzucania grota. Pamiętaj o zagrożeniu, jakie mogą stanowić bom przemieszczający się swobodnie z burty na burtę, łopoczący żagiel czy zasłonięcie widoku sternikowi przez nieuważnego członka załogi.



Słuchaj tego, co mówi skiper, abyś dokładnie wiedział, co robić. Skiper musi mieć pewność, że załoga dokładnie zrozumiała przebieg manewru

WYBÓR MIEJSCA

Podczas stawiania grota jacht musi być skierowany dziobem pod wiatr. Samo stawianie zajmuje kilka minut. Jacht powinien w tym czasie poruszać się powoli do przodu na silniku, aby sternik mógł utrzymać ustawienie pod wiatr. Właściwa prędkość to około 2 węzłów. Jeżeli jacht przestanie płynąć naprzód, dziób odejdzie od wiatru w jedną ze stron. Jeżeli grot jest stawiany podczas postoju na kotwicy lub na boi, jacht samoistnie ustawi się dziobem pod wiatr, ale silniejszy podmuch może odsunąć dziób od linii wiatru, przez co praca przy grocie stanie się chaotyczna.

Podczas stawiania grota jacht porusza się w ściśle określonym kierunku, tak więc sternik musi zaplanować manewr i zagwarantować sobie dużo miejsca przed dziobem. Trudno będzie zmienić kurs z częściowo postawionym grotem. Zawsze staraj się stawiać grot na płaskiej wodzie. Nie czekaj, aż wypłyniesz poza osłonę lądu i podniesie się fala. Bujający się jacht oraz przelatujący z burty na burtę bom utrudnią manewr i stworzą niepotrzebne ryzyko.

Podczas pracy załogi przy grocie widok ze stanowiska sternika może zostać zasłonięty. Uważaj na inne jachty na bojach i znaki nawigacyjne.

PRZYGOTOWANIE ŻAGLA

Zdejmij pokrowiec z bomu. Najlepiej zrobić to przed opuszczeniem kotwicowiska lub mariny. Złóż pokrowiec, zaczynając od strony masztu, i schowaj go do bakisty w kokpicie.

Jachty wyposażone w lazy jacki zazwyczaj mają zamocowany na stałe do bomu pokrowiec, którego nie zdejmuje się na czas żeglowania. Po prostu rozepnij suwak w górnej części pokrowca, aby można było postawić grot.



ZAMOCUJ FAŁ

Zanim wypłyniesz, zawsze przymocuj fał do głowicy (rogu fałowego) grota. Jeśli silnik niespodziewanie odmówi posłuszeństwa, być może trzeba będzie bardzo szybko postawić żagiel.

Otwórz stoper fału grota na nadbudówce, aby wyluzować linę, ale nie pozwól, aby ta luzowała się swobodnie. Jeden z załogantów musi iść do masztu i wpiąć szeklę zatrzaskową przy końcu fału do głowicy grota. Ściągnij fał w dół i owiń wokół knagi, aby go zabezpieczyć. Zamknij stoper i napnij fał, aby szedł tuż przy maszcie i nie zaplątał się o wanty, radar, inne liny czy osprzęt.

GOTOWY DO POSTAWIENIA

Trzeba zdjąć sejzingi z żagla (chyba że bom ma wpięte lazy jacki). Dobrą praktyką jest zamknięcie suwklapy zejściówki, aby wyeliminować ryzyko wpadnięcia tam kogoś z załogi. Obserwuj, co dzieje się przed jachtem – sternik może wszystkiego nie widzieć. Upewnij się, że obciągacz bomu jest wyluzowany. Bądź gotowy do odknagowania szotu grota i jego wyluzowania. Ostrzeż załogę, że bom i wózek szotowy mogą swobodnie się przemieszczać.

Upewnij się, że szot grota jest obłożony na knadze, a bom nie może się swobodnie przemieszczać, gdy będziesz zdejmować sejzingi z żagla

Gdy zdejmiesz sejzingi, opadający z bomu grot może zasłonić widok sternikowi. Obserwuj akwen, czy nie ma jakichś niebezpieczeństw

