

# 4

## OBSŁUGA JACHTU

Każdy element żeglugi niesie ze sobą inne wyzwania, ale podczas złej pogody to zdolność płynięcia pod wiatr bez większych szkód odróżnia jeden jacht od drugiego. Kształt żagla ma w tej kwestii znaczenie kluczowe.

### ŻAGLE

#### SZTAKSLE ROLOWANE GENUY

Przy małych prędkościach wiatru im większa krzywizna („brzuch”) żagla, tym większa jest jego siła. Gdy w łagodny dzień zbyt mocno wybierzesz szot foka, jacht zdechnie. Poluzuj szot, a znów ożyje. W ten sposób nadałeś żaglowi odpowiedni kształt, umożliwiając mu spełnianie swojego zadania. Największa krzywizna żagla (najwyższy punkt krzywizny) znajdzie się w odległości około 40% jego długości od liku przedniego do wolnego.

Wpływ na wybrzuszenie ma często naprężenie fału. Za pomocą windy fałowej wyreguluj krzywiznę żagla, żeby była odpowiednia dla danej prędkości wiatru, a następnie odpowiednio ustaw żagiel.

Zauważ, że wraz ze wzrostem siły wiatru wybrzuszenie przesuwa się do tyłu i żagiel

staje się luźny. Taki żagiel bardziej znosi, niż ciągnie. Oznacza to, że jacht przechyła się nadmiernie i zwalnia. Aby przywrócić wcześniejsze ustawienie, wybierz fał, uważnie obserwując płótno, aż wybrzuszenie wróci na właściwe miejsce. Jeżeli żagiel jest na rolerze, po zarefowaniu niewiele da się już zrobić. Jeśli więc zapowiada się wietrzny dzień, wybierz mocnej fał, zanim zaczniesz refować.

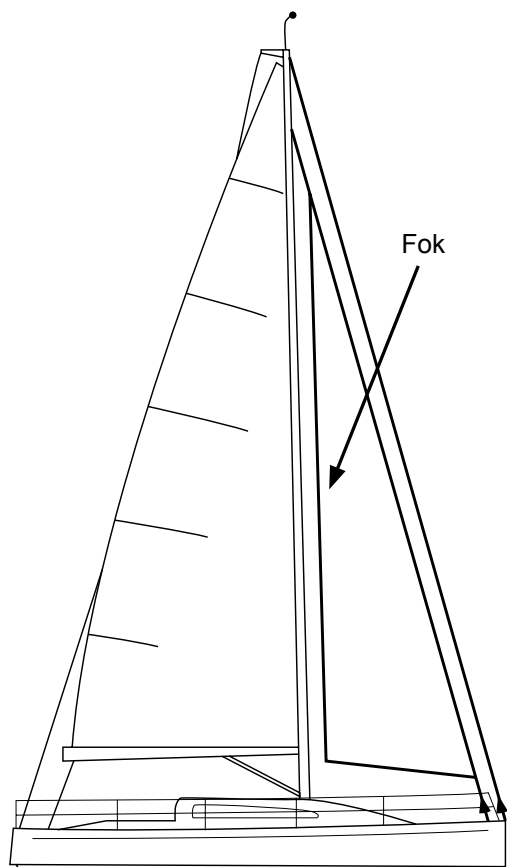
Żagle na roler są zwykle krojone w taki sposób, żeby pracowały najlepiej w pełni rozwinięte, przy wietrze rzeczywistym o sile 3–4°B. Jest mało prawdopodobne, że jeżeli zrolujesz jedną trzecią wybrzuszenia, niezrolowana część żagla choćby się zbliży do wytworzenia wymaganej wielkości siły ciągu. Równie niedobre jest zbyt duże ugięcie sztagu. W takim przypadku ugięty jest lik przedni żagla, a chcemy, żeby był prosty.

Do tego jeszcze gdy zwijasz żagiel wokół listwy na sztagu, tworzysz obszar martwy, który powietrze musi pokonać, zanim zacznie pracować na żaglu.

Wszystko to jest na tyle nieatrakcyjne, że sensu nabiera osprzęt typu kuter, z oddzielnym sztakslem skrojonym na wiatry zbyt ostre dla genuy. Kiedy ta straci siłę ciągu, grot zostanie zarefowany i można rozwinąć lub postawić fok, żeby zrównoważyć jacht i dodać mu siły ciągu ze zwiniętą genuą.

### FOKI I FOKI SZTORMOWE

Zanim nastanie czas foka sztormowego, ale przestaje już dobrze służyć do połowy zwinięta genua, użytecznym żaglem przejściowym dla jachtu bez stałego sztagu wewnętrznego, na którym czeka sztaksel gotów do podniesienia lub rozwinięcia, jest zwykły fok. Podczas żeglowania w wietrznych okolicach, takich jak wschodnie Karaiby podczas „wiatrów świątecznych”, fok może być



Fok

sztakslem podstawowym. Jest wysoki, wąski, wydajny i skrojony na silne wiatry.

Fok sztormowy to najlepszy żagiel do żeglugi pod wiatr wiejący z prędkością powyżej 30 węzłów. Tak jak i fok „nożowy” potrzebuje sztagu wewnętrznego, gdyż przedni sztąg jest zajęty przez genuę na rolerze. Jest to proste to zorganizowania. Górny koniec sztagu jest na stałe zamocowany w pobliżu topu masztu. Gdy nie jest używany, sztąg jest zamocowany gdzieś przy wantach. Gdy przyjdzie jego czas, dolny koniec mocuje się do mocnego okucia na fordeku, odpowiednio wzmocnionego od spodu pokładu. Używa się do tego zacisku dźwigniowego, ściągacza, a najlepiej talii i bloku.



Fok sztormowy podczas żeglugi na Karaibach

Zarówno fok, jak i fok sztormowy muszą być odpowiednio podcięte, żeby szoty dobrze pracowały z istniejącym osprzętem. Jeśli tak będzie, nawet fok sztormowy pozwoli dobremu jachtowi żeglować pod wiatr jeszcze długo po tym, gdy wszystko inne zawiedzie. Podobnie jak w przypadku trajsła ma on tę zaletę, że zawsze jest jak spod igły.

Jeżeli nie jesteś zainteresowany montowaniem sztagu sztormowego, możesz skorzystać z nowoczesnych materiałów, które umożliwiają wykonanie foka sztormowego z mocnym likiem przednim z liny Dyneema®. Po solidnym zamocowaniu można go postawić i wybrać lik przedni tak mocno, aż dosłownie

zaśpiewa. Nie jest to tak dobre jak sztag, ale mając solidną windę fałową, można sprawić, że będzie pracował doskonale.

## GROTŻAGIEL

W przypadku grotżagla obowiązują te same założenia co do kształtu żagla jak dla sztaksli. Na każdym etapie reflowania istotne są położenie i wielkość wybrzuszenia.

Współczesny grotżagiel jest wyposażony w wiele elementów regulacyjnych. Fał, szkentla, prowadnica i wózek szotu oraz obciążacz bomu to obecnie minimalne wyposażenie większości jachtów morskich.

**Mocniej wybrana szkentla + mocniej wybrany fał = bardziej płaski żagiel.**

Bardziej interesujący jest obciążacz bomu. Obciążacz bomu służy do regulacji naprężenia liku wolnego. Gdy go poluzujesz, bom się uniesie, umożliwiając odkręcenie się górnej części liku wolnego. Ten skręt jest ważnym czynnikiem decydującym o pracy żagla. Jeżeli żagiel będzie skręcony zbyt mocno, wiatr będzie uciekał z jego górnej części. Jeśli zaś zbyt słabo, górna jedna trzecia żagla będzie przebrana, zwiększając siłę przechylającą jacht i powiększając dryf. W praktyce do wyprofilowania liku wolnego najlepiej jest użyć obciążacza bomu, tak by najwyższa listwa ułożyła się równolegle do bomu, gdy patrzymy do góry od strony noku bomu. Powinno to zapewnić maksymalną siłę napędową i minimalny znos. W praktyce większość pracy przy naprężaniu liku wolnego wykonuje szot grota. Gdy jacht odpada i szot grota nie pracuje już bezpośrednio nad wózkami na prowadnicy, za utrzymanie naprężenia liku wolnego odpowiada obciążacz bomu.

Kiedy ukształtujesz już grot za pomocą fału, szkentli, obciążacza bomu i szotu, musisz ustawić go pod odpowiednim kątem do kierunku wiatru. Tutaj do akcji wkracza wózek. Przy złej pogodzie będziesz się starać, żeby żagiel był ładny i płaski. Jeśli jednak usta-

wisz wózek na środku prowadnicy i wyluzujesz szot w celu ustawienia żagla do wiatru, skręcenie trafi szlag i żagiel się wybrzuszy. Aby temu zapobiec, zamiast luzować szot, przesunij wózek na zawietrzną. Obserwuj uważnie żagiel, czy nie załamuje się na liku przednim. Jeżeli jacht dobrze żegluje z odpowiednim sztakslem, a ster jest zrównoważony, nie ma znaczenia, czy grot się trochę uniesie. Jednak nie pozwól, żeby uniósł się za bardzo, gdyż wówczas znowu wzrośnie znos. Załóż kolejny ref, kolego. Najwyższy czas.

## REFOWANIE

### SZTAKSLE

Miło jest pogadać o „zrolowaniu jakiegoś sztaksła”. Mechanika tej czynności jest dość oczywista, ale jak zabrać się do pracy pod gwałtownym podmuchem i nie przyprawić o zawał załogi próbującej ciągnąć lub kręcić kabestanem, to już inna bajka.

Zacznijmy od linki rolera. Im więcej jachtów poznałem, tym bardziej uświadamiam sobie, jak powszechna stała się potrzeba mocnego ciągnięcia. Mój jacht ma 44 stopy długości i genuę o pokryciu 130%. Mam już 70 lat, ale zwinięcie żagla przy wietrze o sile 5°B bez kabestanu to żaden problem. Gdy wieje mocniej, żeby sobie pomóc, odpadam, żeby żagiel zwiotczał po zawietrznej stronie grota. Jeżeli na jachcie mniejszym niż 45 stóp potrzebujesz kabestanu, coś jest nie tak.

Najczęściej problem dotyczy linki rolera. Zbyt wiele bloków jest niskiej jakości, zwłaszcza ten ostatni, który skręca bieg linki o 120 stopni, żeby wprowadzić ją do kokpitu. Co za zabójca! Uporządkuj liny w taki sposób, żeby linka rolera biegła jak najbardziej prosto od bębna do kokpitu. Spróbuj zrezygnować z tego okropnego ostatniego bloku, który kieruje ją na kabestan. Spotka cię miła niespodzianka. W dobrym prowadzeniu liny często przeszkadzają także knagi zaciskowe. Przemyśl tę kwestię, gdyż jest to ważny element żeglowania.

A więc gdy prowadzenie liny jest już tak dobre, jak tylko to możliwe, jak sprawić, żeby rolowanie było łatwiejsze?

### ODPADANIE

Najpewniejszym sposobem na uspokojenie sztaksła jest schowanie go za grotem. Odpadaj tak blisko do fordewindu, jak się odważysz, luzując szot grota. Gdy tylko genua zacznie trzepotać, straci całą moc i zwinie się słodko jak baranek. To o wiele lepsze niż próba walki z tygrysem – żaglem trzepocącym na wietrze o prędkości 25 węzłów z odgłosem przypominającym grzmot.

### REFOWANIE GROTA

Także tutaj podczas złej pogody kapitan powinien zawsze tak przemyśleć zadanie, żeby jak najbardziej ułatwić wykonanie pracy. Niezależnie od tego, jakim płyniesz jachtem i z jakim systemem refowania, jeśli nie robisz tego w tradycyjny sposób w fordewindzie (patrz niżej), zmniejszenie prędkości i wypuszczenie całego wiatru z grotżagla zawsze bardzo pomaga. Najlepszym sposobem osiągnięcia tego stanu szczęśliwości jest „nieśmiałe sterowanie”. Wyluzuj szot do położenia zbliżonego do półwiatru i wyostrz nieco do pełnego bajdewindu. Sztaksel nadal będzie ciągnął wystarczająco, żeby utrzymać jacht w ruchu, a za pomocą steru będziesz mógł zwalniać bieg jachtu, nie tracąc nad nim kontroli. Prawdopodobnie nie pozwolisz, żeby prędkość spadła poniżej 3 węzłów, tak by zachować sterowność, ale i tak znacznie ułatwi to refowanie.

### REFOWANIE TRADYCYJNE PRZY WIETRZE OD DZIUBU

Tradycyjne refowanie na każdym jachcie o ożaglowaniu skośnym, na jakim kiedykolwiek pływałem, przebiega tak samo. Jedyna zauważalna różnica w porównaniu ze starymi statkami o ożaglowaniu gaflowym, na jakich zaczynałem żeglować, jest taka, że na nowoczesnym jachcie oceanicznym z pięcioosobową załogą można to zrobić w mniej

niż 20 sekund, podczas gdy na moim starym 30-tonowym gaflowcu zajmuje to mojej żonie, mojemu kumplowi i mnie około kwadrans. Ponieważ na nowoczesnym jachcie jest to takie łatwe, może on zawsze nieść żagle w ilości odpowiedniej do warunków, a załoga złożona z męża i żony powinna wykonać tę pracę w nie więcej niż minutę. Jeżeli zabiera ci to więcej niż dwie minuty, to znak, że coś jest nie tak z takielunkiem albo z twoją praktyką.

Oto jak to się robi:

1. Poluzuj obciążacz bomu.
2. Wybierz topenantę i wyluzuj szot grota.
3. Poluzuj fał grota i zaczepl nowy róg halsowy o hak na okuciu pięty bomu albo wybierz halsową linę refową zamocowaną na stałe do żagla i poprowadzoną na rufę.
4. Wybierz fał, żeby naprężyć lik przedni.
5. Za pomocą refszkentli ściągnij nowy róg szotowy (kabestan, talia robocza, siła ludzka, zasada jest taka sama).
6. Zamocuj refszkentlę, poluzuj topenantę, a następnie jak najprędzej ustaw szot i obciążacz bomu, tak by żagiel łopotał jak najkrócej.
7. Posprzątaj. Może to oznaczać wiązanie refsejzingów, chociaż na współczesnych jachtach z krótkim bomem rzadko jest to konieczne (z wyjątkiem najgorszej pogody). Jeśli jednak zaniechasz tego w przypadku wielkiego tradycyjnego grotżagla, nie przyjdę na twój pogrzeb.

### REFOWANIE TRADYCYJNE I ZA POMOCĄ JEDNEJ REFLINY PRZY WIETRZE Z TYŁU

O ile zarefowanie sztaksła jest możliwe w dowolnym momencie, to jak głosi stara mądrość, grotżagiel powinien być w łopocie podczas refowania. Ale ostrzenie, gdy prawie mamy sztorm, żeby założyć trzeci ref, to pomysł szalony. Tradycyjne refowanie z wiatrem, gdy mamy dobry takielunek, może być całkiem łatwe.

Jeżeli musisz pójść do windy fałowej, przypomnij się i nie spiesz. Czasami pomaga luzowa-

nie kontraszotu grota i delikatne wybieranie szotu tak, żeby odsunąć żagiel od salingów, zwłaszcza gdy są one odchylone do tyłu. Wybierz kontraszot, zamocuj obciążacz bomu, powoli luzuj fał i opuszczaj lik przedni, gdy tymczasem kolega, ciągnąc za szkentlę, będzie się starał, żeby listwy nie zahaczyły o wanty. To sprawdza się zadziwiająco dobrze na jachtach do około 45 stóp.

System refowania jedną liną nie jest dobry, gdyż nie jest możliwe odpowiednie kontrolowanie liku wolnego i żagiel zaplącze się w wanty i salingi. W tym przypadku nadal nie jest konieczne ustawianie jachtu pod wiatr.

Przygotuj wszystko starannie, a dopiero potem wyostrz szybko prawie do półwiatru, żeby grotżagiel zaczął łopotać. Teraz ściągnij płótno, ile dasz radę, i ponownie odpadnij. A potem znowu, aż do skutku. Niemile, ale konieczne.

Bardzo sprawnie idzie refowanie do bomu – patrz poniżej. Inaczej niż refowanie jedną liną, które trwa tak długo, że czasem prowadzi do dramatów. Jeśli masz jakiś wybór, unikaj systemu refowania jedną liną.

### REFOWANIE W BOMIE Z WIATREM

Niestety w wielu przypadkach refowanie w bomie z wiatrem nie wchodzi w rachubę, gdyż nie każde okucie pięty bomu jest do tego przystosowane. Taktyka jest tutaj standardowa, lecz trzeba poświęcić wiele uwagi przygotowaniom, żeby zminimalizować stres. Najpierw tak ustaw i zamocuj topenantę oraz obciążacz bomu, żeby położenie bomu umożliwiało refowanie. Na zadbanym jachcie na linach zostaną naniesione znaczniki wskazujące to położenie. Przygotuj fał i kontrafał. Gdy będziesz naprawdę gotowy, wyostrz szybko prawie do półwiatru, wypuść wiatr z żagla, wyluzuj fał i przy użyciu windy fałowej wybieraj kontrafał, utrzymując za pomocą fału naprężony lik przedni. Mądrze ustaw obciążacz bomu i topenantę, po czym wróć. Praca wykonana w kilka sekund. Banalnie proste.



*Refowanie w bomie*

### REFOWANIE W MASZCIE

Stosowana tutaj technika jest taka sama jak w przypadku zwijania sztaksla. I znowu kluczowe jest położenie bomu względem masztu. Także utrzymywanie lekko naprężonego kontrafału podczas zwijania w wielu systemach ma wielkie znaczenie. W przypadku niektórych systemów można refować na dowolnym kursie. Inne są bardziej wybredne.

## RÓŻNE KURSY WZGLĘDEM WIATRU

### STEROWANIE NA WIATR

Na wzburzonym morzu każdy jacht, z wyjątkiem tych najcięższych i najpotężniejszych, wymaga odpowiedniego sterowania. Niebezpieczeństwo kryje się w tym, że zwiększasz prędkość, a następnie dosłownie odlatujesz z grzbietu fali, żeby z szarpającym nerwy uderzeniem wylądować w dolinie fali bez szansy na odzyskanie prędkości, zanim następna fala całkowicie cię zatrzyma.



*Sterowanie pod wiatr*

Tak się szczęśliwie składa, że jachty najbardziej podatne na tę przywarę są tymi, które najlepiej radzą sobie z łagodzeniem jej skutków. Nowoczesne płaskodenne jachty turystyczne inspirowane konstrukcjami regatowymi walą o fale jak wściekłe, ale są także szybkie i czułe na działanie steru, co daje sternikom wiele możliwości uniknięcia problemów, jeśli tylko są wystarczająco sprawni i niezbyt zmęczeni.

Przedwojenne jachty lub łodzie robocze o dużej wyporności będą o wiele za wolno reagować na ster, żeby skutecznie dać sobie radę. Na ogół jednak mają tak dużą inercję, że przebijają się przez fale, chociaż nieco mokro. Nie walą w wodę i generalnie łatwo się nimi steruje. Znajdź właściwy rytm i trzymaj się go, a one same zajmą się resztą. Jeżeli

długość fali nie odpowiada takiej łodzi, wystarczy odpaść o 10 stopni i pozwolić jej „dreptać szybciej”, aby nadrobić stracony dystans. Będzie to na pewno wariant wygodniejszy i może się okazać, że stracisz mniej czasu, niż myślałeś.

Gdy jacht żegluje kursem między 40 a 70 stopni do wiatru, siła napędowa takielunku rośnie znacząco co każde 10 stopni zmiany kursu na pełniejszy. Taki jacht, żeglując kursem między 55 a 60 stopni do wiatru, powinien być nie do zatrzymania.

Na lżejszych, szybszych łodziach technika sterowania jest następująca: obserwuj każdą zbliżającą się falę, następnie delikatnie kieruj jacht ku jej grzbietowi, a gdy już tam się znajdziesz, mocno odpadnij i pełniejszym wiatrem spływasz po jej zboczu. Powtarzaj ten proces dla każdej fali. W ten sposób utrzymasz uśredniony użyteczny kąt do wiatru rzeczywistego i zapewnisz swojej załodze znośną żeglugę.

Problem w tym, że do skutecznego sterowania w taki sposób potrzebny jest spory poziom umiejętności, a kontynuowanie tego procesu przez dłuższy czas wymaga dużej wytrzymałości. Nic więc dziwnego, że najlepsze morskie jachty regatowe mają w załogach specjalistów od jazdy pod wiatr.



*Potrzeba znacznych umiejętności, żeby sterować lekkim jachtem pod wiatr na wzburzonym morzu, ostrząc w kierunku grzbietu każdej fali i odpadając na jej zboczu*

Bez względu na to, czym żeglujesz, przestanie jest takie, żeby utrzymać jacht w ruchu. Żegluga zbyt ostro na wiatr przy złej pogodzie będzie oznaczać małą prędkość. Mała prędkość to duży dryf, a tego nie wolno tolerować.

### ŻEGLOWANIE WSPOMAGANE SILNIKIEM

Prawa fizyki niezaprzeczalnie stanowią, że jacht płynący ostro na wiatr otrzymuje przy danym wietrze mniejszą siłę ciągu niż na jakimkolwiek innym kursie względem wiatru. Na spokojnej wodzie dla dobrego jachtu nie stanowi to żadnego problemu. Jeśli jednak do równania sił doda się ogromną składową hamującą fal czołowych, skuteczność żeglugi na wiatr niemal wszystkich jachtów może pogorszyć się niepokojąco.

Gdy jacht znajdzie się w takiej sytuacji, ogromną różnicę może zrobić dodanie odrobiny mocy mechanicznej. Łódź będzie żeglować ostrzej, zmaleje dryf, nigdy nie odmówi wykonania zwrotu przez sztag i będzie płynąć naprzód w znacznie bardziej zadowalający sposób. Jeżeli jacht nie ma naprawdę dużego silnika, generalnie nie radzi sobie dobrze, płynąc na nim wprost pod fale. Jeśli jednak ustawi się go pod kątem 30–40 stopni do fal, z dobrze zarefowanym grotem, poradzi sobie dużo lepiej. Jeżeli najważniejsze jest utrzymanie kursu i kąta przechyłu, bardzo pomocne będzie zrolowanie sztakla. Tam, gdzie potrzebna jest przede wszystkim moc, zostaw postawione wszystko, odpadnij jeszcze kilka stopni i ciesz się żywszym ruchem.

### OD PEŁNEGO BAJDEWINDU DO OSTREGO BAKSZTAGU

Na wzburzonym morzu żeglowanie w tym zakresie kursów jest potencjalnie niebezpieczne, gdyż może zdarzyć się, że fala uderzy w pół burty i rzuci jacht w dół. Ponieważ i tak jesteś już pochylony na zawietrzną, nie będzie musiała pchać daleko, żeby położyć cię na wodę. Z tego powodu nigdy nie możesz nieść tyle żagla na wodzie wzburzonej



*Pełny bajdewind w silnym wietrze*

co na spokojnej. Nawet jeżeli desperacko tego potrzebujesz, żeby przebić się przez skotłowane morze.

Płynąc pełnym bajdewindem, najlepiej jest skręcać w stronę każdej złowrogiej fali i odpadać do półwiatru na jej grzbiecie, tak jak podczas żeglowania na wiatr. Jest to możliwe do wykonania na każdej łodzi. Nie powinno być konieczne ostrzenie pod wiatr. Wystarczy taka zmiana kursu, żeby przyjąć falę pod kątem, a nie prostopadle do burty. Będziesz jednak narażony na opryskanie wodą.

Żeglując półwiatrem, najbardziej niebezpiecznym kursem, zwykle lepiej jest odpaść, gdy na twojej drodze pojawi się paskudna fala.

Jeżeli żeglujesz baksztagiem i nie musisz się przejmować chwilową zmianą kursu na pełniejszy, możesz spróbować odpaść jeszcze trochę, złapać falę i surfować na niej. Jest to świetna zabawa, dopóki nie stracisz kontroli i nie ustawisz jachtu burtą do fal. Gdy do tego dojdzie, możesz zostać rzucony na następną falę, a ta może cię przewrócić, lub nawet obrócić. Podchodź do surfowania z szacunkiem. Można go używać, ale potrzeba do tego czujnego, urodzonego sternika, żeby mieć pewność bezpieczeństwa.

### ŻEGLOWANIE Z WIATREM

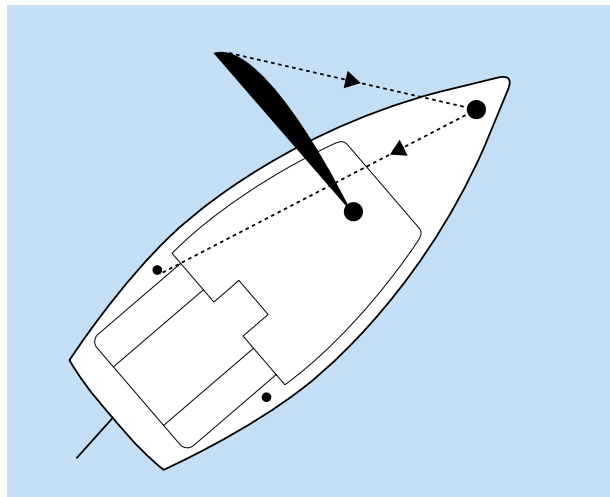
Podczas żeglowania z wiatrem po wzburzonym morzu największym niebezpieczeństwem jest obrócenie jachtu przez dużą falę burtą do fal. Kiedy jacht ostrzy gwałtownie, dodatkowy pęd skrętu znacznie zwiększa możliwość wywrotki. Jeśli zaś fala odrzuci jacht od wiatru, poza opisanym wyżej niebezpieczeństwem dojdzie jeszcze pełny, gwałtowny zwrot przez rufę – od półwiatru do półwiatru.

Aby uniknąć takich zagrożeń, należy jak najszybciej postawić odpowiednią ilość żagli. Gdy postawisz za mało, nie będziesz mieć kontroli nad jachtem. Jeśli za dużo, rozpędzisz jacht do prędkości granicznej i pojawią się poważne problemy ze sterowaniem. Dla większości jachtów maksymalna prędkość, przy której sterowanie jest jeszcze zadowalające, to taka, jaką można rozwinąć, żeglując na wiatr po spokojnej wodzie. Jej wartość wynosi mniej więcej pierwiastek kwadratowy długości jachtu w linii wodnej wyrażonej w stopach – około 5 węzłów dla jachtu 28-stopowego.



*Ten jacht jest pod dobrą kontrolą, płynąc fordewindem tylko z mocno zarefowanym grotem*

Gdy jest postawiony grot, zawsze warto zamocować kontraszot od noku bomu do dziobu. A jeszcze lepiej poprowadzić go poprzez blok zatraskowy na dziobie do zapasowego kabestanu na rufie. W sytuacji awaryjnej będzie można zwolnić go z bezpiecznego miejsca w kokpicie.



*Żeglując fordewindem w sztormie, załóż kontraszot, żeby uniknąć przypadkowego zwrotu przez rufę*

Jeżeli postawiony jest grotżagiel, sztaksel powinien być maksymalnie wypchnięty na bomie na nawietrzną.

Ważne jest, żeby jego róg szotowy był sztywno unieruchomiony. Gdy będzie się poruszać, będzie zwiększał naturalną tendencję jachtu do kotysania. Jeżeli wypuszczony daleko bom jest uzbrojony w bras od przodu, szot do tyłu i topenantę, jest idealnie unieruchomiony przez trójkę lin i nie może się poruszać. Jeżeli szot jest poprowadzony od noku bomu na krótko do kabestanu, nie trze o inne liny, a także nie powiększa kotysania jachtu.

Kiedy potrzebny jest tylko jeden żagiel, niektóre jachty bardzo dobrze żeglują pod mocno zarefowanym grotem. Na innych sterowanie w takim układzie byłoby bardzo trudne. Lepiej zachowywałyby się z jednym sztakslem albo zestawem sztaksli. Dopóki jacht nie żegluje dokładnie fordewindem, sztaksel może stać bez wytyku, dzięki czemu całe przedsięwzięcie jest o wiele mniej uciążliwe.