

Przykłady trymowania (w bajdewindzie)

Uwaga! Wszystkie wartości są tylko przykładowe. Mają dać wyobrażenie o tym, jak trymowane są żagle w różnych warunkach. Oczywiście nie musisz znać wybruszenia swoich żagli w procentach.



Przy lekkim wietrze potrzebna ci jest jak największa siła ciągu, aby zwiększyć prędkość jachtu. To z kolei zwiększy **prędkość wiatru pozornego**. Żeglowanie jak najostrej nie jest teraz ważne. Dlatego żagle powinny być pełne i zaokrąglone przy krawędziach natarcia i z dużym skrętem, aby nie doszło do przeciągnięcia w ich górnej części. Powinieneś również żeglować pełniej niż normalnie.

Poluzuj szot genuy tak, aby płótno żagla odsunęło się od salingu przynajmniej na dwie pięści. Poluzuj achtersztag i baksztagi (jeśli są), aby zwiększyć ugięcie sztagu, a tym samym głębokość genuy i zaokrąglenie przy krawędzi natarcia. Fał genuy napręż w takim stopniu, aby ustawić miejsce największej głębokości na 40%.

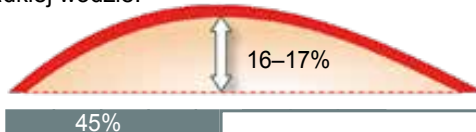
Wyprostuj maszt i poluzuj szkentlę, aby zwiększyć głębokość grotu. Przesuń wózek szotowy na nawietrzną, aby bom znalazł się na diametralnej. Przesuń obciążenie (załogę) na zawietrzną, aby zwiększyć przechył. Wtedy żagle pod własnym ciężarem łatwiej odnajdą właściwy kształt. Opór hydrodynamiczny zwykle maleje, gdy jacht jest lekko przechylony i nieco zawietrzny.

Daj jachtowi czas na nabranie prędkości. Każda niepotrzebna zmiana zwiększa prawdopodobieństwo wcześniejszego oderwania się strug powietrza i przeciągnięcia żagli.

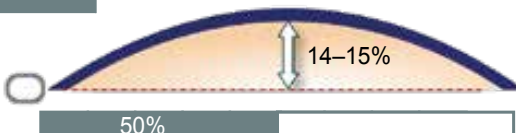
89

Lekki wiatr 3–4 m/s – gładka woda

Żagle stosunkowo pełne, płaskie przy krawędzi natarcia, pozwalają na ostrą żeglugę i dają dobrą prędkość po gładkiej wodzie.



Sztag	naprężenie ok. 40–50%, aby genua była stosunkowo pełna i płaska przy krawędzi natarcia
Fał	stosunkowo luźny, ale naprężony tak, aby największa głębokość znalazła się w położeniu ok. 45%
Szot	naprężony tak, aby żagiel dotykał noku salingu

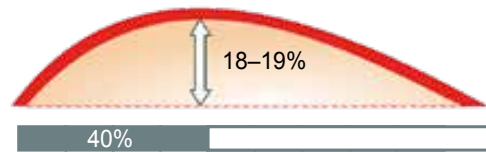


Achtersztag	naprężenie ok. 40–50%; większe wygięcie masztu powoduje spłaszczenie górnej połowy grotu
Fał	napręż tak, aby największa głębokość znalazła się w położeniu ok. 50%
Szkentla	naprężenie 40%, aby uzyskać średnią głębokość dolnej części grotu
Wózek szotowy	jeśli potrzeba, trochę na zawietrzną, aby uzyskać odpowiednią nawietrzność
Szot	naprężaj do momentu, gdy górny ickec zacznie zawijać się na zawietrzną

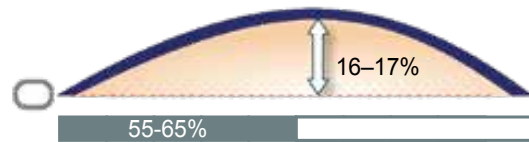
91

Bardzo lekki wiatr 1–3 m/s – gładka woda

Okrągłe, pełne żagle, które „oddychają”



Sztag	luźny, większe ugięcie zwiększa głębokość żagla
Fał	luźny (drobne zmarszczki); największa głębokość w położeniu ok. 40%
Szot	w miarę luźny (żagiel ok. dwóch pięści od noku salingu)



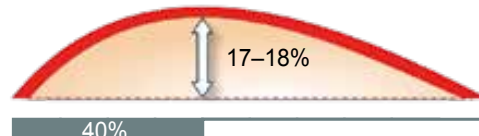
Achtersztag	całkiem luźny; prosty maszt zwiększa głębokość górnej połowy żagla
Fał	luźny (drobne zmarszczki); największa głębokość przesunięta do tyłu, ok. 55–65%
Szkentla	luźna
Wózek szotowy	na nawietrzną; bom w diametralnej
Szot	umiarkowanie luźny (duży skręt)

90

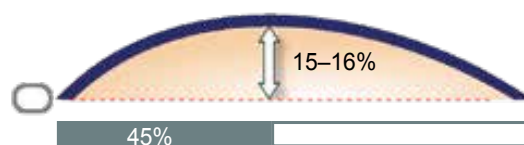
Uwaga! Pozwól jachtowi znaleźć własne tempo. Zmieniaj jak najmniej i jak najmniej używaj steru.

Lekki wiatr 3–4 m/s – morze wzburzone

Wzburzone morze wymaga większej siły ciągu i szerszej koleiny dla łatwiejszego sterowania, więc żagle muszą być nieco głębsze i bardziej zaokrąglone przy krawędzi natarcia niż na wodzie gładkiej.



Sztag	naprężenie ok. 30–40%, aby uzyskać większą głębokość i większe zaokrąglenie przy krawędzi natarcia
Fał	naprężony tak, aby największa głębokość znalazła się w położeniu ok. 40%
Szot	stosunkowo luźny (żagiel na jedną pięść od noku salingu)

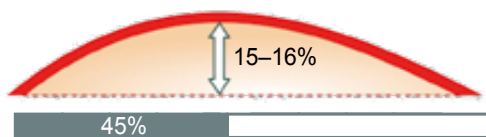


Achtersztag	naprężenie ok. 40–50%; większe wygięcie masztu sprawia, że górna połowa żagla jest bardziej płaska
Fał	naprężaj tak, aby największa głębokość znalazła się w położeniu ok. 45%
Szkentla	naprężenie 40%; nieco większa głębokość dolnej części żagla
Wózek szotowy	przesunięty trochę na zawietrzną
Szot	luzuj tak długo, aż wszystkie wskaźniki wiatru ułożą się do tyłu

92

Średni wiatr 6–10 m/s – gładka woda

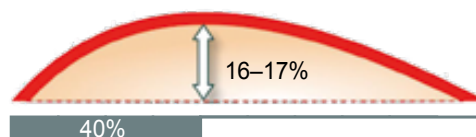
Stosunkowo płaskie żagle, zwłaszcza przy krawędziach natarcia, dają możliwość żeglugi ostro na wiatr z dobrą prędkością po gładkiej wodzie.



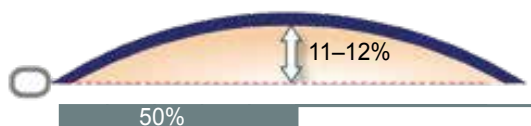
Sztag	naprężenie ok. 90%, aby uzyskać względnie płaski żagiel, zwłaszcza przy krawędzi natarcia
Fał	naprężony; największa głębokość w położeniu ok. 45%
Szot	naprężony tak, aby żagiel prawie dotykał noku salingu

Średni wiatr 6–10 m/s – morze wzburzone

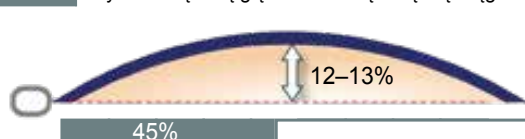
Wzburzone morze wymaga większej siły ciągu i szerszej koleiny dla łatwiejszego sterowania – żagle muszą być głębsze i bardziej zaokrąglone przy krawędzi natarcia niż na wodzie gładkiej.



Sztag	poluzuj naprężenie do ok. 70–80%, aby uzyskać większą głębokość i większe zaokrąglenie przy krawędzi natarcia
Fał	stosunkowo mocno naprężony, aby największa głębokość znalazła się w położeniu ok. 40%
Szot	żagiel na jedną lub dwie pięści od noku salingu, aby uzyskać większą głębokość i większą siłę ciągu



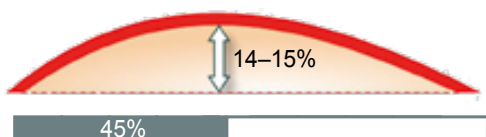
Achtersztag	ok. 90% większe wygięcie masztu sprawia, że górna część żagla robi się bardziej płaska
Fał	naprężony; największa głębokość w położeniu ok. 50%
Sz Kentla	naprężenie ok. 80–90%, aby spłaszczyć dolną część żagla
Wózek szotowy	w diametralnej (lekką na zawietrznej, jeśli jacht jest zbyt nawietrzny)
Szot	dostosuj tak, aby wszystkie wskaźniki wiatru ułożyły się do tyłu



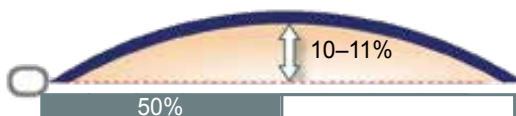
Achtersztag	poluzuj do ok. 70–80%, aby zwiększyć głębokość, a tym samym siłę ciągu
Fał	lekką naprężony, aby największa głębokość znalazła się w położeniu 45%
Sz Kentla	poluzuj do ok. 70–80%, aby zwiększyć głębokość w dolnej części grotu
Wózek szotowy	przesunięty na zawietrzną (bom odchylony ok. 5–10° od diametralnej)
Szot	naprężony; dostosuj tak, aby wszystkie wskaźniki wiatru ułożyły się do tyłu

Silny wiatr ok. 10 m/s – morze wzburzone

Płaskie żagle, zwłaszcza przy krawędzi natarcia, generują wystarczającą siłę ciągu przy mniejszym przechyle.



Sztag	naprężenie 100%, aby maksymalnie spłaszczyć genuę, zachowując płaski kształt przy krawędzi natarcia
Fał	naprężony; największa głębokość w położeniu ok. 45%
Szot	stosunkowo luźny (żagiel na dwie lub trzy pięści od noku salingu)



Achtersztag	naprężenie 100%; wygięcie masztu spłaszcza górną połowę grotu
Fał	naprężony; największa głębokość w położeniu ok. 50%
Sz Kentla	naprężenie 100%, aby maksymalnie spłaszczyć dolną część grotu
Wózek szotowy	przesuwaj na zawietrzną, dopóki grot nie zacznie być podwiewany (zmniejsza nawietrzność)
Szot	dopasuj tak, aby wszystkie wskaźniki wiatru ułożyły się do tyłu

Silny wiatr ok. 10 m/s – morze wzburzone

Morze prawie zawsze jest wzburzone, gdy prędkość wiatru przekracza 20 węzłów (10 m/s). Jest to niemal początek 6 w skali Beauforta (silny wiatr) i często pojawiają się problemy z rosnącą nawietrznością. Trzeba więc spłaszczyć żagle i przesunąć wózek szotowy mocno na zawietrzną. Jeśli to nie pomoże, należy zmienić sztaksel na mniejszy albo zarefować grotu, aby przywrócić zrównoważenie jachtu. Jeżeli to nadal nie pomoże lub z jakiegoś powodu nie możesz zmniejszyć zestawu żagli, steruj jachtem, dostosowując się do przechyłów.

Najpierw wyostrz bardziej niż normalnie. Jacht będzie wtedy mniej się przechylał, nawietrzne icki genuy będą trzepotać i być może żagiel zacznie lekko łopotać. Nie ma to znaczenia, gdyż w takich warunkach i tak masz nadwyżkę siły ciągu. Gdy uznasz, że jacht jest zbyt wyprostowany i traci prędkość, odpadnij, aż prędkość wzrośnie, a potem ponownie skreć pod wiatr, aby zmniejszyć przechył. Przeciwcz sterowanie pozwalające utrzymać pożądany przechył, zwykle ok. 20–25°. Jest to praktyka często stosowana przez żeglarzy regatowych, którzy nie chcą (lub nie mogą) refować.

Innym sposobem uniknięcia refowania jest przesunięcie wózka szotowego na nawietrzną i poluzowanie szotu grotu. Wówczas górna część żagla skreć się bardziej, co spowoduje zmniejszenie tak siły ciągu, jak i siły przechylającej. Tak samo można postąpić ze sztakslem, przesuwając wózek szotu do tyłu bardziej niż normalnie, co spowoduje zwiększenie skreću żagla.

Uwaga! Zawsze lepiej zredukować powierzchnię żagli, jeżeli przewidujesz, że silny wiatr będzie się utrzymywał. Pamiętaj, że prędkość jachtu będzie prawie taka sama przy powierzchni ożaglowania mniejszej od optymalnej, ale znacznie niższa, gdy powierzchnia ożaglowania będzie większa od optymalnej!