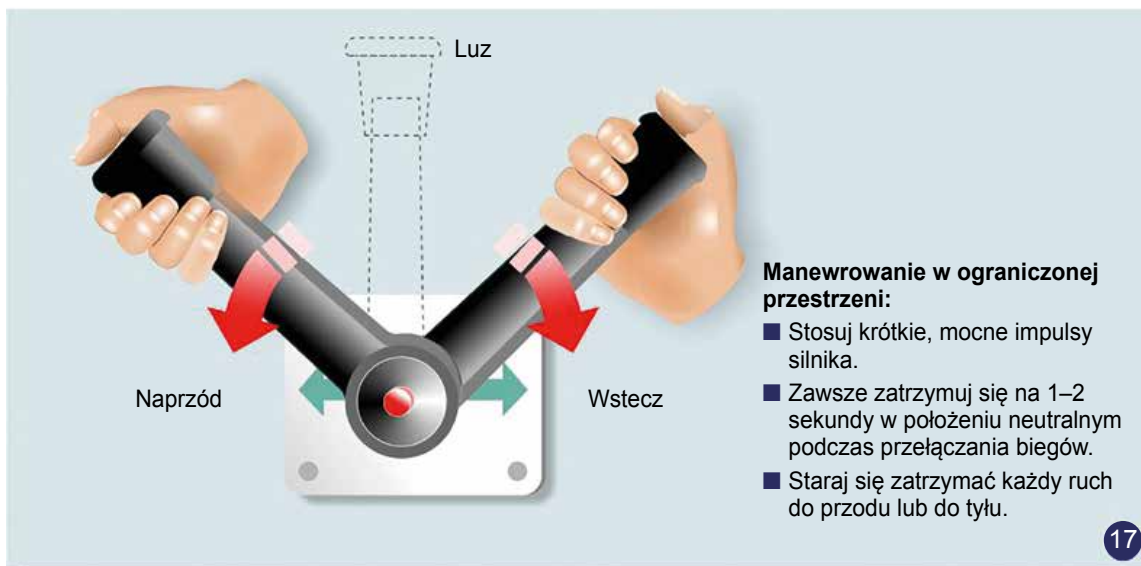


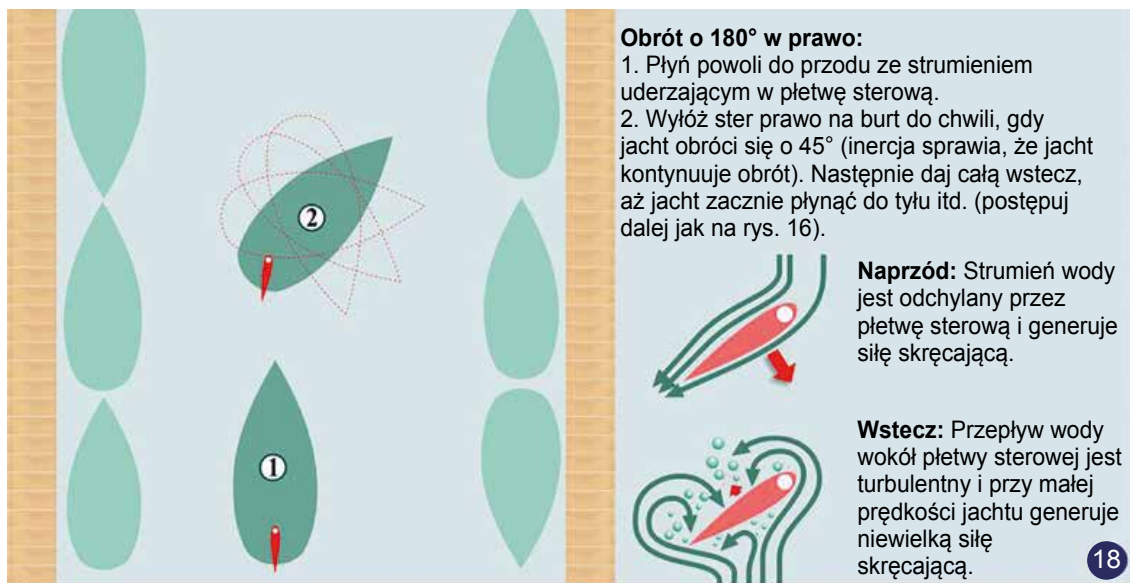
Obsługa silnika



Nie obawiaj się ustawić manetkę w położeniu **cała naprzód**, gdy jacht się nie porusza. Zawsze chwilę potrwa, nim ruszy z miejsca. Natomiast ster natychmiast otrzymuje pełne uderzenie strumienia śruby i zaczyna odpychać rufę w bok. Musisz to **w pełni** wykorzystać, zanim jacht zacznie **płynąć do przodu**.

Następnie szybko przełącz silnik na 1–2 sekundy na luz. W ten sposób chronisz przekładnię przed niepotrzebnym zużyciem. Teraz szybko przełącz na całą wstecz, żeby zatrzymać ruch jachtu do przodu. **Właśnie w czasie tych krótkich chwil ruchu do przodu następuje większość procesu obracania jachtu.**

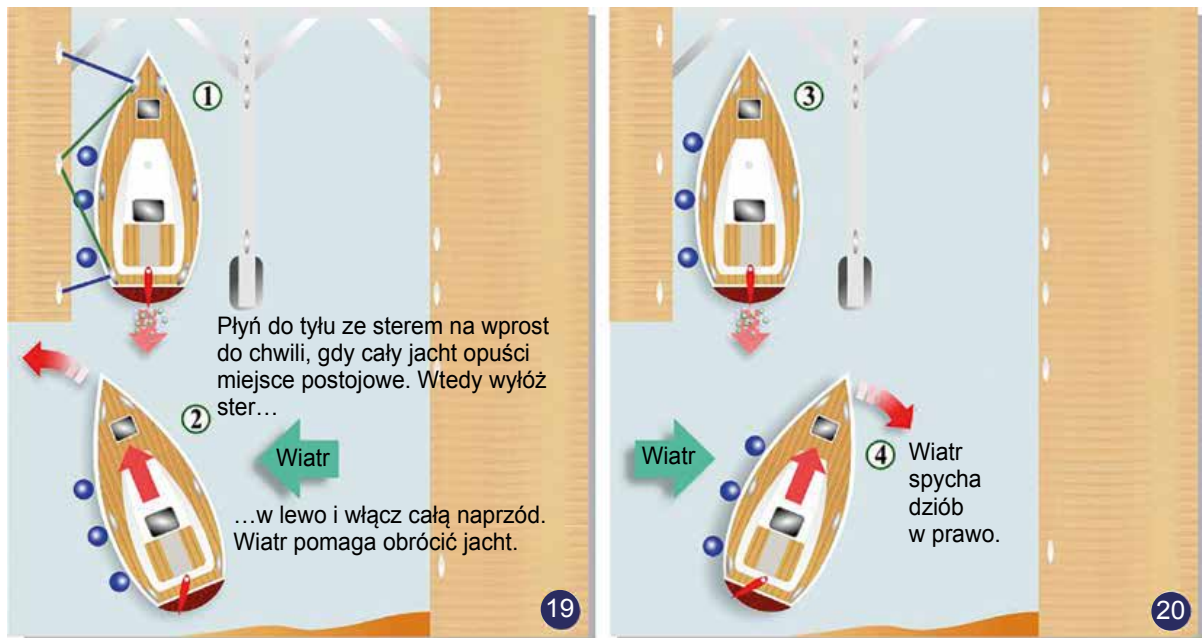
Obracanie jachtu w zatłoczonej marinie



Przy tego typu manewrze podczas płynięcia **do tyłu ster** nie ma żadnego wpływu. Dlatego obracanie go w chwilach, gdy silnik pracuje do tyłu, nie ma większego sensu. Dopiero gdy jacht, płynąc do tyłu, nabiera prędkości, zwiększony przepływ wody wokół płetwy sterowej sprawia, że zaczyna ona pracować lepiej. Natomiast **znos śruby** jest wyraźniejszy, gdy silnik pracuje wstecz, niż gdy pracuje do przodu. Dlatego jeżeli jacht ma **śrubę prawoskrętną**, lepiej jest wy-

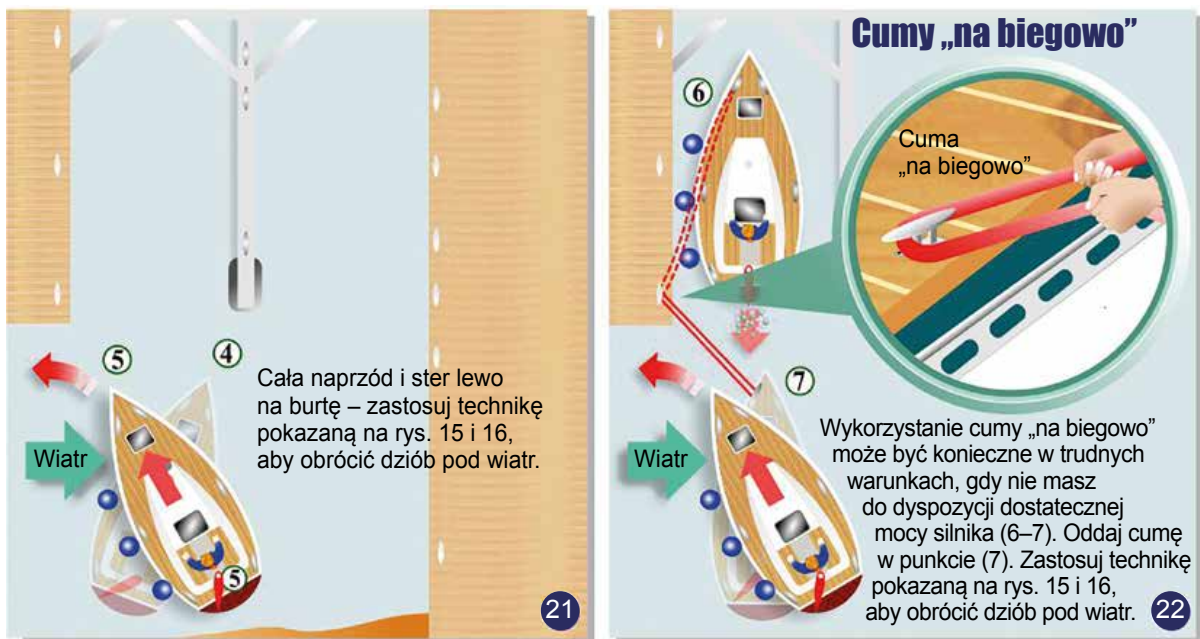
konać obrót o 180° **w prawo**. Powinieneś sprawdzić swój jacht w łagodnych warunkach, żeby przekonać się, jak zachowuje się on podczas obrotu o 180°. Na niektórych jachtach elementy sterowania silnikiem są umieszczone w taki sposób, że podczas manewrowania trzeba się schylać, tracąc widoczność. Nie jest to wskazane, dlatego niektórzy żeglarze używają stóp do ich obsługi, ale lepiej jest przenieść elementy sterujące w inne miejsce.

Opuszczanie miejsca postojowego tyłem



Zawsze sprawdzaj kierunek wiatru przed opuszczeniem miejsca postojowego. Należy pamiętać, że jacht osiągnie prędkość manewrową dopiero po przepleśnięciu do tyłu kilku długości jachtu. W tym przypadku **wiatr z prawej burty** nie stanowi żadnego problemu. Płyn do tyłu, pozwalając, by wiatr spychał

dziób na zawietrzną, aż jacht opuści miejsce postojowe. **Wiatr z lewej burty** spycha dziób w „zły” kierunku, dlatego należy zastosować technikę pokazaną na rys. 16, by ustawić dziób pod wiatr. Może też okazać się konieczne użycie cumy „na biegowo”, aby zapobiec spychaniu dziobu zbyt mocno w prawo.



Wiatr z lewej strony spycha zwykle dziób w prawo (4). **Prawoskrętna śruba** spycha rufę w lewo, komplikując wszystko.

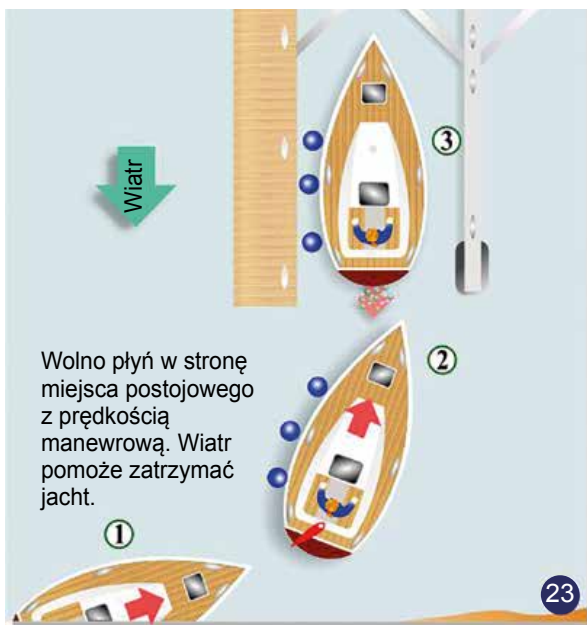
Trzeba więc użyć mocy silnika, żeby skierować dziób pod wiatr i ominąć pomost. Można dla odmiany użyć cumy „na biegowo”, jak pokazano na rys. 22.

W razie problemów można wypłynąć tyłem na otwartą wodę – zwłaszcza gdy wiatr wieje z tyłu. Silny

wiatr czołowy może zepchnąć dziób w **dowolną** stronę jeszcze między pomostami.

Dla bezpieczeństwa możesz użyć jednej lub więcej **lin „na biegowo”**. Możesz też wysadzić członka załogi z liną na brzeg albo na inny jacht. Po wysunięciu się ze stanowiska postojowego możesz zabrać załoganta na pokład w innym, bezpieczniejszym miejscu.

Podchodzenie do nabrzeża

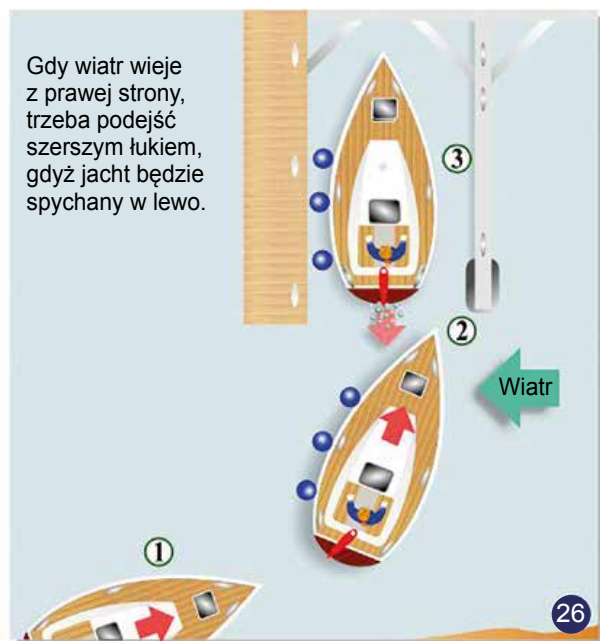
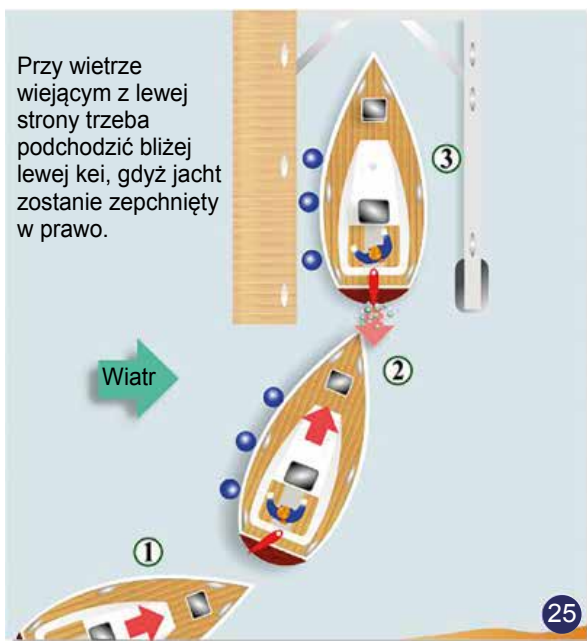


Dobrze jest podchodzić do miejsca postojowego szerokim łukiem, żeby łatwiej było ustawić się pośrodku wejścia. Płyn powoli między pomosty i gdy znajdziesz się 1–2 m od końca nabrzeża, włącz na krótko całą wstecz.

Gdy nie ma wiatru, możesz powoli do płynąć do końca kei z silnikiem pracującym na biegu jałowym.

Jednak zawsze masz większą kontrolę, gdy **na płetwę sterową pada strumień śruby**. Zwłaszcza gdy na jacht działa wiatr lub prąd.

Pamiętaj, że gdy włączysz całą wstecz wewnątrz miejsca postojowego, rufa zostanie mniej lub bardziej przesunięta w bok ze względu na działanie znośu śruby.



Wiatr wiejący prosto w burtę powoduje konieczność węższego lub szerszego podchodzenia do miejsca postojowego, gdyż jacht będzie spychany w bok. Tylko metodą prób i błędów możesz zdobyć doświadczenie niezbędne do kontrolowania jachtu. Jeżeli obawiasz się, że zbyt późno włączysz bieg do tyłu, możesz spróbować małych „kopnięć” silnikiem wstecz, gdy jacht

posuwa się po prostej do miejsca postojowego. Po pewnym czasie poczujesz, jak mocno trzeba pracować silnikiem wstecz, żeby zatrzymać jacht. Nigdy nie uruchamiaj silnika wstecz na tak długo, żeby jacht zaczął płynąć do tyłu! Włączając całą wstecz, obserwuj keję z boku. W ten sposób łatwiej zdołasz ocenić, jak prędkość jachtu maleje i kiedy zatrzyma się on zupełnie.