

Zgradba jadrnice: Spredaj (premec) je ležišče sidra z vitlom in prostorom za shranjevanje sidrne vrvi. Premec obdaja čvrsta ograja na kljunu in varovalna pletenica ob strani. Sledi ji dvignjena kabina z okni in oprijemališči na strehi, namenjenim varnosti posadke, kadar je v slabem vremenu treba na premec. Na zadnjem delu (krma) je prostor za posadko in krmarja. Dno krmarnice je nad vodno linijo, da lahko voda nemoteno odteče iz njega. Na dvignjenih obrobah krmarnice so pritrjeni vitli (vinče), ki jih navadno vrtimo s pomočjo ročice (manice). Ta je potrebna za premagovanje velikih sil pri delu z Genovo in Špinakerjem. Na trup je z več pletenicami pritrjen jambor. Napone držijo jambor spredaj, pripone ob straneh in zatega zadaj. Nagibanju nasprotuje teža gredlja (kobilice).

Jadra so pogon jadrnice. Turistične jadrnice uporabljajo predvsem tri. Glavno jadro, ki je raztegnjeno med jamborom in drogom (bum), Genovo, ki je večja od glavnega jadra, razteza pa se od premca kjer je vpeta proti krmi in Špinakerjem ki je največje jadro.

Jadrnica ne more pluti naravnost v veter. Njena jadra morajo biti napolnjena na eni ali na drugi strani, da se premika po vodi. Nastavitev jader in njihova izbira je odvisna od kota jader glede na veter. Naravnati jih moramo tako, da nastane gladek tok vetra. Ko odpademo (gremo stran od vetra), uzde (škote) popustimo toliko, da se kot jader na veter ne spremni, medtem ko jadrnica obrača. Od moči vetra je odvisno, kolikšno površino bomo razpeli. Da bi pritisk vetra na jadra ostal enak pri 32 vozlih, kot pri 16 vozlih in se barka ne bi prehudo nagibala, je površino jader treba zmanjšati. Zmanjševanje jader mora potekati sorazmerno, ker bi sicer barka ne bi bila uravnovešena. Preveliko glavno jadro in premajhna Genova (prednje jadro) povzročita zanašanje v veter, ker je center sil pomaknjen nazaj. Zaradi prevelike Genove in premajhnega glavnega jadra barko zanaša od vetra, ker je potisna sila preveč spredaj. Največjo moč imajo jadra, kadar so dviznice (podigači) obeh jader in nateg po bum-u glavnega jadra brez gub. Škoti pritegnemo ravno toliko, da trebuha jader nehata trepetati in so moštrini vodoravni. Moštrini, kot pravimo trakcem na jadrju, kažejo tok vetra, ki teče ob jadrih in s tem njihovo pravilno nastavitev. Posebno koristni so na sprednjih jadrih. Moštrini na obeh straneh jadra naj bodo med jadranjem vodoravni. Če med plovbo v veter plapolata privetрни (notranji), vozimo preveč v veter, pri bočnem vetru je v tem primeru potrebno nekoliko pritegniti Genovo. Če pa v veter plapolajo zavetrни (zunanji) plujemo premalo ostro, pri bočnem vetru je to znak da je Genova preveč pritegnjena.

Kobilica preprečuje bočni zanos in drži barko pokonci. Balast na dnu kobilice je protiutež sili vetra, ki deluje na jadra, ter zmanjšuje nagibanje. Ker barka ne more pluti bočno skozi vodo, pluje zaradi rezultante sil naprej. Kot nagiba je pomemben za hitrost jadrnice. Prevelik nagib upočasni jadrnico, čeprav se zdi, da je hitrejša. Torej je učinkoviteje in udobneje, če se barka manj nagiba.

Navidezni veter je kombinacija pravega vetra in vetra ki nastane zaradi gibanja barke. Pri plovbi z nasprotnim vetrom je navidezni veter najmočnejši, v smeri z vetrom pa je navidezno šibkejši.

Smeri jadrnanja: Relativna hitrost vsake jadrnice je odvisna od njene smeri ali kota glede na veter.

- Mrtvi kot: območje v katerem jadrnanje ni mogoče, jadra se spraznijo in barka se ustavi;
- V veter, ali z nasprotnim vetrom: jadrnanje pod kotom 40-50° glede na navidezni veter, hitrost se poveča ko so jadra tesno pritegnjena do optimalnega kota;
- Rahlo v veter: jadrnanje pod kotom 70° uzde so nekoliko popuščene in jadrnica pluje lahkotneje Z bočnim vetrom - jadrnanje pod pravim kotom glede na veter, hitrost se poveča;
- Z ugodnim vetrom ali v pol-krmo: jadrnanje pod kotom 135° je ob dvignjenih dodatnih jadrih najhitrejša smer;
- S krmnim vetrom: uzde so do konca popuščene, brez dodatnih jader ali spremembe smeri se hitrost zmanjša;
- Z nasprotnim vetrom (orca): 40-50° glede na smer navideznega vetra je največ, kar zmore večina jadronic pri plovbi z nasprotnim vetrom. Jadra so tesno pritegnjena, a brez prenapenjanja. Če so jadra preveč pritegnjena in je nenadoma nagib prevelik, popustimo škoto in tako zmanjšamo bočni pritisk na jadra. Navidezni veter je močan in jadrnica se nagiba. Posadka je na privetrni strani, s čimer zmanjšuje nagib. Upoštevajmo da je bočni zanos največji ravno pri plovbi v veter. Pri jadrnanju z nasprotnim vetrom, ne moremo pluti naravnost v veter, zato je edini način relativno hitrega napredovanja v smer od koder piha vijuganje (cikcakanje). Običajen kot križanja v veter, to je kompasna razlika med eno in drugo smerjo plovbe v veter je 80- 90°. Cilj jadrnanja v veter je premikanje s čim večjo hitrostjo, kar se da ostro v veter. Če jadrnica pluje ostreje v veter, se bolj naravnost približuje svojemu cilju, vendar je njena hitrost manjša, če jadra manj ostro, je njena hitrost večja, vendar mora opraviti daljšo pot. Velikokrat je bolje pluti z več bočnega vetra in zato hitreje, kajti za plovbo ostro v veter je potrebna stalna zbranost in dobro opremljena barka.

Prečkanje — letanje (obrat v veter):

- Prvi član posadke odveže škoto Genove in jo drži preko vitla pripravljen da jo popusti;
- Drugi član posadke drži privetrno škoto Genove enkrat ovito okoli vitla, pripravljen da jo potegne, ročica vitla mora bit v ležišču;
- Ko je posadka pripravljena počasi obrnemo v veter;

- Ko se Genova sprazni popolnoma sprostimo zavetrno škoto, energično odvijemo krmilo in ko je barka že skozi nasprotni veter, pritegnemo drugo škoto;

Optimalno hitrost pri kateri prečkamo ugotovimo z opazovanjem hitrosti pri vsakem obratu. Bistvo je da med celim manevrom ohranimo čim večjo hitrost, kar pomeni prečkati počasi, hiter obrat bo barko ustavil. Pomembno je, da po prečkanju uzd ne pritegnemo prehitro, temveč zadnje centimetre zategujemo počasi, vse dokler ne dosežemo optimalne hitrosti.

Jadranje z bočnim vetrom: Pomeni, da navidezni veter pada na jadra pod kotom 90°. V veter se ta kot zmanjšuje do 70°, medtem ko se z ugodnim vetrom povečuje do 135°. Jadrnica je najhitrejša z bočnim vetrom. V težkih razmerah je nujno razviti pravšnjo površino jader, sicer je nagibanje preveliko, jadrnico pa zaradi neuravnovešenosti vleče v veter. Pri skrajšanem glavnem jadru in razmeroma večji Genovi se težišče jadralne površine pomakne naprej, zaradi tega se zmanjša pritisk na krmilo in kot nagiba barke, tako da zelo hitro doseže maksimalno hitrost. Pravilno naravnavanje jader je ključnega pomena, zato opazujemo moštrine in sprednji rob jader. Kakor hitro je barka v pravilni smeri, popustimo Škoti glavnega jadra in Genove toliko da se začneta jadra praznit, nato ju pritegnemo malenkost preko točke ko se jadra napolnita. Če se veter pomika proti premcu (prednji del barke) jadra pritegujemo, če pa se pomika proti krmi (zadnji del barke) jih popuščamo. V močnem vetru naj bo vsa posadka zadaj in zgoraj na privetrni strani. S tem barko izravnamo. V zelo šibkem vetru ravnamo nasprotno, posadka naj bo spredaj - pred jamborom na zavetrni strani. V ugodnih razmerah dvignemo Špinaker. Špinaker je pravilno naravnan ko se začne privetrni rob praznit. Pri nenadnem udaru vetra, ko ni časa za ustrezen manever sprostimo Škote, ker s tem zmanjšamo nagibanje - učinek je takojšen.

Jadranje s krmnim vetrom: Imenujemo vse smeri jadriranja med polkrmo 135° in čisto krmo 180°. Jadranju z vetrom v čisto krmo se izognimo, če je potrebno vijugajmo z vetrom da obdržimo pravo smer. Večja hitrost bo več kot nadoknadila malenkost daljšo smer, preprečila pa bo tudi nekontroliran prelet buma. Jadranje v krmo je idealna smer za uporabo Špinakerja. Navadno ga dvignemo samega, brez preostalih jader, razen glavnega jadra, ob močnih vetrovih uporabljamo ob glavnem jadru še Genovo. Pri krmnem vetru naj se posadka porazdeli po obeh bokih na krmi, ker s tem barko uravnoteži. Jadranje s krmnim vetrom je zaradi nevarnosti nenadnega preleta burna lahko tudi najbolj tvegana smer, razen tega je pravi veter vedno močnejši kot se dozdeva. Pri jadraniu po valu navzdol bo krmar nezaželen prelet burna preprečil le s pozornim opazovanjem vetra in natančnim krmarjenjem. V spremenljivem vetru ali pri močnem opotekanju lahko namreč veter zajame zadnji rob glavnega jadra, ki udari na drugo stran in lahko poškoduje tako barko kot posadko. Nezgodo preprečimo tako da vežemo bum na sprednji konec palube. Če Genova ni podprta s Tanguom (ALU drog), nas na tak neizbežen prelet burna opozori ko se začne polniti z nasprotni strani. Iz Genove bomo iztisnili največ potisne moči, če jo podpremo s

tangunom in naredimo »metuljčka«. Pazimo da je glavno jadro, ne bum, pravokotno na veter.

Kroženje (obrat z vetrom): Zahteva premeščanje burna za 180° na drugo stran.

- Pri nadzorovanem kroženju krmar najprej preveri ali je nova smer prosta in rahlo zavije od vetra;
- Nato da povelje »krožimo«, krmilo zavrti na drugo stran;
- Ko ima veter točno v krmo se za trenutek ustavi, posadka pritrdi bum glavnega jadra v sredini barke;
- Posadka sprosti Genovo in jo zvleče na drugo stran.;
- Krmar dokonča manever, posadka sprosti bum glavnega jadra, naravna jadra glede na novo smer in se preseli na drugo stran.

Jadranje v močnem vetru: Najprej je nujno dovolj in pravočasno skrajšati jadra, da obdržimo nadzor nad barko. Pravi trenutek za krajšanje je takrat ko se nam zazdi, da bi morda bilo dobro to narediti, ne čakaj na močnejši veter, takrat je krajšanje jader neprimerno težje in nevarneje. Krajšamo vedno takrat ko je barka obrnjena v veter. V skrajnih razmerah je barka varnejša na odprtem, kjer je okoli nje dovolj vode. Zato je včasih pametneje stisniti zobe in preživeti vihar na morju, kot na silo vpluti v zaliv. Pogosto se v slabem vremenu posadka preda prej kot barka. Zato je ključno narediti vse, da jadnico kolikor mogoče obvladamo in je posadka pripravljena na težave. Pametno si je zapomniti, kaj pravi barka : »Čuvaj me od obale, a ja ču tebe od mora«. V močnem vetru je najbolje pluti z vetrom v krmo s čisto malim glavnim jadrom ali brez jader. V zares močnem vetru (viharju) je navadno najboljša rešitev, da se spustijo vsa jadra, bum se trdno priveže na palubo, zatesnijo se vsa okna, lopute ... Krmilo pa se nastavi rahlo v zavetrino. Barko bo počasi odnašalo z vetrom in le malo naprej.

Vetrovi na Jadranu: Jadran zaznamujejo trije značilni vetrovi.

- Maestral - piha le v stabilnem vremenu, zato je vsaka sprememba tega vetra dober znanilec poslabšanja;
- Jugo - spremljevalec slabega vremena, piha vzdolž Jadrana od JV proti SZ;
- Burja - napovedovalec izboljšanja, toda ne vedno.

Medtem ko sta maestral in jugo močnejša v južnem Jadranu, so udari burje močnejši na severnem. Nevihte so pogostejše spomladi in jeseni, prav tako je pogostejša na severnem Jadranu megla.

Povzeto po Jadralskem priročniku (Halsey C. Herreshoff)