

Nastavitev jader

Za iskanje optimalnega kota jadrnice v plovbi proti vetru so krmarju v pomoč trakci na prečki, ki jih imenujemo "muštrini". Ti trakci se nahajajo nekako na prvi tretjini jadra, in sicer na vsaki strani jadra. Parov teh trakcev je več – navadno se nalepijo trije, in sicer na vsaki četrtini višine eden. Muštrini povedo krmarju, ali smo v pravi smeri, ali jadramo preveč od vetra ali preveč v veter. Če so trakci vzporedni, potem smo v optimalni smeri. Če zavetrni muštrini poplesujejo ali visijo navzdol, je smer plovbe preveč od vetra in zaviti moramo bolj v veter, do trenutka, ko so muštrini spet vodoravni. Če pa nagajajo privetrni muštrini, potem krmarimo preveč v veter in potrebno bo odpasti. Zgodi se tudi, da nagaja zgornji ali spodnji muštrin. V tem primeru je kriv slabo postavljen drsnik škote prečke. Če skače zgornji privetrni, potem je drsnik postavljen preveč nazaj, če je problem v spodnjem privetrnem, je drsnik postavljen preveč naprej.

Škota glavnega jadra in trimanje: Prijemališče škote na bumu glavnega jadra je fiksno, prijemališče v kokpitu pa se lahko dodatno regulira z drsalcem, ki je nameščen pravokotno na simetralo jadrnice. S pomikanjem prijemališča po drsalcu pomikamo glavno jadro v zavetrino. Položaj drsalca je odvisen od moči vetra. Pri močnejšem vetru je drsalec pomaknjen v zavetrinsko stran, pri slabšem vetru pa lahko tudi v privetrinsko stran, vendar bum ne sme nikoli preiti preko simetrale jadrnice. Če želimo maksimalno izkoristiti glavno jadro, je potrebno zadevo zmeraj nastavljati glede na veter. Vse to je samo tehnična plat škote. Sedaj pa je potrebno z vsemi temi nastavitvami oblikovati glavno jadro, glede na veter.

Slab veter in jadranje v veter (orca): Jambor mora biti čim bolj raven, dvižnica in baza glavnega jadra malo popuščena, cunningham vang in zadnji rob jadra morajo biti popuščeni. Na tak način ima glavno jadro največji trebuh na zgornjem delu, ki nam daje največji podtlak na zavetrinski strani. Drsalec je zmeraj na 1/3 v privetrini, škota je popuščena, tako da je bum malenkost v zavetrini. Pogled na muštrine glavnega jadra nam bo razkril, da je najtežje nastaviti zgornjega. Poskušamo v bistvu samo z drsalcem in škoto.

Srednje močan veter in jadranje v veter (orca): Jambor je malo nazaj, zato moramo tudi zategniti dvižnico glavnega jadra. Tudi baza in zadnji rob glavnega jadra je bolj zategnjen. Drsalec se premakne v sredino, škota glavnega jadra se zategne. Če drsalec pomaknemo v zavetrino, ne bomo mogli biti več tako ostri in izgublamo na višini. S tem glavno jadro ploščimo (manjšamo balon) v njenem zgornjem delu (če je balon zgoraj, kot v slabem vetru, imamo večjo silo nagibanja), želimo pa si največji balon v spodnjem delu glavnega jadra, saj s tem manjšamo navor ki nam nagiba jadrnico. S tem početjem prestavljamo prijemališče sile na glavnem jadru navzdol. Cunningham pustimo na miru do 4 boforjev. Dokler se jadrnica ne nagiba preveč, delamo vse z drsalcem, ne pa s škoto.

Močan veter in jadranje v veter (orca): Jambor je še bolj zategnjen proti krmi. Zategnemo dvižnico glavnega jadra, zadnji rob, bazo in cunningham. Glavno jadro je potrebno sploščiti, kar se da. Edini balon je samo še tik nad bumom. Če je nagibanje preveliko, kar se odraža na težkem krmilu, je potrebno začeti spuščati drsalec v zavetrino in še bolj zategniti škoto in vang, ki se nam v tem primeru popusti, saj se začne bum pomikati še bolj proti kokpitu. Če je veter premočen kljub temu, da je drsalec že v njegovem skrajnem položaju, je potrebno začeti popuščati škoto glavnega jadra. To pa je tudi prvi znak, da je potrebno začeti krajšanje glavnega jadra.

S pravilno nastavitvijo glavnega jadra, pa tudi sprednjih jader, je potrebno težiti k temu, da imamo minimalni odklon krmila glede na želeno smer. Vsaka napaka pri trimanju se najhitreje pozna ravno na krmilu. Velike sile na krmilu, ki so posledica prevelikega nagibanja, nam v bistvu manjšajo hitrost plovbe.

Odpadanje: Ko odpadamo od vetra, če je ta slab, je potrebno v bistvu vse popustiti (do križev), baza je malo zategnjena, brez cunninghama. Vloga drsalca je padla na nič, torej je lahko v sredini. Sedaj je najpomembnejši vang. Pri močnejšem vetru ima glavno vlogo. Pri večanju hitrosti vetra ga je potrebno popuščati, sicer nas preveč nagiba. Pri tem ko ga popustimo, hitrost ostane enaka, nagibanje pa se ustavi. Če pa začne hitrost padati, je potrebno vang zopet zategniti, dokler ne dobimo hitrosti. Zadnja napona jambora se zategne toliko, da ni vse sile na priponah.

NOTRANJI muštrinček = peljemo preveč v veter,
potrebno je nekoliko pritegniti Genovo

ZUNANJI muštrinček = peljemo premalo ostro v
veter, Genova je preveč pritegnjen

Zlatno pravilo je, da na brodu postoji samo jedan čovjek koji je odgovoran za brod i posadu. Taj čovjek i vodi brod. Zvao se on skiper, kapetan, barba ... svejedno. Uvijek je to samo jedan.