

Nastavitev (trimanje) jader: Največjo moč imajo jadra, kadar so dviznice obeh jader in nateg po bumu glavnega jadra brez gub. Škoti pritegnemo ravno toliko, da trebuha jader nehata trepetati in so muštrini vodoravni. Muštrini, kot pravimo trakcem na jadru, kažejo tok vetra, ki teče ob jadrih in s tem njihovo pravilno nastavitev. Posebno koristni so na sprednjih jadrih.

Trimanje Genove (prečke) se nastavlja v kombinaciji drsalca Genove in škode Genove. Muštrini na obeh straneh jadra naj bodo med jadranjem vodoravni. **Če med plovbo v veter plapolaj privetrni (notranji) muštrini, vozimo preveč v veter, pri bočnem vetru je v tem primeru potrebno nekoliko pritegniti Genovo. Če pa v veter plapolajo zavetrni (zunanji) muštrini plujemo premalo ostro, pri bočnem vetru je to znak da je Genova preveč pritegnjena.** Zgodi se tudi, da nagaja zgornji ali spodnji muštrin. V tem primeru je kriv slabo postavljen drsnik Genove. Če skače zgornji privetrni, potem je drsnik postavljen preveč nazaj, če je problem v spodnjem privetnem, je drsnik postavljen preveč naprej. Pozicija drsnika mora biti takšna, da je jadro enakomerno napeto po spodnjem in zunanjem robu.

Trimanje glavnega jadra se nastavlja v kombinaciji z Vangom, bazo glavnega jadra, ter drsalcem na katerega je pripeta škota, pa tudi oblika glavnega jadra. Prijemališče škode 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.

Pri nenadnem udaru vetra, ko ni časa za ustrezen manever sprostimo škoto, ker s tem zmanjšamo nagibanje - učinek je takojšen.

Z nasprotnim vetrom (orca): 40-50° glede na smer navideznega. 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. Posadka je na privetrni strani, s čimer zmanjšuje nagib. Upoštevajmo da je bočni zanos največji ravno pri plovbi v veter. 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.

Slab veter in jadrnanje v veter (orca): Vang in zadnji rob Glavnega jadra morajo biti popuščeni. Na tak način ima glavno jadro največji trebuh na zgornjem delu, ki nam daje največji podtlak na zavetrni strani. Drsalec je zmeraj na 1/3 v privetrni in popuščena škota, tako da je deblo malenkost v zavetrni. 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 jadrnanje v veter (orca): Zadnji rob glavnega jadra je bolj zategnjen. Drsalec se premakne v sredino, ter se zategne škota glavnega jadra. Če drsalec pomaknemo v zavetrino, ne bomo mogli biti več tako ostri in izgubljammo na višini. S tem početjem prestavljamo prijemališče sile na glavnem jadru navzdol. Dokler se jadrnica ne nagiba preveč, delamo vse z drsalcem, ne pa s škoto.

Močan veter in jadrnanje v veter (orca): Zategnemo zadnji rob glavnega jadra. Potrebno je sploščiti kar se da glavno jadro. Edini balon je še samo tik nad deblom. Če je nagibanje preveliko (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 deblo 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.

V močnem vetru je bolje imeti manj pritegnjeno glavno jadro in popolnoma sploščeno Genovo. Največja napaka začetnikov, je v močnem vetru popolnoma pritegnjeno glavna jadro in popuščena Genova. Pravilno je ravno obratno. Genovo pritegnite do konca in glavno jadro rahlo popustite.

S pravilno nastavitvijo glavnega jadra (pa tudi sprednjih jader), je potrebno težiti k temu, da imamo minimalni odklon krmila glede na zeleno 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.

Prečkanje — letanje (obrat v veter):

- I član posadke odveže škoto Genove in jo drži preko vitla pripravljen da jo popusti;
- II 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 škot ne pritegnemo prehitro, temveč zadnje centimetre zategujemo počasi, vse dokler ne dosežemo optimalne hitrosti.

Odpadanje: Ko odpadamo od vetra, če je ta slab, je potrebno v bistvu vse popustiti (do križev). Vloga drsalca glavnega jadra 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.

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 pravošnjo 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 muštrine in sprednji rob jader. Kakor hitro je barka v pravilni smeri, popustimo škoti glavnega jadra in Genove toliko da se začeta jadri prazniti, nato ju pritegnemo malenkost preko točke ko se jadri napolnita. Drsnik Genove se premika proti premcu (kot je osnovna pozicija pri jadranju ostro v veter), da se zapre zadnji rob Genove. 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.

S krmnim vetrom: Imenujemo vse smeri jadranja 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 s krmnim vetrom je zaradi nevarnosti nenadnega preleta buma lahko tudi najbolj tvegana smer, razen tega je pravi veter vedno močnejši kot se dozdeva. Pri jadranju 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 zvežemo bum na sprednji konec palube. Če Genova ni podprta s Tangunom (ALU drog), nas na tak neizbežen prelet burna opozori ko se začne polniti z nasprotne 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 buma 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 sprostí Genovo in jo zvleče na drugo stran;
- Krmar dokonča manever, posadka sprostí bum glavnega jadra, naravna jadra glede na novo smer in se preseli na drugo stran.

Jadranje v šibkem vetru: Pogosta napaka jadranja v šibkem vetru so preveč pritegnjena jadra, še zlasti pri plovbi v veter. V takih razmerah morajo biti popuščena, tako da barka odpade nadaljnjih 10° od vetra in dobi hitrost. Dvižnici glavnega jadra in prečke naj bosta popuščeni, kar jadra napolni. Glavno jadro je lepše napolnjeno in učinkovitejše, če je nateg po bumu zrahljan, drsnik škote postavljen v privetrno stran in konec debla vsaj 75-90 cm zamaknjen od središčnice barke. S pomočjo škote in Vanga naravnamo obliko jadra glede na odklon vetra.

Za šibek veter je potrebna potrpežljivost, pozorno opazovanje nastajajočih oblakov in znakov vetra na vodni površini, pa tudi nežna roka na krmilu.

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 jadrnico kolikor mogoče obvladamo in je posadka pripravljena na težave. 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.

Ostati topel in suh: Mnogi zagrešijo napako in odrinejo na morje, ne da bi se bili pripravili na mraz in mokroto. Prav nič zabavno ni prezebati na morju, zato pomislimo tudi na oblačila. Namen vseh oblačil je vpijanje in oddajanje vlage (znoj) stran od kože.

Vedno vzemimo s seboj vsaj še eno dodatno garderobo, vendar kar najmanj oblačil za na obalo. Zapakirajmo jih v torbe – te zavzamejo manj prostora, nikakor ne v kovčke.

Obvezna oprema na jadranju so tudi rokavice (jadralne, kolesarske, delovne), kapa in sončna očala.

POZOR

- **Močno sonce in vročina lahko škodujeta neizkušeni posadki, zato bodimo pozorni na znamenja, kot so glavobol, utrujenost, morska bolezen ali vročina in nemudoma ukrepajmo;**
- **Da preprečimo sončarico** (simptoma sta glavobol in vročina), **nosimo kapo ali si močimo glavo. Za otroke je priporočljiv širokokrajni klobuk zavezan pod brado;**
- **Da preprečimo dehidracijo, zagotovimo zadostno uživanje vode / brezalkoholnih pijač. Sol je treba uživati tekom dneva, bolje s hrano ali vodo, kot v obliki tablet;**
- **Upoštevajmo, da sončni odsev na vodni površini pospeši nastajanje opeklin in da imajo otroci občutljivejšo kožo. Izpirajmo sol s kože in uporabljajmo zaščitno kremo.**

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.