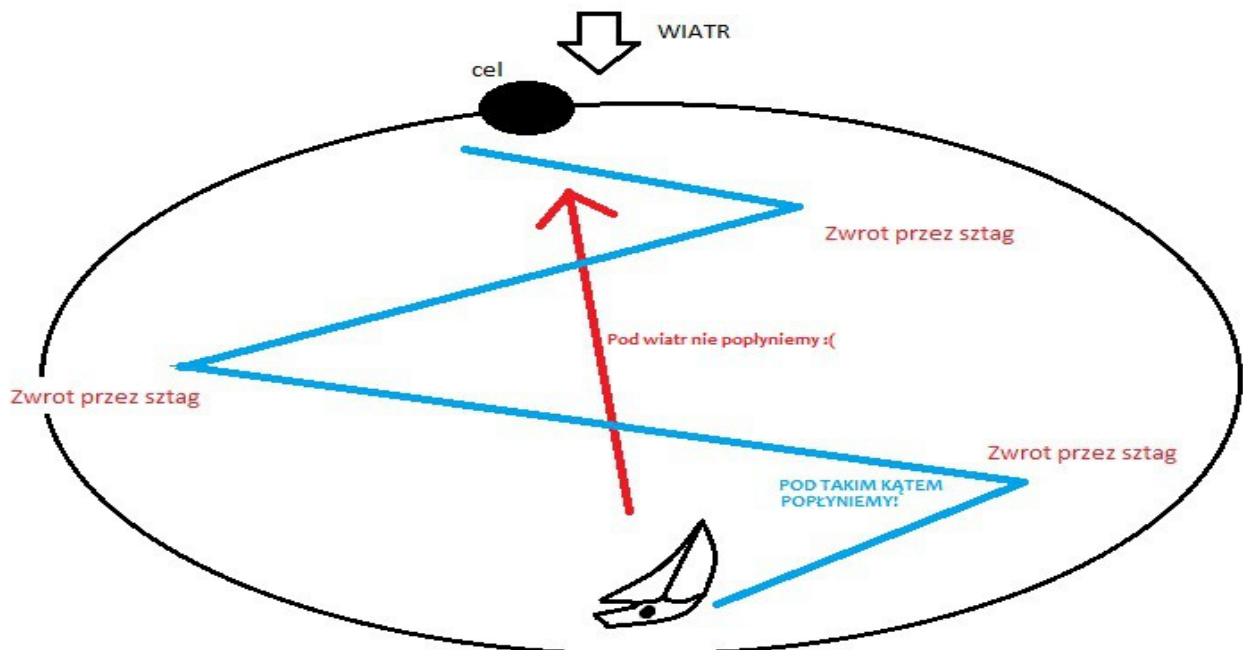


Zwrot przez sztąg

to przejście dziobem linii wiatru z bajdewidnu jednego halsu, do bajdewidnu drugiego halsu, jedną nieprzerwaną cyrkulacją z jednoczesnym przejściem sternika na burtę nawietrzną, oraz wydaniem odpowiednich komend, tak aby żagle przełożone zostały na burtę zawietrzną.

Umiejętne wykonywanie tego zwrotu pozwala dopłynąć jachtem żaglowym do celu znajdującego się po nawietrznej od niego, a więc można powiedzieć, że płynięcie pod wiatr (Kiedyś zwrot ten nazywano zwrotem na wiatr właśnie, bądź przez dziób), oczywiście nie bezpośrednio a tak zwaną "halsówką", czyli halsując. Halsowanie to zmienianie halsu, a więc wykonywanie zwrotów w taki sposób, by jacht finalnie znalazł w punkcie położonym po jego nawietrznej. Dlaczego jacht nie popłynie dokładnie pod wiatr w tak zwanej linii wiatru - dowiemy się na teorii żeglowania. Na razie najważniejsze dla nas jest stwierdzenie pod jakim kątem nasza łódź jest w stanie płynąć pod wiatr. Czasami jest to 30 stopni a czasami nawet 60. Im bardziej pod wiatr jacht płynie, czyli bardziej w stronę swojego celu, tym mniej zwrotów musi on wykonać by do niego dopłynąć.



Zwrot powinien być wykonywany szybko, pewnie i z głośnymi i precyzyjnie wypowiedzianymi komendami, oto one:

Sternik: Do zwrotu przez sztąg

Załoga: Jest do zwrotu przez sztąg

S: (Po rozpoczęciu cyrkulacji i zauważeniu, że fok przestaje pracować): lewy / prawy fok szot luz!

Z: jest lewy / prawy fok szot luz

S: (Po zauważeniu, że fok przeszedł już na kolejną burtę): lewy / prawy fok szot wybieraj!

Z: jest lewy / prawy fok szot wybieraj!

Jest to jeden z dwóch zwrotów jakie wykonujemy w żeglarstwie, uchodzi on za łatwiejszy do wykonania, choć w trakcie jego wykonywania czycha na nas kilka niespodzianek.

Podstawowymi błędami przy wykonywaniu zwrotu przez sztag są:

Przystąpienie do wykonywania zwrotu z kursu półwiatr.

Błąd ten to ryzyko nie wykonania zwrotu, gdyż wychylenie płetwy sterowej hamuje jacht dość znacznie, wykonując zwrot z kursu półwiatr, płetwa sterowa pozostaje wychylona na tyle długo, że może ona powodować ryzyko zatrzymania jachtu, a więc utratę manewrowości.

Zanim przystąpisz do zwrotu upewnij się, że jesteś w kursie bajdewind.

Zakończenie zwrotu w kursie półwiatr, lub pełniejszym.

Ryzyko złapania wiatru, szkwału w kursie pełniejszym niż bajdewind z żaglami ustawionymi jak do kursu bajdewind. Może to powodować gwałtowne wyostrenie jachtu, na mniejszych jednostkach, przy silniejszym wietrze ryzyko wywrócenia jachtu.

Zakończ cyrkulację gdy tylko spostrzeżesz, że żagle napełniły się wiatrem na kolejnym halsie.

Przystąpienie do wykonywania zwrotu ze zbyt małą prędkością.

Wykonując zwrot przez sztag wytracamy dużo prędkości, gdy w momencie rozpoczęcia zwrotu będzie ona zbyt mała istnieje ryzyko nie wykonania tego zwrotu, a więc zatrzymania się w kącie martwym, gdzie żagle nie dają nam prędkości, nie pracują. Powoduje to ryzyko utracenia manewrowości i zepchnięcia spowrotem na poprzedni hals, warto zatem przypomnieć, że zwrot przez sztag wykonujemy przeważnie w pobliżu brzegu, zepchnięcie na poprzedni hals to ryzyko spotkania z nim.

Przed wykonaniem zwrotu odpadnij nieco, by nabrać prędkości, możesz też wykonać zwrot wcześniej, nie przy samym brzegu.

Brak miejsca na wykonanie zwrotu

Zwrot "w ciemno", czyli wykonanie go, bez sprawdzenia, czy po nawietrznej mamy na to miejsce. Konsekwencją może być zajechanie komuś drogi i kolizja.

Aby tego uniknąć przed zwrotem patrzymy na nawietrzną, sprawdzając czy mamy na to miejsce.

Nie uprzedzenie załogi o zwrocie

Niegotowi do luzowania i wybierania szotmeni to recepta na źle i ryzykownie wykonany zwrot, bądź nie wykonanie go w ogóle.

Szanuj załogę i uprzedzają ją o zwrotach podczas których nad ich głowami przemieszcza się bom, a łopoczący róg szotowy foka z szekłą na końcu może kogoś zranić.

Przerwanie cyrkulacji w linii wiatru, kącie martwym

Może skutkować wytraceniem prędkości, to z kolei utraceniem manewrowości i sterowności, a więc wyzyko zderzenia lub wpłynięcia tam gdzie nie chcemy.

Raz wychylony rumpel powinien pozostać w swojej pozycji aż do przejścia na drugą burtę żagli.