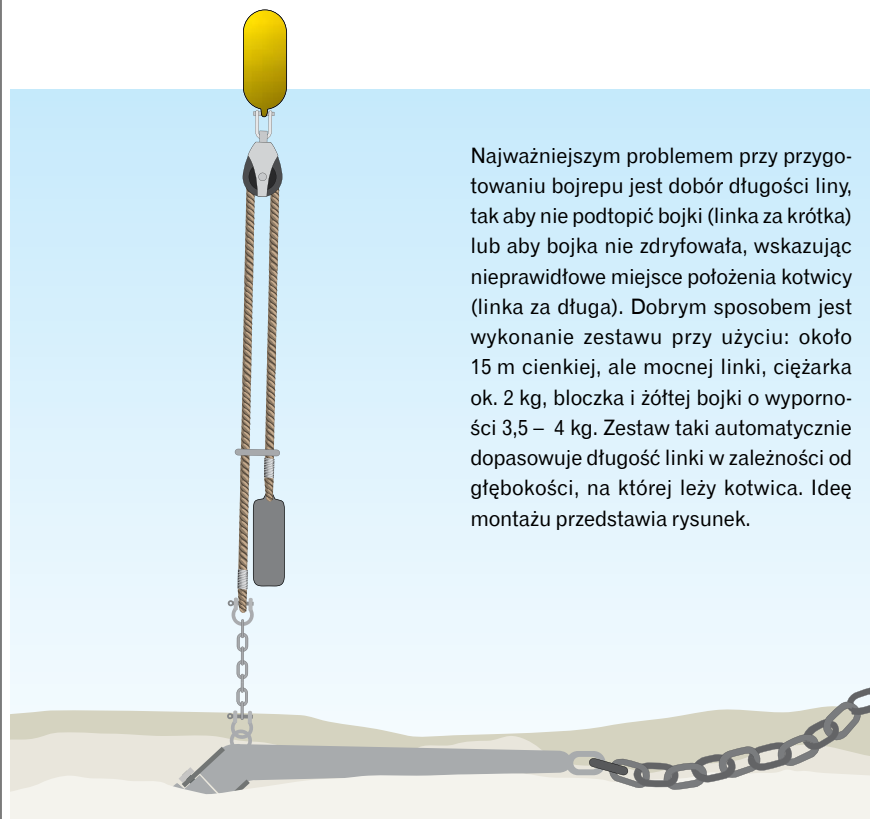


BOJREP

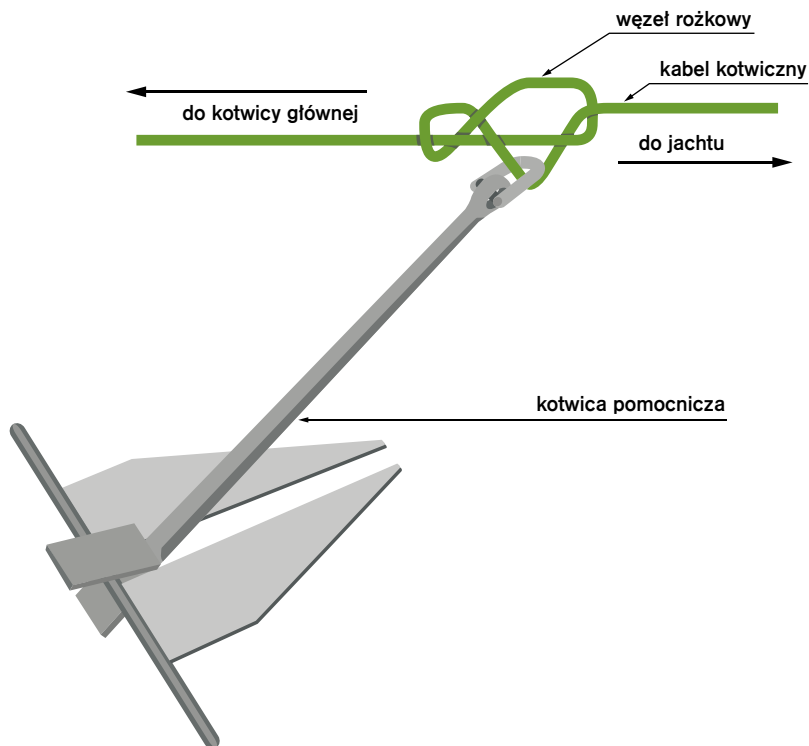


Najważniejszym problemem przy przygotowaniu bojrepu jest dobór długości liny, tak aby nie podtopić bojki (linka za krótka) lub aby bojka nie zdryfowała, wskazując nieprawidłowe miejsce położenia kotwicy (linka za długa). Dobrym sposobem jest wykonanie zestawu przy użyciu: około 15 m cienkiej, ale mocnej linki, ciężarka ok. 2 kg, bloczka i żółtej bojki o wytrzymałości 3,5 – 4 kg. Zestaw taki automatycznie dopasowuje długość liny w zależności od głębokości, na której leży kotwica. Ideę montażu przedstawia rysunek.

■ Rys. 2 Bojrep automatycznie dostosowujący długość liny do głębokości to spore ułatwienie dla żeglarzy

MONTAŻ DRUGIEJ KOTWICY W TANDEMIE

■ Rys. 3 Sposób zamontowania kotwicy pomocniczej w systemie tandem do kabla kotwicznego z liny



leży kotwica, ale w przypadku zahaczenia się kotwicy, np. o konar leżącego na dnie drzewa, pozwala ją wyzwolić, ciągnąc za linę bojrepu.

PO PRZYGOTOWANIU

KOTWICY DO RZUCENIA:

– Napływamy na miejsce postawienia kotwicy, stając nad nim. Dopiero gdy jacht się zatrzyma, rzucamy kotwicę. Jeżeli jesteśmy pod żaglami, ostatni fragment drogi żeglujemy w kącie martwym w łopocie. Żagli póki co nie zrzucamy! Nie możemy pozbawić się możliwości manewrowania, gdyby coś poszło źle.

– Jacht powoli zaczyna dryfować z wiatrem. W tym czasie wydajemy linę kotwiczną, która powoli, naprężając się, zagłębia łapy kotwicy w dno. Kadłub jachtu odwraca się zdecydowanie dziobem do wiatru. W tym czasie możemy przygotować żagle do zrzucenia.

– Po wydaniu liny kotwicznej (minimalna długość większa od trzykrotnej głębokości, na której leży kotwica) knagujemy ją przez półkluszę dziobową i teraz dopiero, po upewnieniu się, że kotwica dobrze trzyma dno, zwijamy żagle i klarujemy pokład jachtu. Co pewien czas powinniśmy upewnić się, czy kotwica nie wlece się po dnie i czy jacht nie dryfuje.

Manewr ten można również przeprowadzić z użyciem silnika, a droga podejścia nie różni się od tej pod żaglami. Tu, jak i w poprzednim wypadku, nie pozbawiamy jachtu napędu i nie wyłączamy silnika, pozostawiając go na luzie aż do zakończenia manewru.

Na jednej kotwicy stajemy tam, gdzie jest dostatecznie dużo miejsca na cyrkulację jednostki wokół miejsca jej położenia. Aby zwiększyć siłę trzymania kotwicy, warto obciążyć kabel kotwiczny ciężarkiem, tzw. prosiakiem, leżącym 2 – 3 m przed kotwicą. Doskonałym rozwiązaniem jest użycie (w charakterze prosiaka) drugiej, lżejszej kotwicy umocowanej przed główną. Problemem do rozwiązania jest w tej sytuacji umiejętne dołączenie drugiej kotwicy do kabla kotwicznego tak, aby nie osłabić jego wytrzymałości. Jeśli ostatni odcinek kabla kotwicznego wykonano z łańcucha, wpinamy w jego oczko szekłę, krętlik i łączymy go z pomocniczą kotwicą. Znacznie bardziej skomplikowane jest połączenie z kablem wykonanym z liny. Wtedy do włączenia pomocniczej kotwicy należy wykonać w odpowiednim miejscu liny pętelkę (najlepiej węzeł różkowy), w którą instaluje się →