

Optimistas



paruošė Jonas Tamkvaitis

Ižanga	3
Kas sugalvojo Optimistą?	4
Optimisto įranga	8
Burė— jachtos variklis	10
Optimisto rangautas	11
Korpusas	13
Jachtos paruošimas išplaukimui	15
Mazgai	19
Pynimas	29
Jachtų kursai	42
Burės reguliavimas	46
Plaukti greitai	51
G. Šaiduko patarimai	57
Taktika	59
A. Patašiaus patarimai	62
Užsienyje	63
Matavimai	64
Truputis gandų	65
Naudotos knygos	66



Drąsiai tvirtinu vaikams ir tėveliams, kad nėra gražesnių, protingesnių ir labiau švytinčių veidų, nei pavargusių po lenktynių Optimistų vairininkų.

Įsitikinęs, kad Lietuvoje apie Optimistą treneriai nusimano daug geriau, o vaikai moka geriau angliškai negu aš. Tikiuosi, jie man padarys daugybę pastabų.

Pagrindinis mano uždavinys buvo atrinkti, ko nerašyti. Todėl nėra burių teorijos, ją lietuviškai galima rasti A. Dovydėno knygoje „Buriavimas“. Nėra taisyklių aiškinimo, yra „Buriavimo varžybų taisyklės“. O kitomis kalbomis parašyta šimtai, jei ne tūkstančiai, knygų apie buriavimą.

Nors užsienio literatūros labai daug, lietuviškos literatūros vis dar trūksta. Negaliu sutikti, kad vis dar naudojame „Шкаторина, Шкертик, Колдунчик“ ir t.t.

Jachtos Optimistas pavadinimą visur rašau be kabučių.

Širdingiausias Ačiū mano draugui Algiiui Patašiui. Be jo pagalbos nieko nebūčiau įveikęs.

Ačiū Gintarei Volungevičiūtei-Scheidt už nuotraukas.

Įkvėptas sūnėno Viliaus paskatinimo, pradėjau šią knygėlę.

Jonas Tamkvaitis

Labai lauksiu pastabų: jonas.tamkvaitis@sailing-judges.org

Baigėsi II pasaulinis karas. Amerikiečių kareiviai grįžo namo. Visi ieškojo pramogų. Prasidėjo pokarinis laikotarpis – kantrybė ir rūpesčiai nebe madingi. Madingas optimizmas. Skambėjo nauja muzika, moterys siuvo naujas sukneles, o vaikai lakstė nuo kalnelių, patys pasigaminę ratelius iš fanerinių muilo dėžių. Ko dar reikėjo? Muilo dėžė, ratai nuo vaikiško vežimėlio ir viskas priklausė nuo tavo meistriškumo.

Neatsiliko ir Floridos Klirvuoterio miestelio klubas (Clearwater Optimist Club), organizavęs „muilo dėžių“ lenktynes. Varžybose dalyvavo daugybė berniukų, tarp jų ir 12-metis Klifas (Cliff).

1947 metais rugpjūčio viduryje Klifo tėvelis, majoras Klifordas Makėjus (Major McKay), už Prancūzijos išvadavimą apdovanotas „Karo kryžiumi“ (Croix de guerre), grįžo iš Europos fronto.

Nors ir nebūdamas Optimistų klubo nariu, pakviestas į jį pasikalbėti jis pasiūlė keletą projektų. Kadangi jo sūnus Klifas kartais buriavo su Snaipu (Snipe), majoras pasiūlė rengti lenktynes burinėmis valtimis. Svariausias argumentas: Klirvuoterio įlankoje daug vandens, o miestelyje maža kalvų. Abejojantys klubo nariai siūlė majorui po dviejų savaitių pateikti projektą.

Rimti majoro siekiai turėjo būti paremti svariu ir apgalvotu pristatymu. Klifordas Makėjus privalėjo įvykdyti neįmanomą užduotį – suprojektuoti ir pagaminti lenktyninę burinę valtį, tinkančią „muilo“ lenktynėms. Tas daiktas privalėjo būti paprastas, kaip dėžė, pigus, kaip vaikiškas vežimėlis, patikimas, kaip tankas, ir lengvai valdomas, kaip dviratis. O, svarbiausia, kad tą burinę valtį tėvas su sūnumi galėtų be didelio vargo pagaminti garaže.

Pavyzdys privalėjo būti pateiktas už dviejų savaitių.

Štai tokį uždavinį majoras Klifordas Makėjus pateikė netoliese gyvenusiam žinomam jachtų projektuotojui ir statytojui Klarkui Milsui (Clark Mills).

Patikslinti reikalavimai buvo absoliučiai nerealūs: kaina — 50 dolerių, o geriau mažesnė. Medžiagos: du faneros lapai. Burė? Paimkite paprastą paklodę, ir atsiminkite, valtis privalo būti absoliučiai saugi!

Klarkas Milsas mirė 2001 metais, bet viename iš paskutinių interviu jis su šypsena ir be apsiesto kuklumo tvirtina, kad buvo vienas geriausių jachtų dizainerių, todėl ir priėmė iššūkį.

Statytojas ir klientas sukirto rankomis. Milsas pradėjo daryti eskizus, bet iš karto susidūrė su didele problema: standartinis amerikiečių faneros lapas buvo 8 pėdos (2440 mm). Didesnio ilgio fanera buvo daug brangesnė. Milsas buvo suprojektavęs gražią valtelę su aštria nosyte. Teko nosytę nupjauti.

Pats Milsas komentavo: „Tai — pati negražiausia valtis, kokią aš esu suprojektavęs, ji panaši į „plaukiojančią geldą“. O majorui valtis buvo reikalinga kitam klubo posėdžiui, todėl paskutinės dienos praėjo karštligiškai skubant. Valtį, surinktą dešimčia cinkuotų vinių ir nudažytą ryškia oranžine spalva, išstatė viešbučio hole, kuriame turėjo vykti klubo susirinkimas.

Milsui pavyko atkalbinti majorą nuo „paklodės“ ir jachta turėjo špritinę burę.

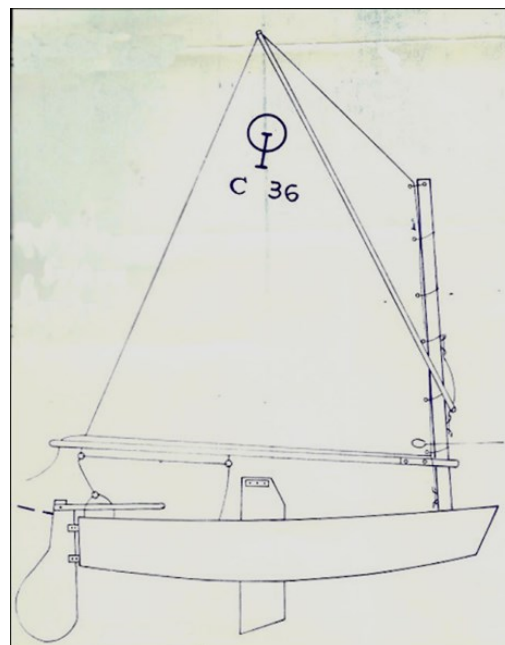
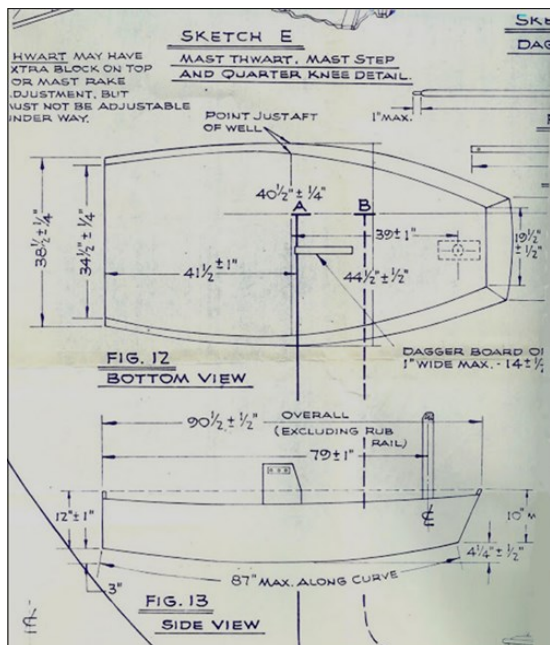
Nors lemtingame klubo susirinkime niekas nestenografavo, bet visi prisimena daugybę prieštaringų nuomonių ir labai karštą susidomėjimą. Majoras Klifordas pasiūlė rengti reguliarias lenktynes. Svarbiausias argumentas buvo, kad berniukai ir mergaitės, užsiėmę lenktynėmis Klirvuoterio įlankoje, greičiausiai netaps mažamečiais nusikaltėliais.



Klifordas Makėjus



Klarkas Milsas



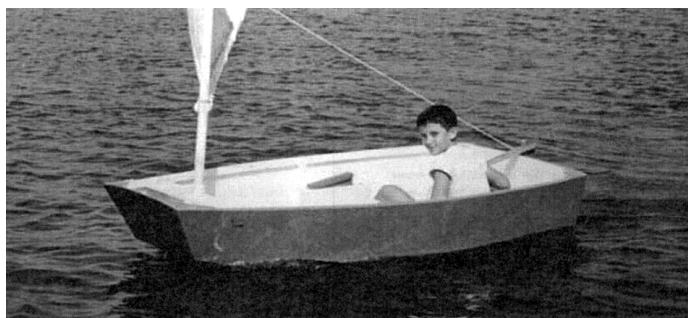
Pirmasis „pačios negražiausios valtys“ brėžinys

Kad kuo daugiau vaikų galėtų buriuoti, valtis turi būti pigi, o dar geriau nemokama, reikia suinteresuoti rėmėjus! Valtis saugi vaikams ir stabili vandenyje. Ko dar norėti?

Naują projektą stipriai palaikė klubo narys Ernis Grynas (Ernie Green), jis net gi atsisakė savo irklinių valčių projekto. Klubo nariams projektas patiko. Balsavimas nulėmė ateitį.

„Klirvuoterio Optimistų klubo“ nutarimu, patvirtintas jaunimo sportinis projektas. Taip gimė „Optimist Class Pram“.

Amerikiečiai greitai sprendžia problemas: projekto finansavimas buvo pasiūlytas vietiniams verslininkams. Už 75 dolerius, sumokėtus už valtį, ant plokščiadugnės šono bus užrašomas rėmėjo vardas arba jo verslo prekybinis ženklas. Tiesa, tai įvyks truputį vėliau.



Pirmosios Optimisto kelionės metu, vairininko vietą užėmė Klifordas Makėjus jaunesnysis.

Šiuolaikinio Optimisto prototipas savo savybėmis visus sužavėjo. Valtis idealiai atitiko pareikštus reikalavimus, bet niekas iš susirinkusiųjų krante negalėjo tikėtis, kad laikui bėgant ši oranžinė valtelė taps pasaulinio buriavimo sporto kertiniu akmeniu.

Pirmą savaitę 16 verslininkų sutiko apmokėti valčių statybą. Majoras Makėjus prikalbino miestelio administraciją atiduoti seną žuvies perdirbimo įmonę rytinėje įlankos pakrantėje, ji tapo valčių sandėliu. Ten pat įsikūrė dirbtuvės.

Didžiąją dalį pirmųjų laivų pastatė pats Milsas, o vaikai jam padėjo kaip įmanydami, ypač ruošdami takelą. Prasidėjo pastovūs užsiėmimai krante ir lenktynės. Milsas padovanojo visas Optimisto konstrukcijos teises klubui ir nei jis, nei jo šeima negavo nei cento autorinių teisių išmokos nuo šimtų tūkstančių pagamintų Optimistų. Kita vertus, klubas oficialiai patvirtino savo teises valtys brėžiniams ir konstrukcijai.

Projekto pirmininkais klubas paskyrė Ernį Gryną ir Beną Megriu (Ben Magrw), kurie energingai kibo į darbą.

Makėjus pasiūlė visiems Amerikos klubams statyti savo „vaikiškus vežimėlius“. Žinios apie naują laivyną greitai pasklido visoje pakrantėje. Pirmas atsiliepė Danidino (Dunedin) miestelis, artimiausias Klirvuoterio kaimynas. Majoras Klifordas važinėjo po artimiausius miestelius, pasakodamas apie naują projektą, o Ernis Grynas prikraudavo savo furgoną keletu valčių ir susidomėjusiems tėvams bei rėmėjams rengdavo pasiplaukiojimus. Naujos valtys populiaru-

mas augo labai greitai ir Floridoje atsirado dar 20 laivynų. Jau 1948 metų gruodį Klirvuoterio įlankoje įvyko pirma „Tarptautinė“ regata, nors visi dalyviai buvo iš artimiausių apylinkių.

Jau 29 „vežimėliai“ lenktyniavo įlankoje, bet 1949 metų balandį gaisras sunaikino Optimistų bazę. Išgelbėti pavyko tik 9 laivus. Klubas kreipėsi pagalbos į vietinį radiją, norėdamas atstatyti 20 valčių. Jau po trijų mėnesių, liepos 2 d., iškilmingoje Jūrinio jaunimo centro, pastatyto už gyventojų suaukotus pinigus, atidarymo ceremonijoje išsirikiavo 51 valtis!

Paprasti miestelio gyventojai atsiliėpė ir apmokėjo 42 valčių statybą. Taip atgimė Klirvuoterio „Optimist Pram“ laivynas. Po to 14 metų laivynui vadovavo komodoras Ernis Grynas, o „Klirvuoterio Optimisto Klubo“ laivynui, prisimenant šį įvykį, oficialiai priklauso 51 Optimistas.

Reikia pripažinti, kad iki 1958 metų Optimistas buvo išskirtinai Floridos fenomenas. Jis buvo paplitęs tik valstijos ribose. Legenda pasakoja, kad vieną gražią dieną į uostą atplaukė danų tristiebis burlaivis. Jo kapitonas Akselis Damgardas (Axel Damgaard) buvo absoliučiai nustebintas, pamatęs „vaikišką vežimėlį“ vandenyje ir išprašė Milso parvežti vieną Optimistą į Daniją.



Pirmasis Europoje pagamintas medinis Optimistas

Tiesa truputį kitokia: Akselis Damgardas mokėsi dizaino, o Optimistą galėjo pamatyti Klirvuoteryje, kur dirbo samdydamas laivus. Gali būti, kad brėžinius pamatė, kai 1955 juos atspausdino žurnalas „Woman`s Day“ (iki tol klubas pardavinėjo brėžinius po 5 dolerius).

1954 m. Danijoje, jūrinėje valstybėje, projektas buvo stipriai perdirbtas, ir tapo panašus į šiuolaikinį, bet vis dar buvo medis.

Pirmus septynis Optimistus pastatė Hansas Brorsenas (Hans Christian Brorsen). Optimistų gamybą labai palaikė mokyklų inspektorius Paulius Hansenas (Poul Gustav Hansen). Jis teigė, kad daug geriau vaikams plaukioti Optimistu negu plėšti cigarečių automatus. Per septynis ateinančius metus buvo pagaminta (iš jų ir eksportui) 2500 laivelių.

1960 - Optimistas pristatytas Anglijoje. Naigelis Ringrauzas (Nigel Ringrose) stabilizavo pagrindinius matmenis.

1961 - Anglijoje Optimiste atsiranda saugos bakai.

1962 - pirmas „Pasaulio čempionatas“ Anglijoje. Dalyvauja Danija, Didžioji Britanija, Vakarų Vokietija ir Švedija. Pirmas „Pasaulio“ Optimisto čempionas – švedas Andersas Kuidingas (Anders Quiding).

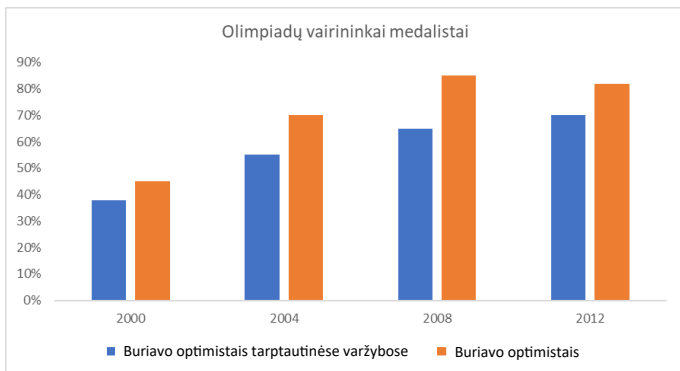
1970 - leista gaminti stiklo pluošto Optimistus. Mediniai vis dar laimi iki 1976 m., o dalyvauja varžybose (Pasaulio čempionatuose) iki 1981-ųjų. Tais pačiais metais IYRU (dabartinis World Sailing) pripažįsta Optimistą tarptautine klase. Kad ir kaip keista, tam labai priešinosi „Kadetų“, nors jis dvivietis, asociacija.

1987 - pirmą kartą „Pasaulį“ laimi mergaitė. Jos laimi – 2005, 2010, 2011 ir 2012 metais.

1995 - patvirtintos griežto monotipo taisyklės.

2019 - didžiausias Pasaulio čempionato dalyvių skaičius, dalyvauja 65 valstybės.

2019 - Markas Grodonis (Marco Grodoni) trečią kartą iš eilės laimi Pasaulio čempionatą.



Didžioji dalis Olimpinių ir Pasaulio čempionatų nugalėtojų pradėjo nuo Optimisto

Didžioji dalis olimpinių ir Pasaulio čempionatų nugalėtojų pradėjo nuo Optimisto.

Ir Lietuvos ryškiausia žvaigždė Gintarė Volungevičiūtė buriuoti pradėjo Optimistu. Paskui sekė:

- Pekino Olimpiniis Sidabras – 2008,
- Pasaulio Auksas – 2012,
- Europos Sidabras – 2006,
- Europos Bronza – 2010 ir daugybė kitų puikių pergalių.

O išvardinti visas Roberto Scheidt`o pergalės neužteks vietos – 5 Olimpiniai medaliai ir 18 – Pasaulio. Jis taip pat pradėjo buriuoti Optimistu.

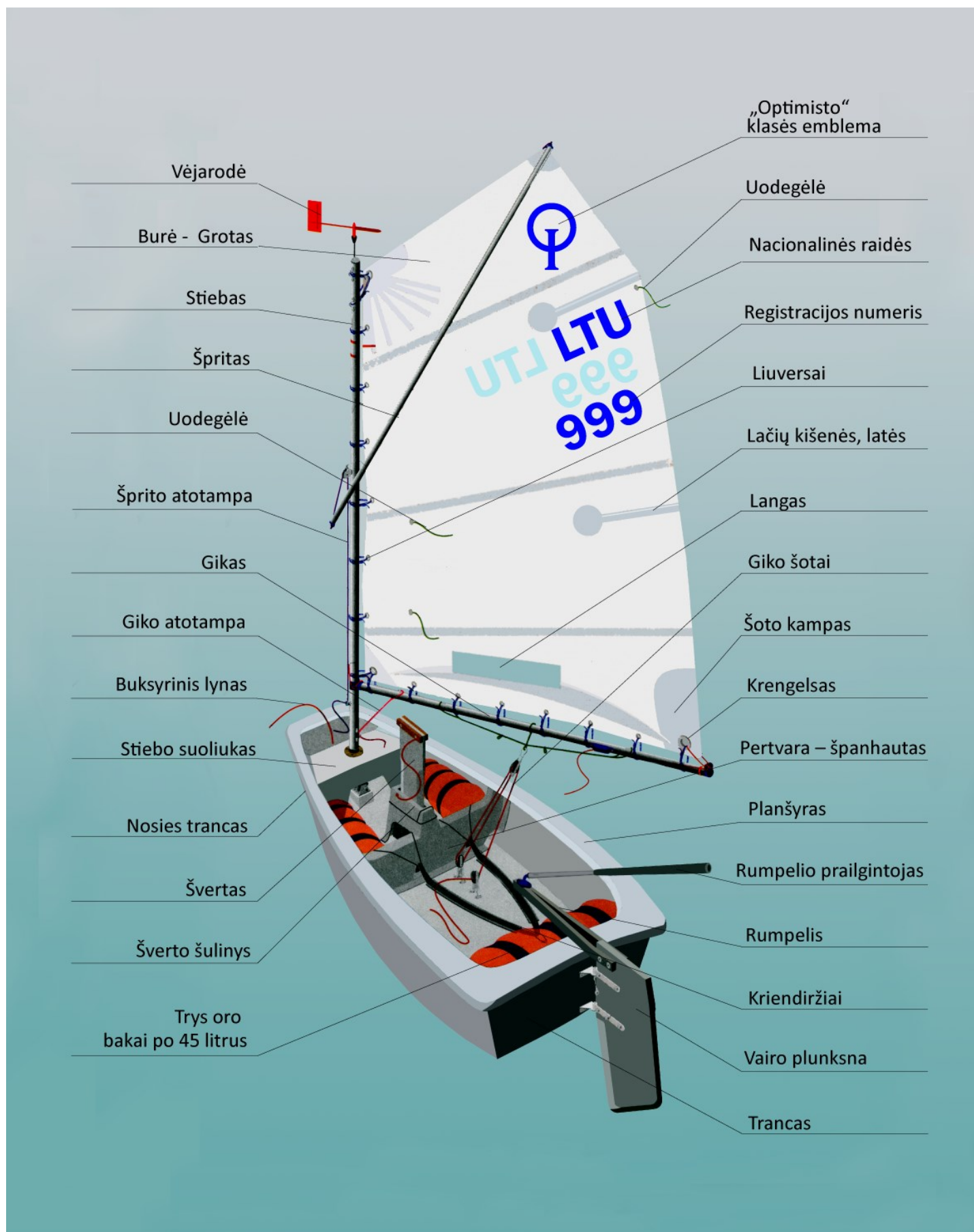


Pirmieji Gintarės Volungevičiūtės startai

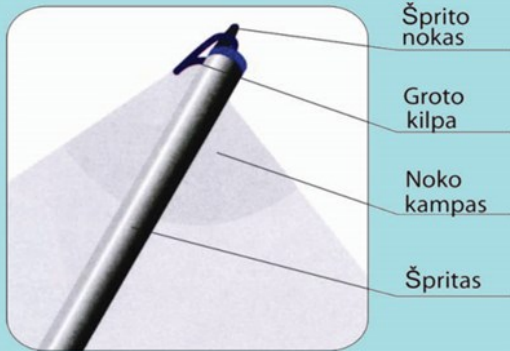


Pirmieji Roberto Scheidt startai

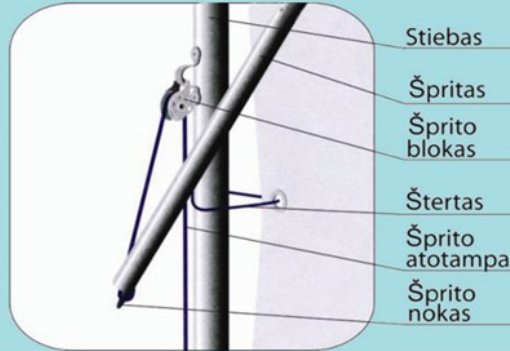
Optimisto įranga



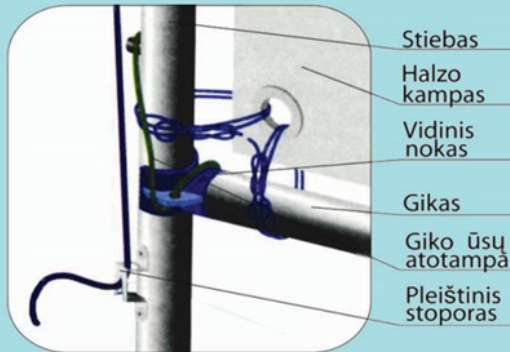
1 piešinys — Optimisto komponentai.



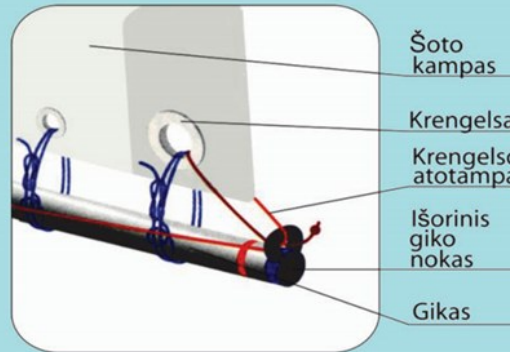
- Šprito nokas
- Groto kilpa
- Noko kampas
- Špritas



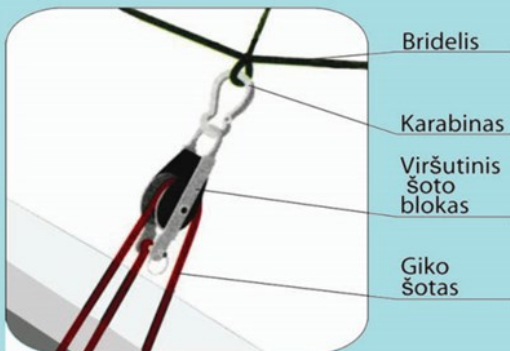
- Stiebas
- Špritas
- Šprito blokas
- Štertas
- Šprito atotampa
- Šprito nokas



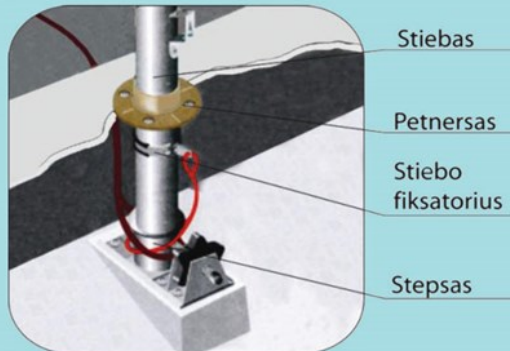
- Stiebas
- Halzo kampas
- Vidinis nokas
- Gikas
- Giko ūsų atotampā
- Pleištinis stoporas



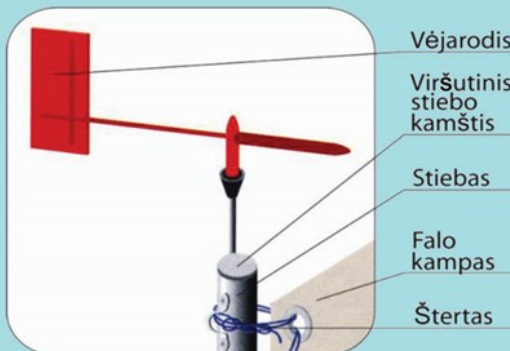
- Šoto kampas
- Krengelsas
- Krengelso atotampa
- Išorinis giko nokas
- Gikas



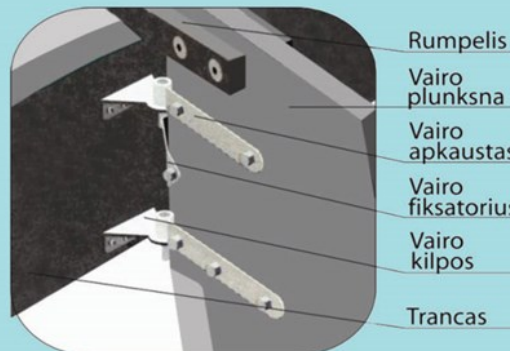
- Bridelis
- Karabinas
- Viršutinis šoto blokas
- Giko šotas



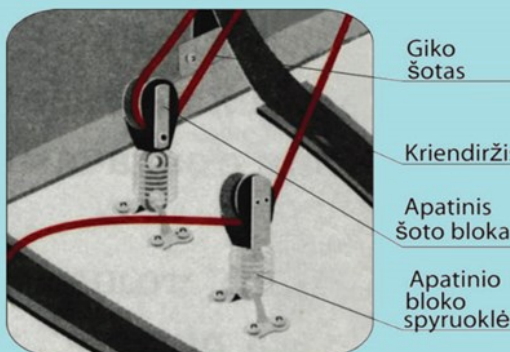
- Stiebas
- Petnersas
- Stiebo fiksatorius
- Stepšas



- Vėjarodis
- Viršutinis stiebo kamštis
- Stiebas
- Falo kampas
- Štertas



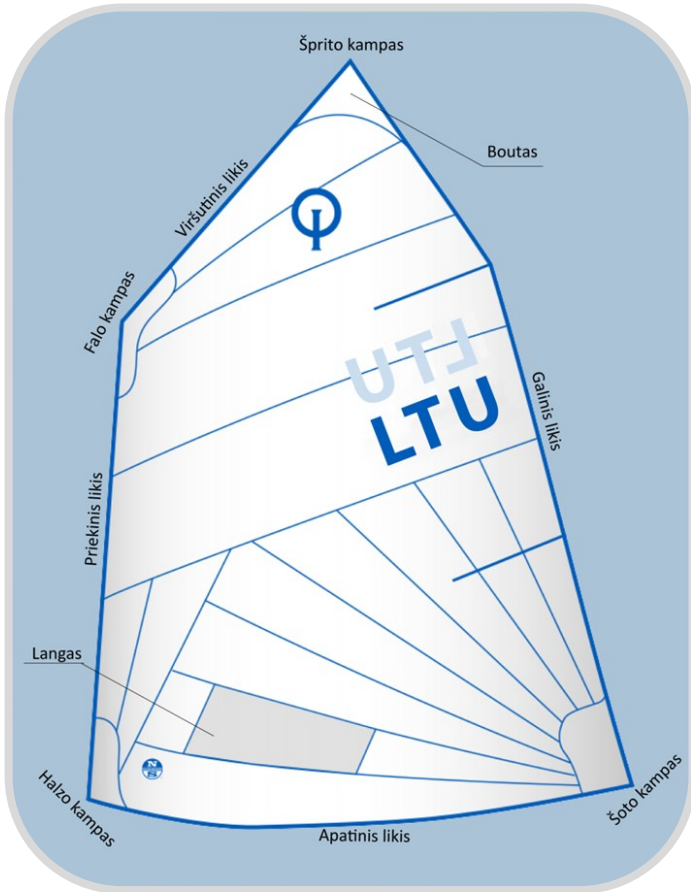
- Rumpelis
- Vairo plunksna
- Vairo apkaustas
- Vairo fiksatorius
- Vairo kilpos
- Trancas



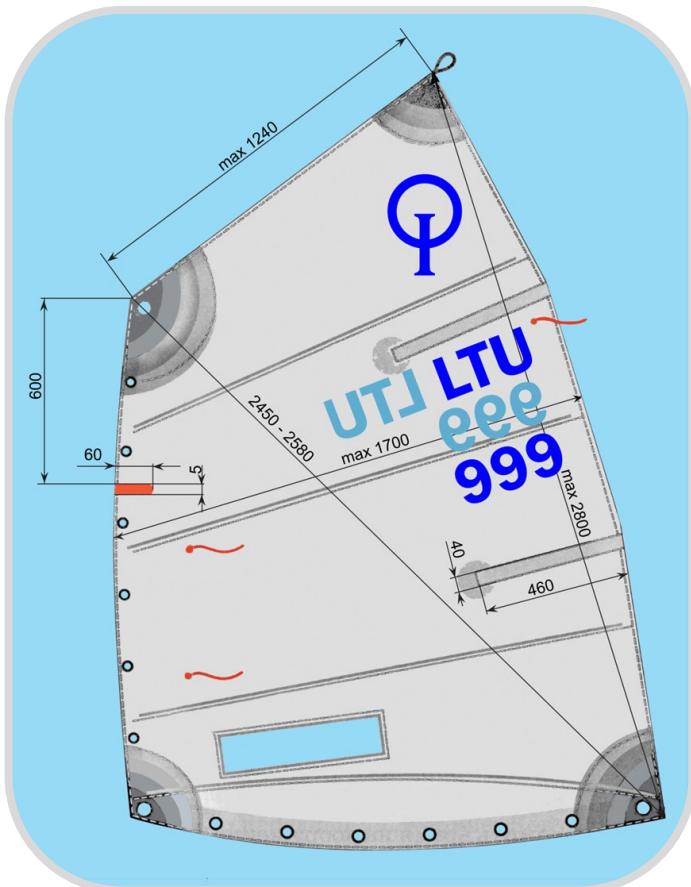
- Giko šotas
- Kriendiržis
- Apatinis šoto blokas
- Apatinio bloko spyruoklė

2 Piešinys

2 piešinys — Optimisto komponentai.



4 piešinys — Burės komponentai.



3 piešinys — Burės išmatavimai.

Pakalbėkime apie jachtos variklį – burę. Dažnai girdime „mano burė gerai traukia“. Tikslūs žodžiai, juk nuo burės priklauso tavo greitis visoje distancijoje. Reikia atsiminti, kad burė – ne skudurėlis su virvutėmis, o pagrindinė sudėtingos sistemos dalis. Vairininko uždavinys – užtikrinti, kad burė gerai bendradarbiautų su stiebu, švertu ir vairu, priklausomai nuo oro sąlygų.

Poetai dažnai lygina burę su paukščio sparnu, bet mums svarbiau, kad burės skerspjūvis labiau panašus į lėktuvo sparną. Burėje, aptekant vėjui, atsiranda traukos jėga ir dreifo jėga. Jachta juda pirmyn, o dreifo jėgai priešinas šoninio pasipriešinimo jėga, kurią sukelia bortas, švertas ir vairas. Išsamiau pakalbėsime toliau.

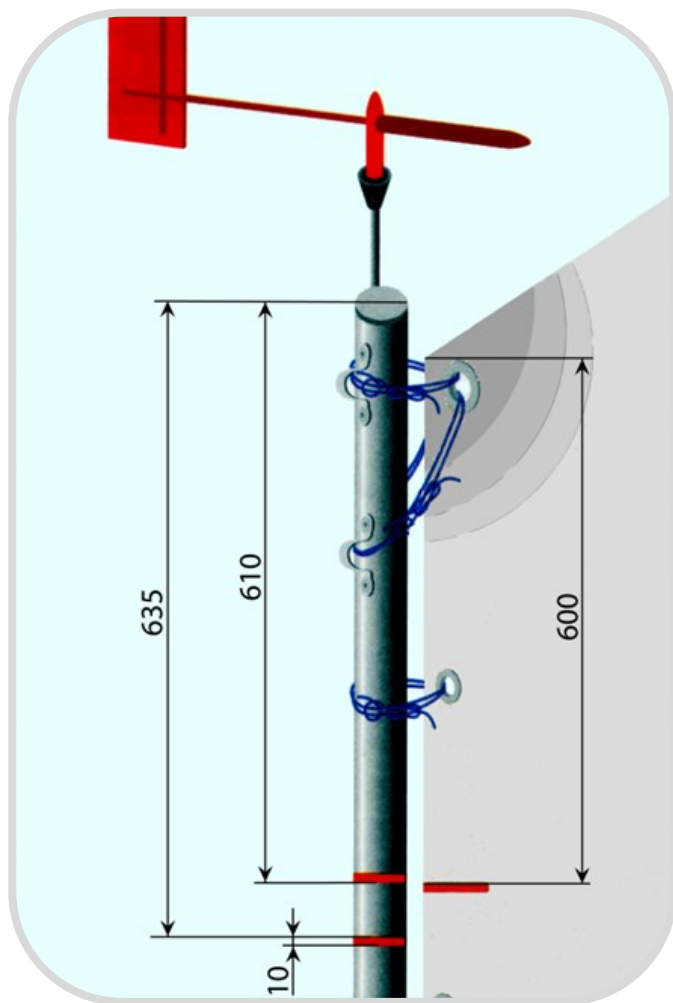
Anksčiau bures siūdavo iš linų ar kanapių audeklo, dabar iš – dakrono, t.y. sintetinio audeklo. Pagrindinė šio audeklo savybė ta, kad dakronas, „grūdintas“ aukštoje temperatūroje, tampa glotnus ir labai atsparus deformacijoms (netįsta). Buriu audeklo svoris (vieno kvadratinio metro svoris) parenkamas priklausomai nuo sąlygų, kuriomis bus naudojama burė.

Optimisto klasės taisyklės draudžia naudoti dvigubą audeklą ir tik kampai (boutai) gali būti sustiprinti. Pažiūrėk į 4 piešinį ir stenkis atsiminti terminus, kuriuos naudosime ir ateityje.

Priekiniame ir apatiniame likyje įkalta po 8 liuversus. Per liuversus burė tvirtinama prie stiebo ir giko.

Kaip prižiūrėti burę

- Nelankstyk burės – geriau apvyniok ją apie vamzdį.
- Tarp lenktynių ir treniruočių stiebai su burėmis patogiai sustatomi į suolą su kiaurymėmis. Taip sutaupai laiką ir prailgini burės amžių.
- Nepalik burės su įtemptais likiais ir šprito atotampa.
- Burę pakloti galima tik ant žolės ar kito negrubaus paviršiaus.



5 piešinys — Burės falinis kampas.

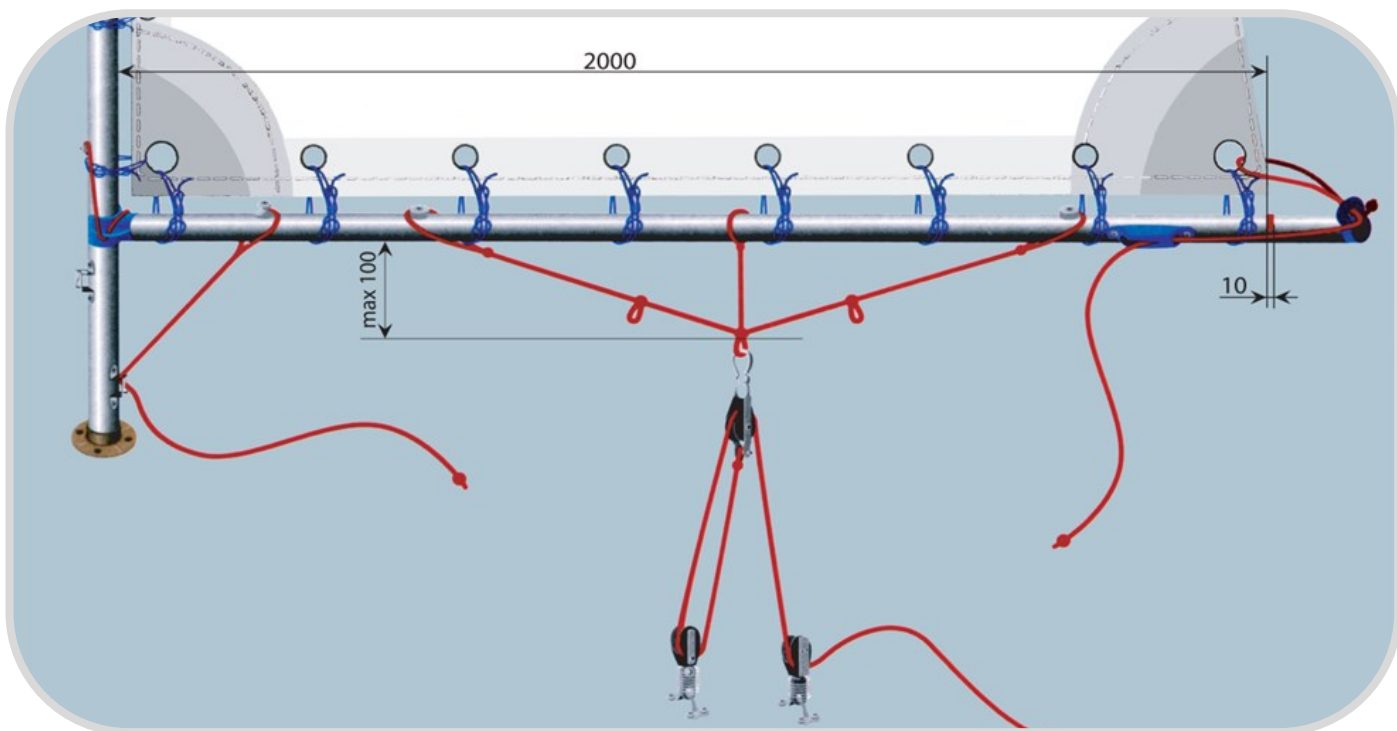
Rangautas – tai bendras visų detalių, laikančių burę, pavadinimas. Senovėje visi buriniai laivai naudodavo medinį rangautą, o mūsų jachtoje visi elementai metaliniai arba plastikiniai.

Pagrindiniai Optimisto rangauto elementai: stiebas, gikas ir Špritas (1 piešinys).

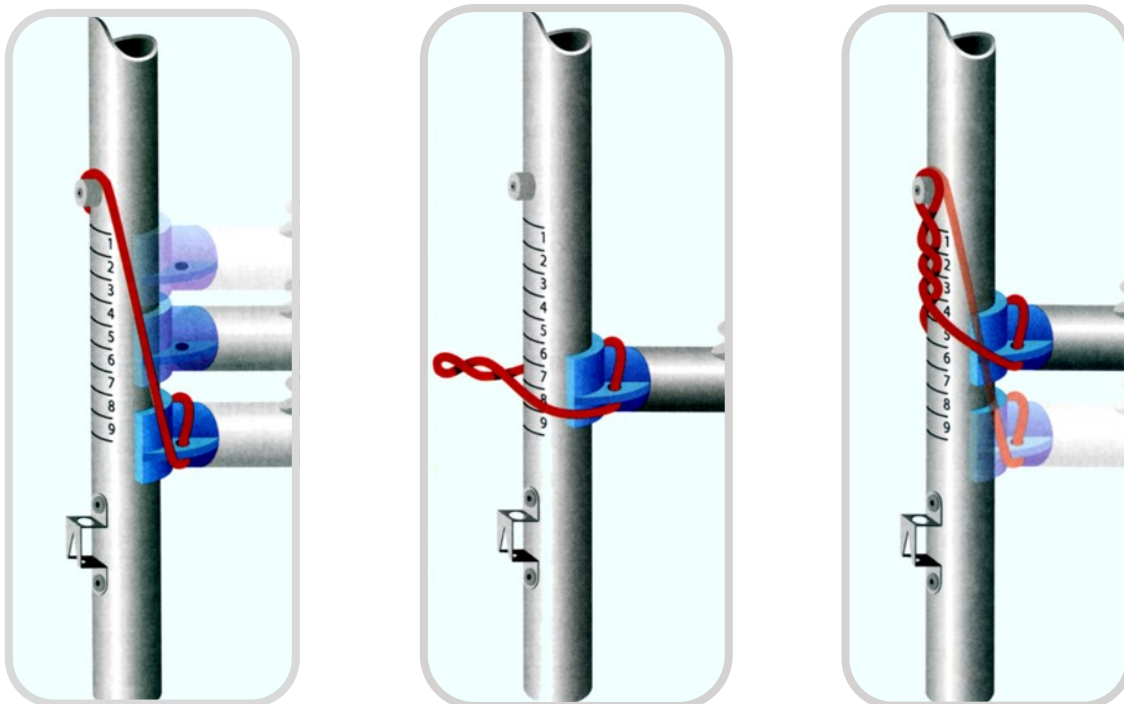
Burė tvirtinasi prie stiebo (5 piešinys) ir giko (6 piešinys), o visi kartu jie vadinasi – stovintis takelažas.

Gikas – labai svarbus elementas ir nuo jo priklauso jachtos greitis. Jis turi būti maksimaliai stangrus ir lengvas. Visi papildomi giko įrenginiai – stoporai, bridelis, šoto blokas, štertai, giko atotampa, minkšti šekeliai – turi būti maksimaliai lengvi. Tai palengvins jachtos valdymą ir padidins greitį esant bangavimui ir silpnam vėjui. Rekomenduojau naudoti šiuolaikines, kevlarinės virves.

Bridelis (6 piešinys) padeda paskirstyti šoto tempimo jėgas. Galima numatyti tris tvirtinimo taškus. Optimaliu galima laikyti 90° kampą žemyn nuo giko į bloką korpuse. Perkėlus šoto tvirtinimą atgal, padidės galinio likio kontrolė ir padidės stiebo išlinkimas. Perkėlus šoto tvirtinimą į priekį, sumažinsime galinio likio kontrolę ir stiebo išlinkimą.



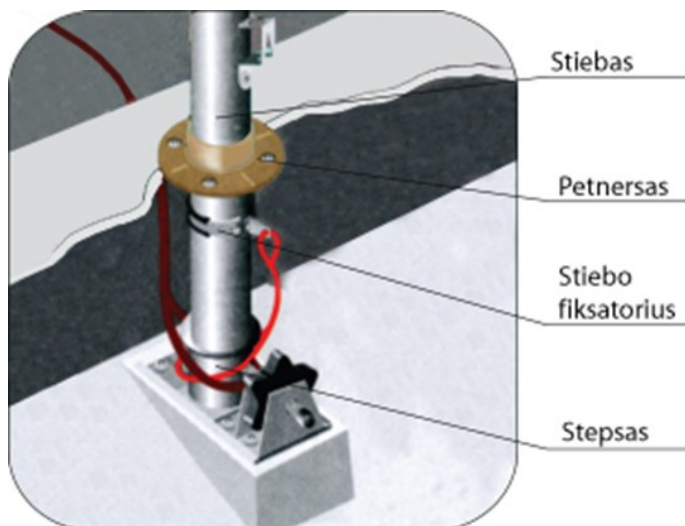
6 piešinys — Giko komponentai.



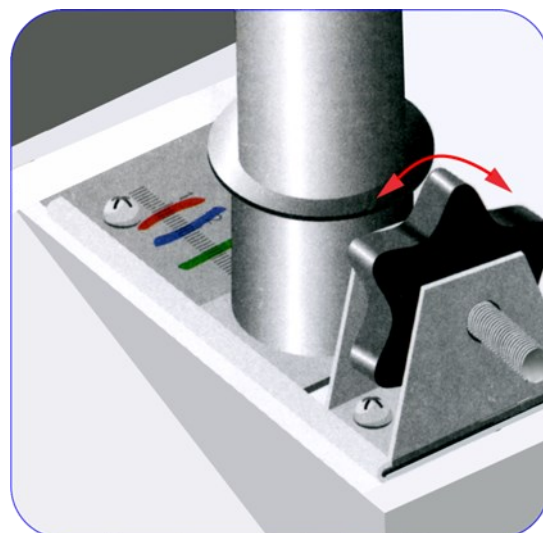
7 piešinys — Giko aukščio reguliavimas.

Norėdami pakelti ar nuleisti giką pagal stiebą, naudojame „Kaningemą“ (tokia konstrukcija tik Optimistui) (7piešinys). Jis leidžia kontroliuoti giko aukštį pagal stiebą ir priekinio likio įtempimą. Reguluojame susukdami giko ūsų virvutę. Kuo labiau susukame, tuo aukščiau pakyla gikas.

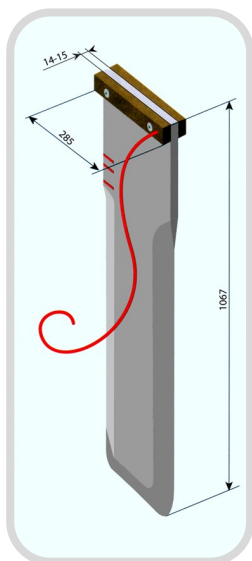
Špritas – stiebo tęsinys, leidžiantis kontroliuoti groto noko kampą ir vidurinę burės dalį. Rekomenduoju rinktis patį standžiausią ir lengviausią špritą. Jį tvirtinti reikia dešinėje pusėje. Matomiausia rangauto dalis – stiebas. Patikimai fiksacijai stiebas įstatomas per kiaurymę suolelyje, o stiebo pėda – į stepsą (8 piešinys). Stepsas reguliuoja stiebo pasvirimą. Fiksatorius privalo būti maksimaliai pastumtas per stiebą į viršų ir prispaustas prie apatinės suolelio pusės, kad jachtai apsivertus neiškristų. Tai labai svarbi saugumo priemonė, privalote visada jos laikytis. Stiebo pasvirimas reguliuojamas sraigtniu mechanizmu (9 pieš.). Aišku, stiebo padėčiai nustatyti yra gamintojų rekomendacijos. Skirtingi gamintojai teikia skirtingas rekomendacijas.



8 piešinys — Stiebo tvirtinimas.



9 piešinys — Stepsas ir jo reguliavimas.



10 piešinys — Švertas.

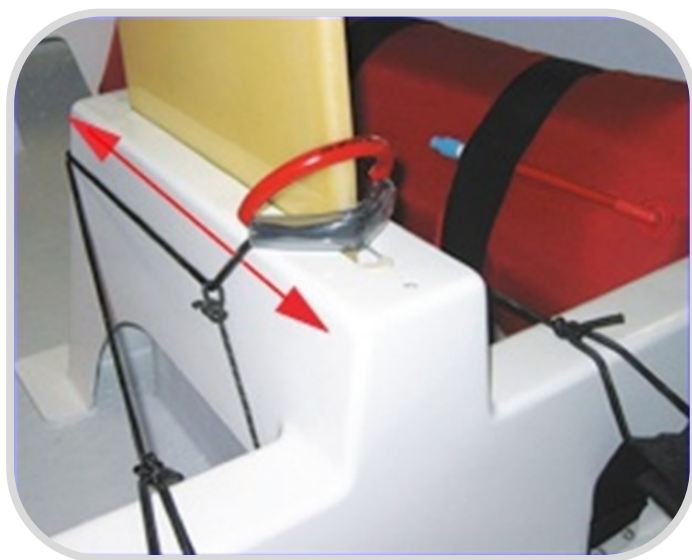
Po vandeniū Optimistas turi du pelekus – švertą ir vairą.

Švertas – gana didelė plokštė, pagaminta iš stiklo plastiko, (dydžiai 10 piešinyje) su dviem prikiedytai mediniai pasto-
rinimais viršuje.

Kad vandens pasipriešinimas būtų mažesnis, šverto briaunos „užgalstos“. Priekinė briauna apvalesnė, o galinė – aštresnė. Švertas įstatomas į šverto šulinį. Jis užtikrina šoninį pasipriešinimą Optimisto dreifui, o judėjimui į priekį priešinasi minimaliai. Šverto dėka jachta gali plaukti 40 laipsnių kampu į vėją. Priklausomai nuo kurso, švertas turi pakankamai laisvės, kad galėtų šverto šulinyje judėti aukštyn, žemyn, pirmyn ir atgal (11 piešinys).

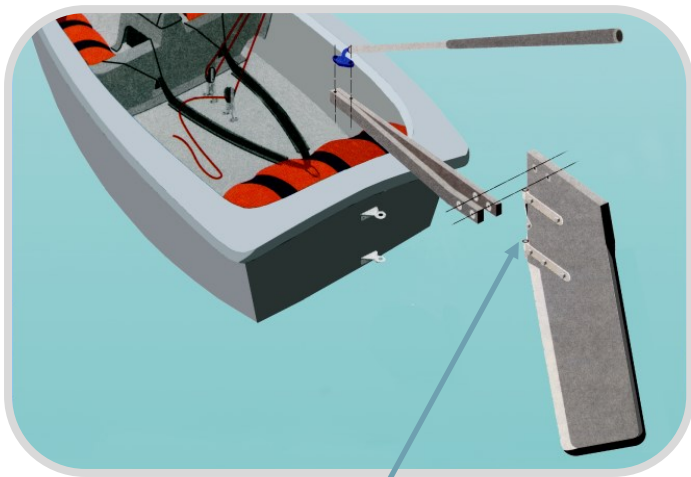
Kad galėtum greitai ir be klaidų nuleisti ar pakelti švertą, siūlyčiau ant jo užklijuoti ar nupiešti skersines žymes.

Su gumos pagalba gali fiksuoti šverto padėtį po vandeniū: pirmyn ar atgal (11 piešinys).

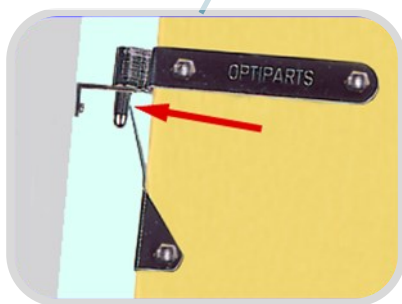


11 piešinys — Šverto guma.

Saugos virvutė, kad nepamestum šverto – būtina.



12 piešinys — Optimisto vairas.



Vairas „vairuoja“ Optimistą. Nuo jo priklauso manevravimas ir gebėjimas plaukti norimu kursu. Tačiau privalai atsiminti, kad bet koks vairo pasukimas padidina pasipriešinimą ir sumažina greitį. Dabar pažiūrėkime į vairo konstrukciją. Vairas tvirtinamas prie tranco (12 piešinys).

Jei vairas iššoktų, jachta taptų nevaldoma, tad jis tvirtinamas kilpose ir fiksatoriumi.

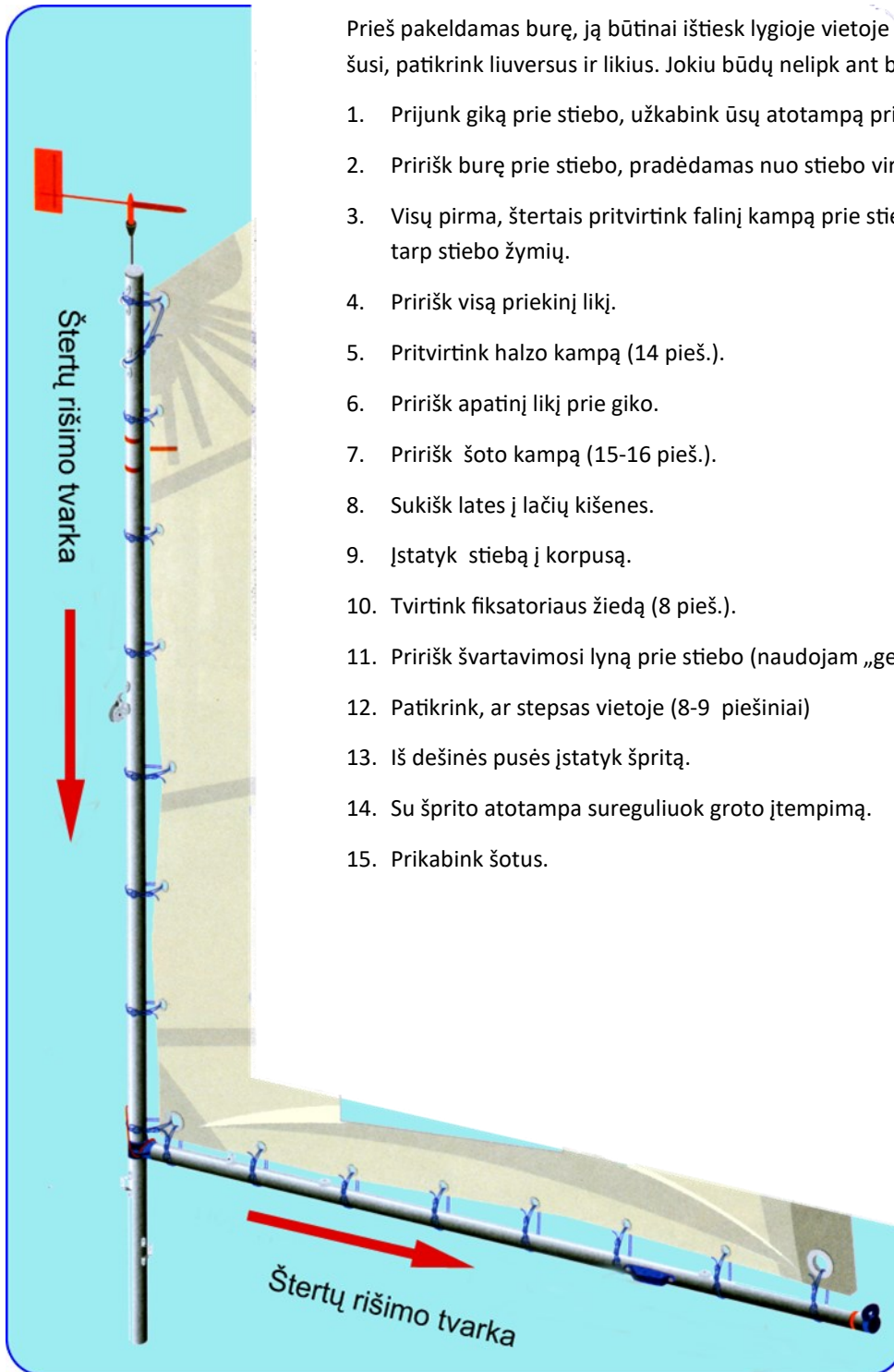
Kodėl vairas sugalvotas iškabinamas? Optimisto grimzlė labai maža (8 cm), todėl jis gali priplaukti ir nuplaukti labai sekliame vandenyje, bet tada yra labai didelė galimybė sugadinti pelekus (vairą ir švertą), kurie nusileidžia daug žemiau (75 cm). Taigi tenka pakabinti ar nukabinti vairą stovint vandenyje pakankamai gilioje vietoje ir tik po to lipti į laivą arba ištraukti jį į krantą.

Prie rumpelio šarnyro pagalba tvirtinasi rumpelio prailgintojas, todėl tu gali laisvai judėti jachtoje: krienuoti, keisti jachtos balansą ar diferentą.

Vairo pagalba galima plaukti tiesiai, daryti posūkius, manevruoti, greitinti ir „stabdyti“.

Gerai subalansuota jachta gali plaukti ir be vairo: plaukti tiesiai, manevruoti ir net pasisukti. Jeigu vairą reikia labai stipriai laikyti, tai rodo, kad jūsų jachta blogai „sustyguota“ t.y. blogai subalansuota.

Jachtos paruošimas išplaukimui



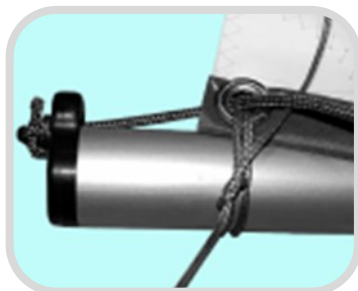
Prieš pakeldamas burę, ją būtina ištiesk lygioje vietoje ir apžiūrėk. Patikrink, ar burė nesuplyšusi, patikrink liuversus ir likius. Jokiu būdu nelipk ant burės— gali ją pažeisti!

1. Prijunk giką prie stiebo, užkabink ūsų atotampą prie stiebo (7 pieš.).
2. Pririšk burę prie stiebo, pradėdamas nuo stiebo viršūnės.
3. Visų pirma, štertais pritvirtink falinį kampą prie stiebo noko taip, kad groto markė būtų tarp stiebo žymių.
4. Pririšk visą priekinį likį.
5. Pritvirtink halzo kampą (14 pieš.).
6. Pririšk apatinį likį prie giko.
7. Pririšk šoto kampą (15-16 pieš.).
8. Sukišk lates į lačių kišenes.
9. Įstatyk stiebą į korpusą.
10. Tvirtink fiksatoriaus žiedą (8 pieš.).
11. Pririšk švartavimosi lyną prie stiebo (naudojam „gelbėjimo“ kilpą).
12. Patikrink, ar stepsas vietoje (8-9 piešiniai)
13. Iš dešinės pusės įstatyk špritą.
14. Su šprito atotampa sureguliuok groto įtempimą.
15. Prikabink šotus.

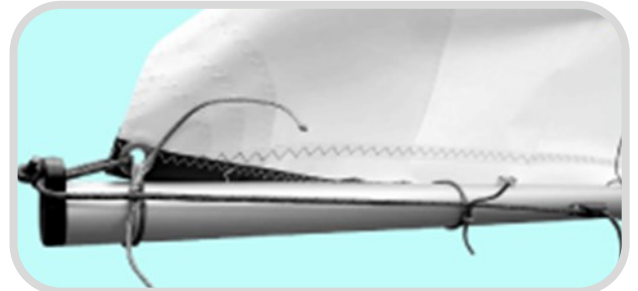
13 piešinys — Burės paruošimas.



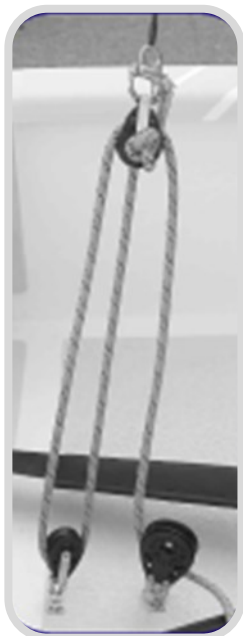
14 piešinys — Halzo kampas.



15 piešinys — Šoto kampas.



16 piešinys — Šoto kampas.



17 piešinys — Šotų pravedimas.



18 piešinys — Šotų pravedimas esant stipriam vėjui.

Šotai, priklausomai nuo vėjo stiprumo, gali būti praveriti skirtingais būdais:

Jeigu vėjas silpnas, praverkite šotus kaip 17 pieš.

Jei vėjas stiprus ar neužtenka jėgų pritraukti šotus— kaip 18 pieš.



19 piešinys — Šprito atotampa.



20 piešinys — Pinta šprito atotampos virvutė.



20 Piešinys — būtinos saugos ir gelbėjimo priemonės

Ruošdamiesi išplaukti pirmiausiai tikriname saugos ir gelbėjimo priemones, aprašytas Optimisto klasės taisyklėse. Visos jos turi būti patikimai pririštos prie jachtos ir, reikalui esant, lengvai pasiekiamos. Tai semtuvėlis, irkliukas ir švartavimosi virvė (ne mažiau kaip 8 metrų ilgio, ne mažiau kaip 5 milimetrų storio, pageidautina - plaukianti).

Korpuse turi būti trys gerai pritvirtinti ir pripūsti oro bakai, kiekvienas 45 litrų talpos.

Būtinai – gelbėjimo liemenė su švilpuku!

Patikrinęs gelbėjimo ir saugos priemones, griebkis darbo: švariai (jei reikia— su plovimo priemonėmis) nuplauk šonus, patikrink, kad jachtoje nebūtų šiukšlių ir purvo.

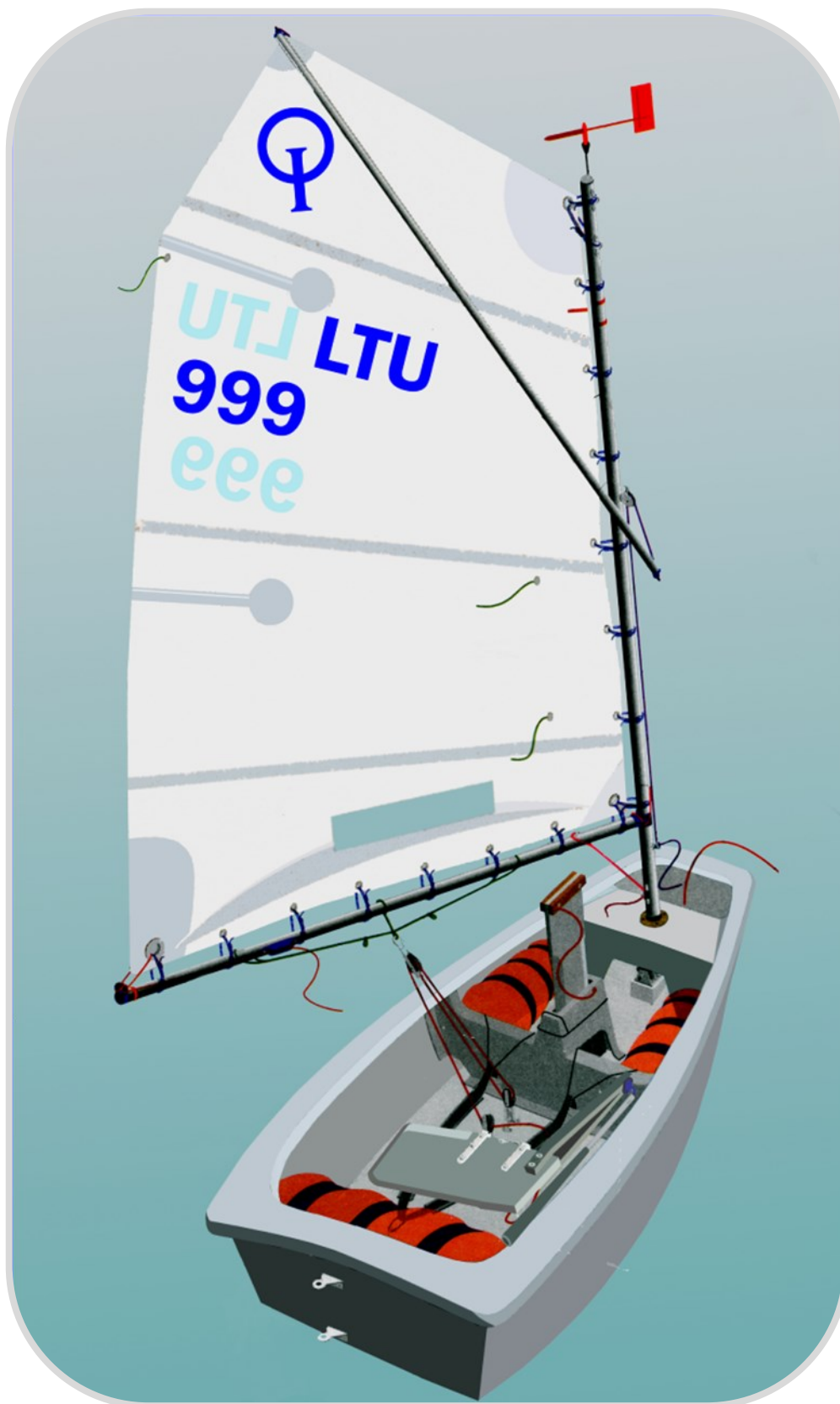
Kai pasirūpinai laiveliu, pasirūpink ir savimi.

Galima pasiimti butelį vandens, o jei ruošiesi plaukioti ilgiau, nepakenks ir sumuštinis neperšlampamoje pakuotėje.



21 piešinys — Galima pasiimti butelį vandens, tačiau saldinti gėrimai nerekomenduojami.





Prieš nuleisdamas paruošk švertą ir vairą, jie bus įstatomi į vietą tik nuleidus Optimistą į vandenį.

Mazgai

Optimisto buriuotojas privalo mokėti rišti mazgus. Juk nepritvirtinęs burės prie stiebo niekur neišplauksi. Žinomi šimtai mazgų, bet pasistenk išmokti tuos, kurių būtinai reikia. Išmokti reikia neišvarstyti, stengiantis prisiminti piešinį, bet rišti negalvojant, kai rankos veikia automatiškai. Todėl pasistenk būtinus mazgus surišti daugybę kartų, kol galėsi tai atlikti negalvodamas ir neklysdamas. Mačiau ne kartą pralaimėtas lenktynes, kai šoto galas išsivėrė iš bloko, nes lenktynininkas pamiršo užrišti „aštuoniukę“.

Aštuoniukė



Tikrasis

Burės prie stiebo ir giko rišamos šiuo mazgu. Nors paveikslėlyje parodytos skirtingos virvės (dėl aiškumo), šitą mazgą galima naudoti tik vienodos rūšies virvėms rišti. Norint atrišti, reikia vieną laisvą galą prispausti ir kilpą apversti.



Gelbėjimosi kilpa

Rišamas buksyrinis lynas, švertas ir t.t. Kilpa puikiai laiko, neužsiveržia, lengvai atsiriša.

Galima išmokti surišti viena ranka, kai kita ranka reikia laikyti išmestą galą, todėl ir vadinamas „gelbėjimosi“. Jei nori būti abso-
liučiai tikras, kad neatsiriš (daug kartų tampant), galima dar užrišti mazgelį, nors man niekada neatsirišo ir be jo.



Veblingas

Kaip matysi iš paveikslėlių, gali panaudoti įvairiose vietose. Mazgas gerai laiko, jei tempiami abu galai. Jei tempi tik iš vieno, gali išslysti.



Plokščias

Niekada neatsiriša pats, bet lengva atrišti. Tinka bet kokio tipo virvėms.



Šoto

Tinka skirtingos rūšies virvėms. Surišęs stipriai sutempk galus.



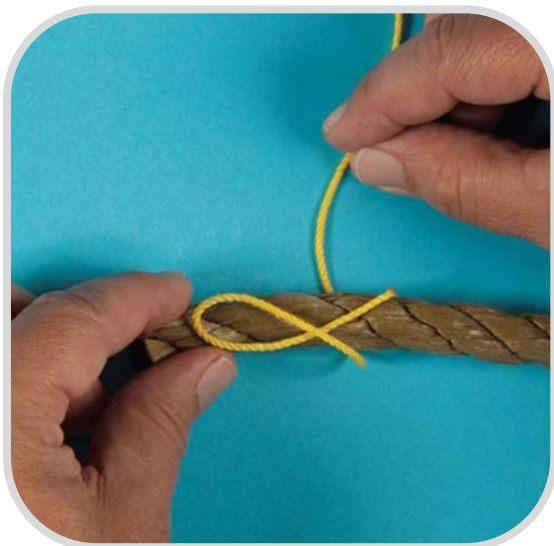
Inkaro

Tinka skirtingos rūšies virvėms. Surišęs stipriai sutempk galus.



Markė

Sintetinių virvių galus galima apdeginti. O galima ir gražiai pabaigti.



Įtrauk galiuką, kaip rodo rodyklė. Jei apsukta labai stipriai, gali prisieiti naudoti reples. Galus, kad nekyšotų apkirpk. Sintetinėms virvėms mar-
kutę dėk su sintetiniu siūlu.

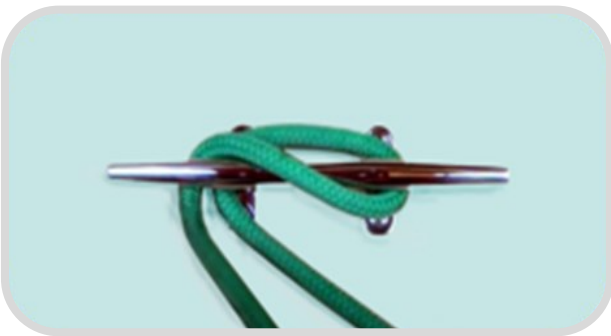
Klampė

Priplaukus prie kranto ar didesnio laivo, dažnai tenka prisiklampuoti.

Apsuk pirmą apsukimą (šlagą). Pradėk visada nuo tolesnio (nuo tos vietos iš kur ateina virvė) klampės krašto. Pilnai apsuk apie klampę ratu.



Vesk virvę „aštuoniukės“ kryptimi.



Apversk kilpą. Užmauk kilpą ant klampės galo ir užveržk.



Minimalus, bet pakankamas klampės mazgas.

Pagrindinės klaidos klampuojant



Dar kartą atkreipk dėmesį: virvės laisvas (eigos) galas turi būti vedamas į tolimesnį klampės kraštą.



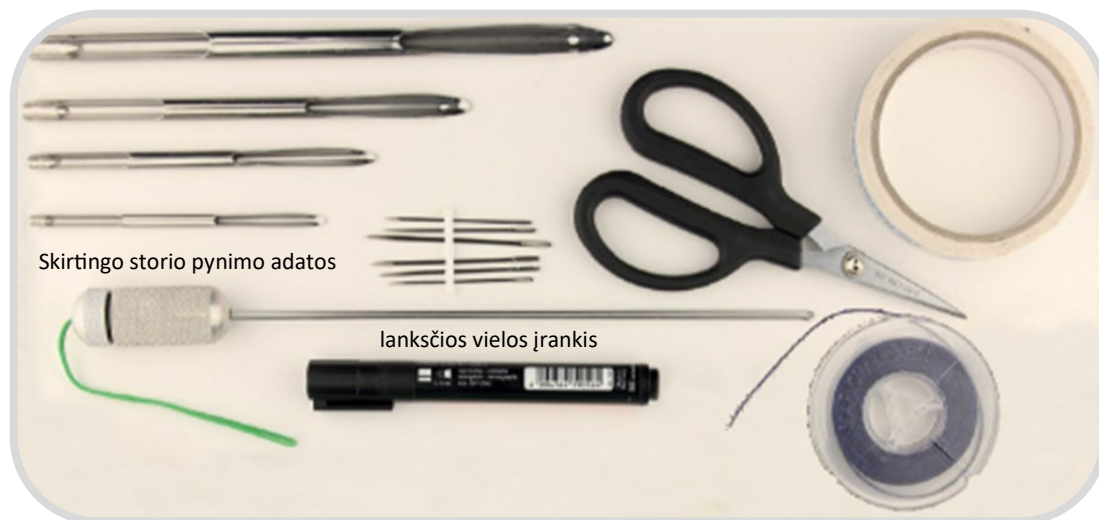
Labai svarbu į teisingą pusę apversti kilpą.



O taip persistengti tikrai neverta: atsirišti truks ilgai ir atrodo negražiai.

Turiu šioj tokj patyrimą pindamas. Labai abejoju, ar verta vaikus kankinti patarimais. Bet kartą norėjau parodyti gražiai supintą virvelę 8 metų mergaitei. Ji pradėjo šypsotis ir puikiausiai supynė su rašikliu!!! gražią kilpą. Noriu pažymėti, kad mazgas sumažina sujungimo stiprumą iki 50 %, o supinta kilpa tik 5-10%. Tai reiškia— gali mažinti virvės diametrą, taip pat mažesnė tikimybė, kad kilpa kur nors užkibs, mažesnis virvės svoris ir, aišku, gražiau atrodo.

Pagrindiniai pynimo įrankiai



Pagrindiniai pynimo įrankiai

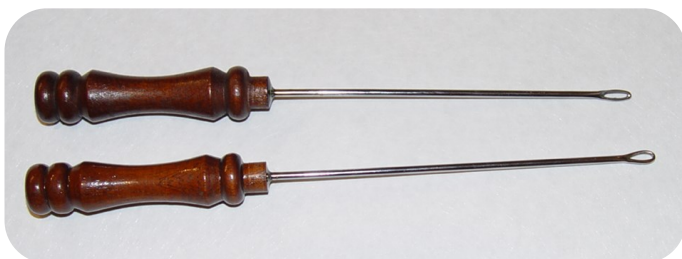
Norint pinti virves jums reikės:

- norvegų firmos „Selma“ pynimo adatu
- lanksčios vielos įrankio
- lipnios juostos
- kokio nors žymeklio
- storo siūlo ar specialios virvutės markutėms
- žirklių „D-SPLICER“

Noriu pažymėti, kad mes apsiribojame tik Dainymos (Dyneema) pynimu, nes pinsime tik virves be šarvo. Panašią struktūrą turi Vektranas, Kevlaras ir daugybė kitų, bet jie visi bijo saulės spindulių. Kadangi gijos, iš kurių supintos mūsų virvės, labai plonos, todėl „Selma“ adatos (vamzdeliai), nors ir labai gražiai blizga, dažnai užkabina plonytes gijas, todėl patarčiau bent jau priekinę dalį nušlifuoti smulkiu švitrininiu popieriumi (1000-1600).

Lipnią juostą geriau naudoti ploną, truputėlį tįstančią ir lygiu blizgančiu paviršiumi. Jokiu būdu nepirkite specialios „Marlow“ juostos – stora ir kieta, tinka tik trosams per 16 mm storio.

Kodėl „D-SPLICER“ žirklys? Esu išbandęs daugybę kitų (audiniams ir metalui), naujai užgalstos laiko porą kartų. Dar yra „D-SPLICER“ keramininis peilis, bet jis tokio aštrumo, kad ir man baisu jį į rankas imti.

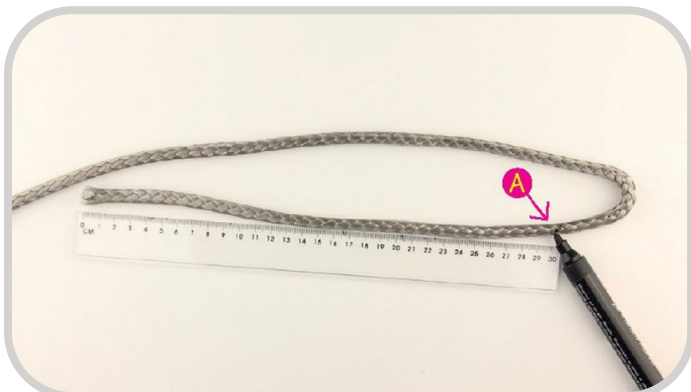


Darydamas „minkštus“ šekelius vietoj lanksčios vielos naudoju savos gamybos adatas.

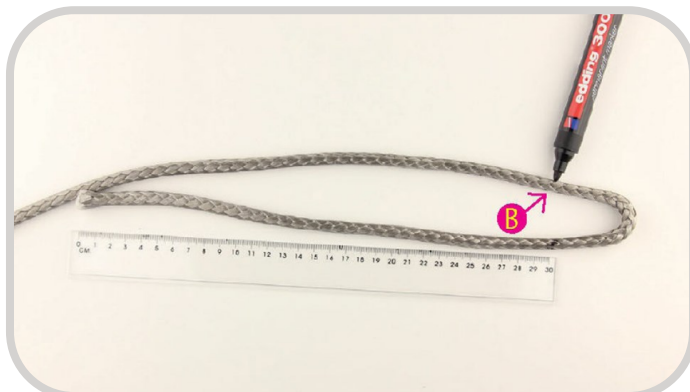
Darydamas „minkštus“ šekelius vietoje lanksčios vielos įrankio naudoju savos gamybos adatas. Jos leidžia ne tik pratraukti virvutę, bet ir pasukinėti, kad lengviau slystų. Prekyboje nesu matęs nieko panašaus.

Net jei ir sunkiai sekasi, jokiu būdu nenaudok replių: instrumentai bus visiškai sugadinti. Nebandyk pinti apdegintų galų – aštrūs lydyti galai kabinsis už plonų gijų.

Kaip supinti kilpą, kai abu virvės galai laisvi?



1 žingsnis—Pažymėk tašką A, maždaug 60 virvės storio atstumu (30 cm 5 mm virvei).



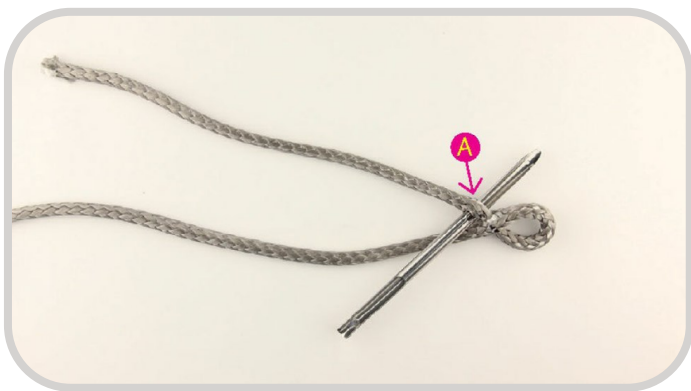
2 žingsnis—Pasirink kilpos dydį ir pažymėk tašką B.



3 žingsnis—Praverk adatą su virve per tašką B. Įsitikink, kad abiejose adatos pusėse gijų skaičius vienodas.



4 žingsnis— Ištrauk trumpąjį galą, kol žymės A ir B sutaps.



5 žingsnis—Prakišk adatą per tašką A.



6 žingsnis—Praverk ilgąjį virvės galą, kol jis bus visiškai praverintas ir įtempk, kad kilpa iki galo susiformuotų.



7 žingsnis—Kilpa visiškai „uždaryta“ ir jau galima ją tampyti.



8 žingsnis— Įverk adatą šalia kilpos ir pratrauk trumpąjį galą, kol jis galutinai visas bus įtrauktas.



8 žingsnis—Kartais (ypač plonesnes virves) lengviau pratraukti su lanksčia viela.



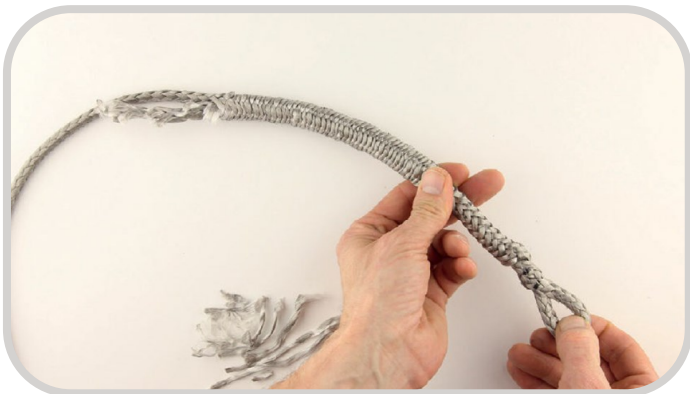
9 žingsnis—Ištrauk trumpąjį galą kartu su adata, kad jis būtų pasiekiamas.



10 žingsnis—Išpink keletą gyslų.



11 žingsnis— Palaipsniui apkarpyk galus, kad virvės galas tolygiai plonėtų.

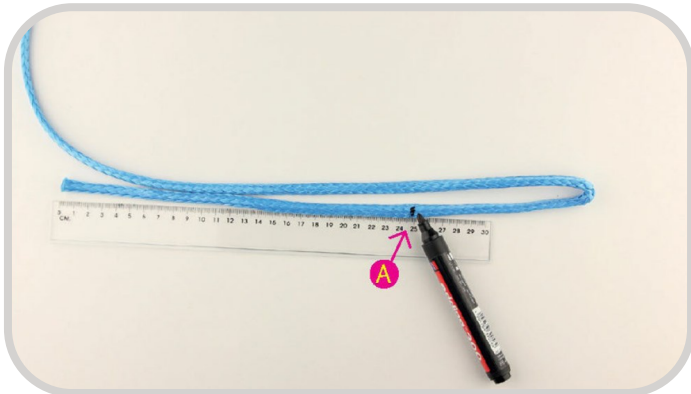


12 žingsnis—Laikydamas už kilpos užtempk išorinę virvę ant vidinės.

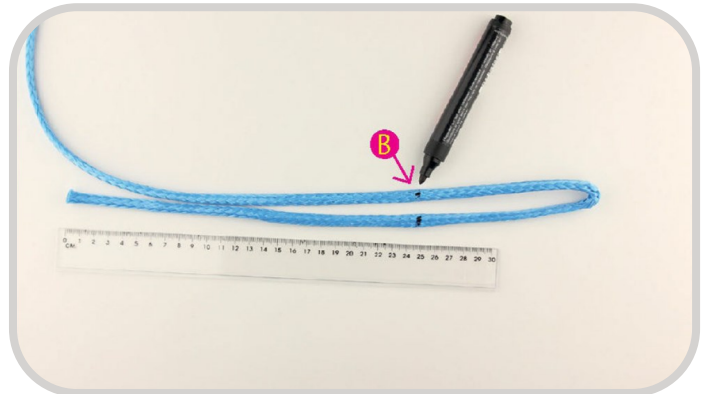


Kilpa paruošta.

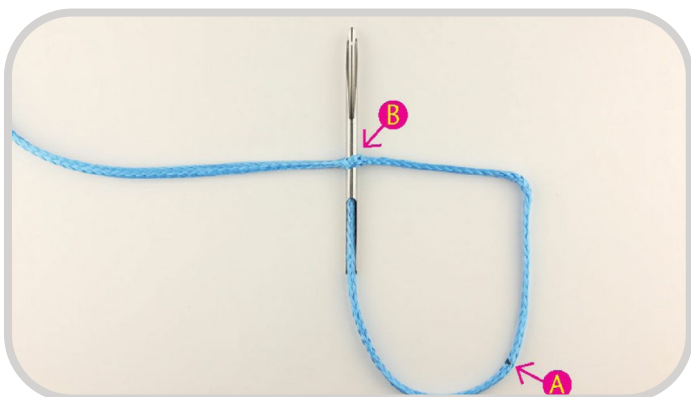
Kaip supinti kilpą, jei vienas virvės galas kur nors pritvirtintas?



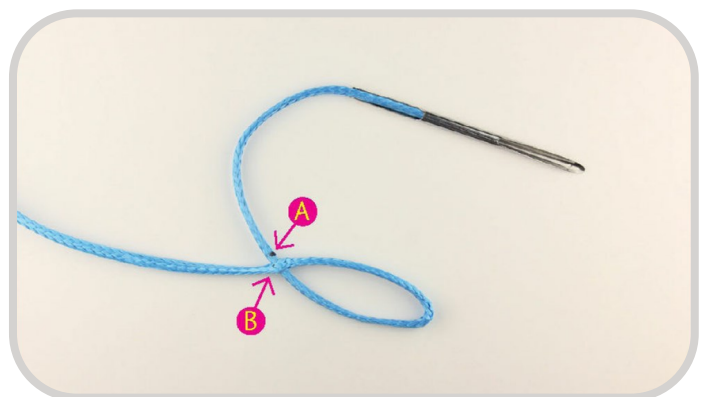
1 žingsnis—Pažymėk tašką A maždaug 60 virvės storio atstumu (30 cm 5 mm virvei).



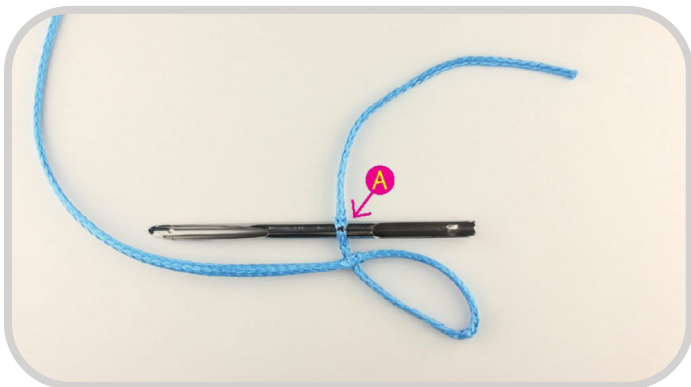
2 žingsnis—Pasirink kilpos dydį ir pažymėk tašką B.



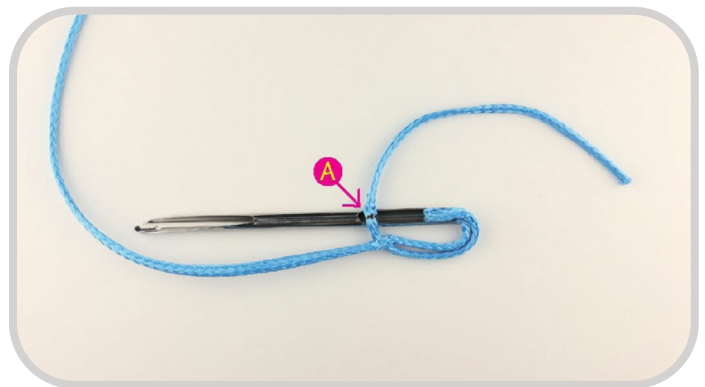
3 žingsnis—Praverk adatą su virve per tašką B. Įsitink, kad abiejose adatos pusėse gijų skaičius vienodas.



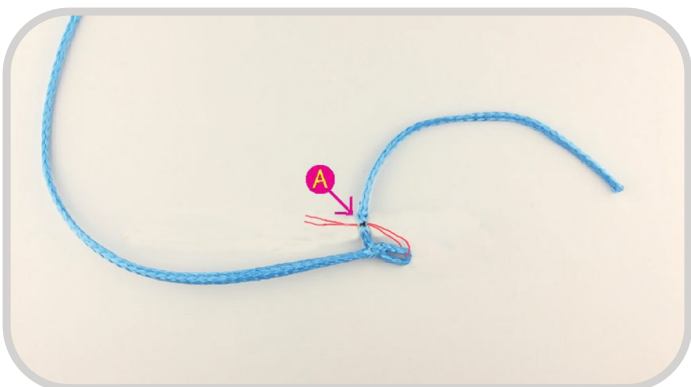
4 žingsnis—Ištrauk trumpąjį galą, kol žymės A ir B sutaps.



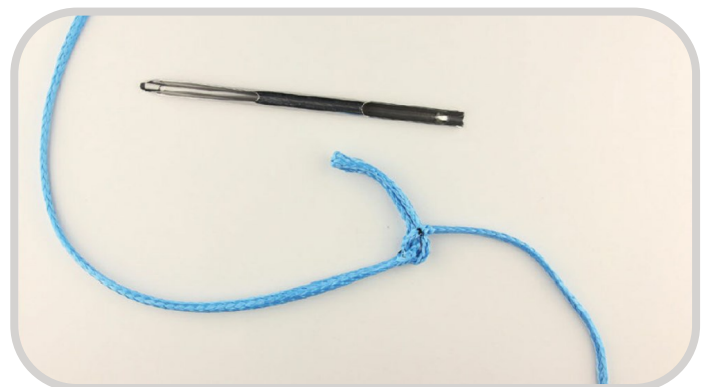
5 žingsnis—Per tašką A praverk kitą (didesnę) pagal dydį adatą.



6 žingsnis—Dabar praverk kilpą per tašką A.



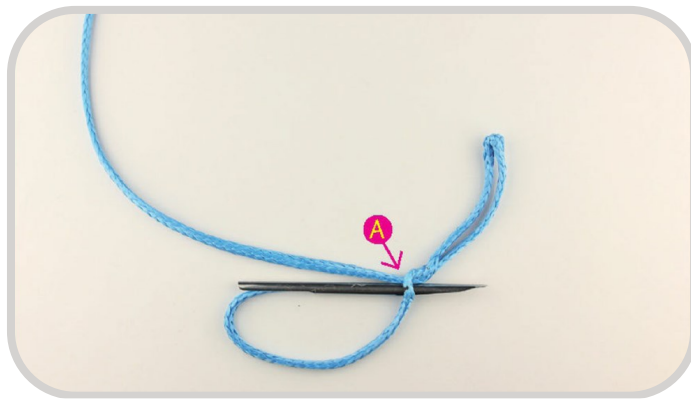
6a žingsnis—Jei kilpelė maža, per su stambesne adata padarytą plyšį praverk kilpelę plonos virvutės pagalba.



7 žingsnis— Išversk laisvą galą per supynimą



8 žingsnis—Jei stipriai patempsi kilpą taške A, matysi persuktas gijas. Jei tai netrukdo, toliau tęsk nuo 12 žingsnio.



9 žingsnis—Panaikink susukimą praverdamas laisvąjį galą per tašką A.



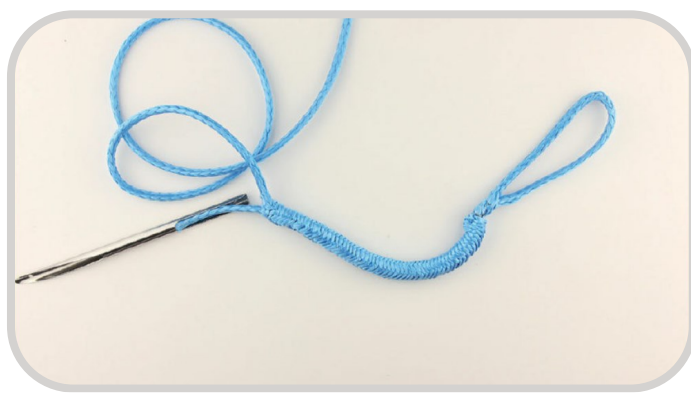
10 žingsnis—Iki galo praverk virvę.



11 žingsnis—Dabar virvės gijos neapersuktos.



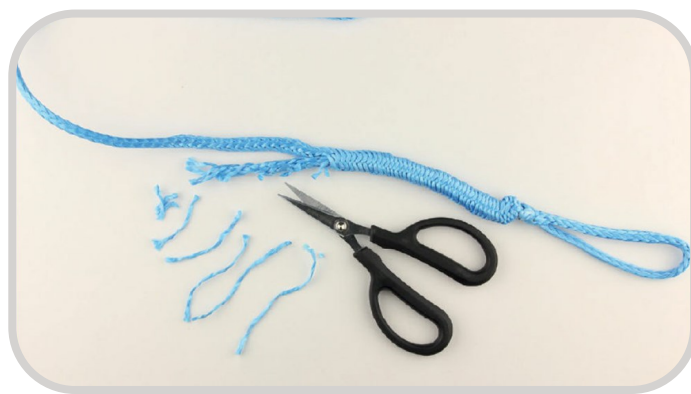
12 žingsnis—Įverk adatą šalia kilpos ir pratrauk trumpąjį galą, kol jis galutinai visas bus įtrauktas. Plonesnei virvei naudok lanksčią vielą, kaip 8a piešinyje aukščiau.



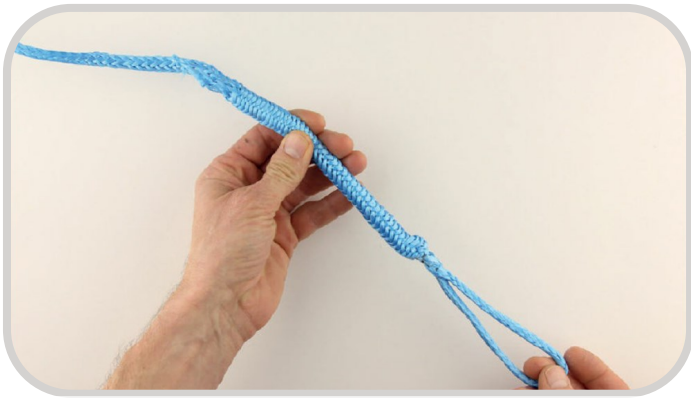
13 žingsnis—Ištrauk trumpąjį galą kartu su adata, kad jis būtų pasiekiamas.



14 žingsnis—Išpink keletą gijų.



15 žingsnis Palaipsniui apkarpyk galus, kad virvės galas tolygiai plonėtų.



16 žingsnis—Laikydamas už kilpos užtempk išorinę virvę ant vidinės.



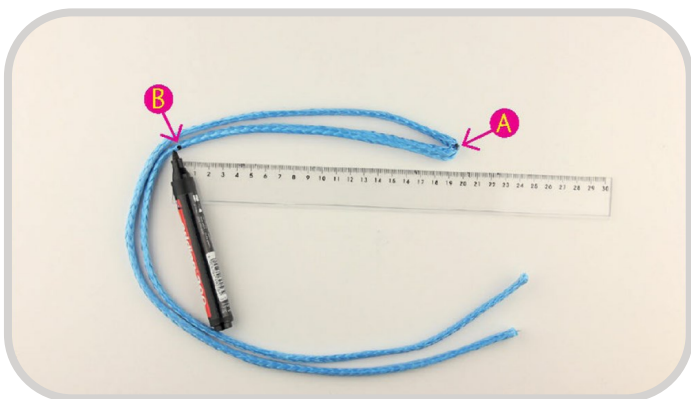
Šaunu, supynei kilpą, kai antras virvės galas pritvirtintas!

Kaip pagaminti minkštą šekelį?

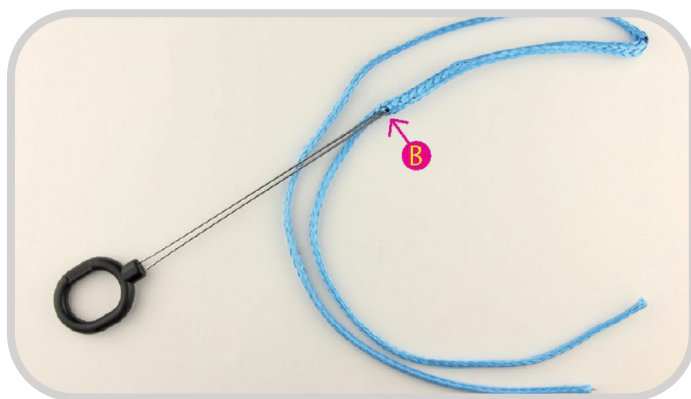
Minkšti šekeliai vis dažniau keičia nerūdijančio plieno šekelius. Jie stiprūs, lengvi ir patikimi.

Jie ne tik lengvi, bet ir daug saugesni laivui ir komandai. Minkšti šekeliai stipresni nei virvė, iš kurios jie supinti, nes jie dvigubi. Baigiant minkštą šekelį naudojamas Minkšto šekelio mazgas, kaip jį surišti, parodysiu vėliau.

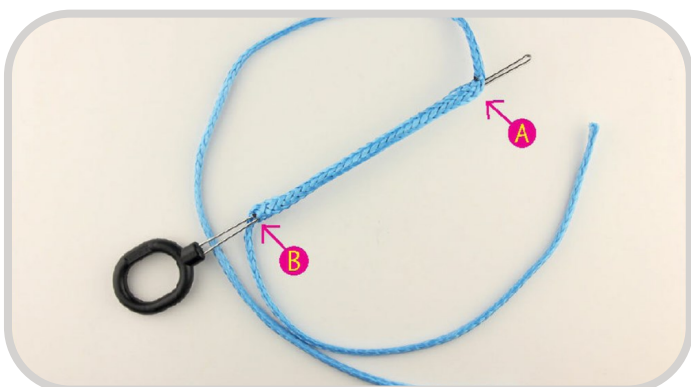
Minkštą šekelį galima pinti įvairaus dydžio, priklausomai nuo paskirties. Aš dažniausiai naudoju apie 85 centimetrus virvės, kai jos diametras 4 mm, arba 10 cm, jei diametras 1 mm. Yra keletas šekelio pynimo būdų. Apsiribosime vienu, kuris man atrodo geriausias.



1 žingsnis—Pažymėk tašką A, maždaug per vidurį ir tašką B, kuris ribos šekelio ilgį (maždaug 20 cm nuo centro 4 mm storio virvei).



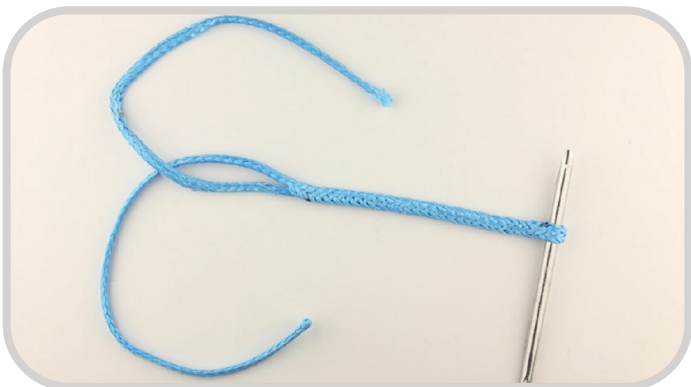
2 žingsnis—Įverk lanksčios vielos įrankį B taške.



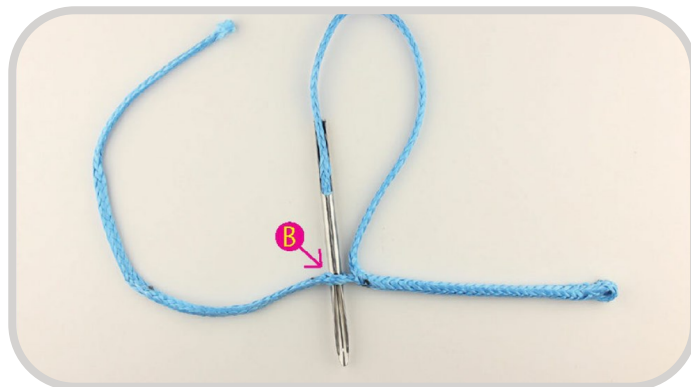
3 žingsnis—Praverk įrankį, kad jis išlįstų per tašką A.



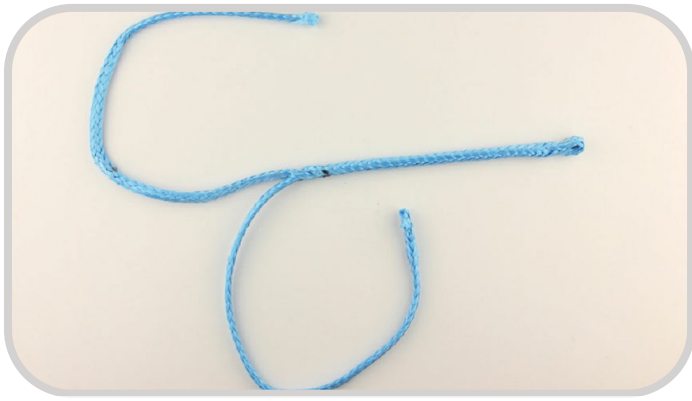
4 žingsnis—Įverk ilgesnį galą į įrankį. Jei sunkiai seksis ištraukti, galėtų padėti truputėlį išpinti veriamos virvės gijas, kad būtų „minkštesnės“.



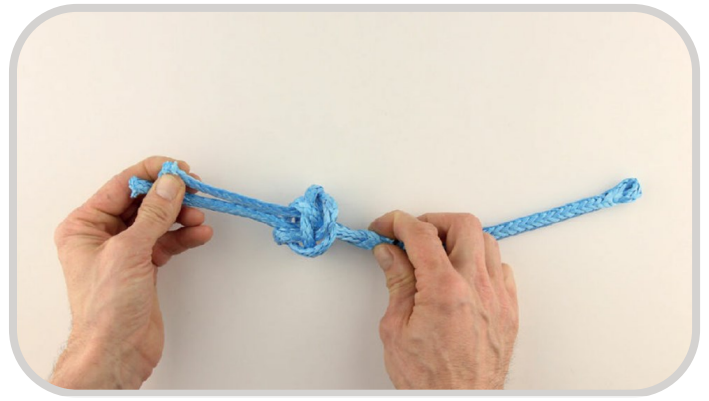
5 žingsnis—Ištrauk vielos įrankį su virve ir naudodamas adatą ar kitą, būsimos kilpos dydžio, apvalų daiktą, išlygink virves (abi vienodai įtemptos).



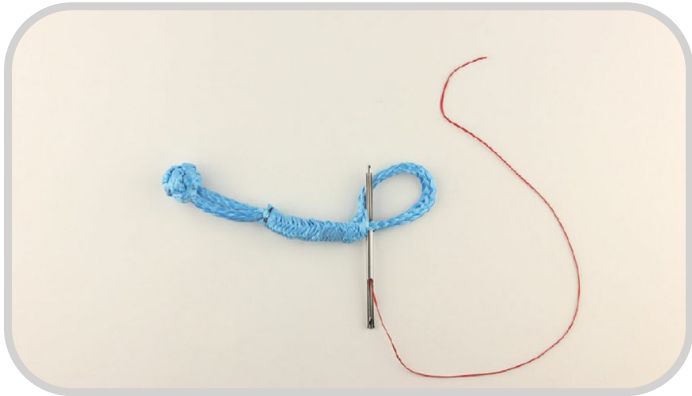
6 žingsnis— Per tašką B (jis bus greičiausiai pasislinkęs pagal anksčiau pažymėtą) praverk išorinę virvę per vidinę.



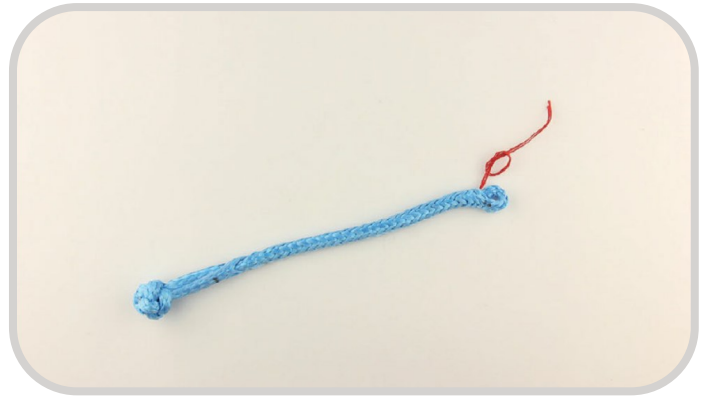
7 žingsnis



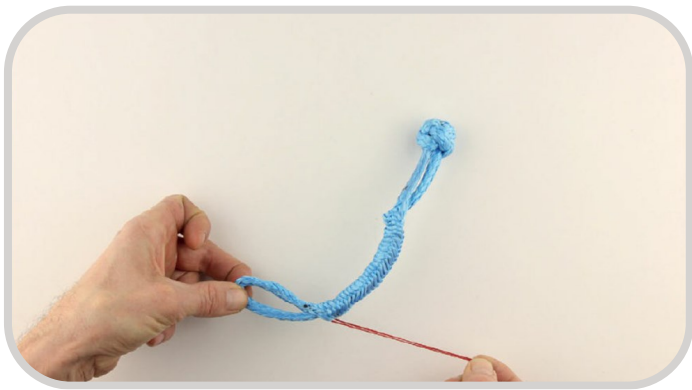
8 žingsnis—Surišk Minkšto šekelio mazgą ir nukirpk kyšančius galus.



9 žingsnis—Atidaryk kilpą, kiek įmanoma plačiau. Per vidinę virvę praverk ploną virvutę (Žingsnius 9-11 galima praleisti).



10 žingsnis—Laikydamas abu plonus virvutės galus, uždaryk kilpą. Kai užriši mazgelį ant plonos virvutės, minkštas šekelis bus baigtas.



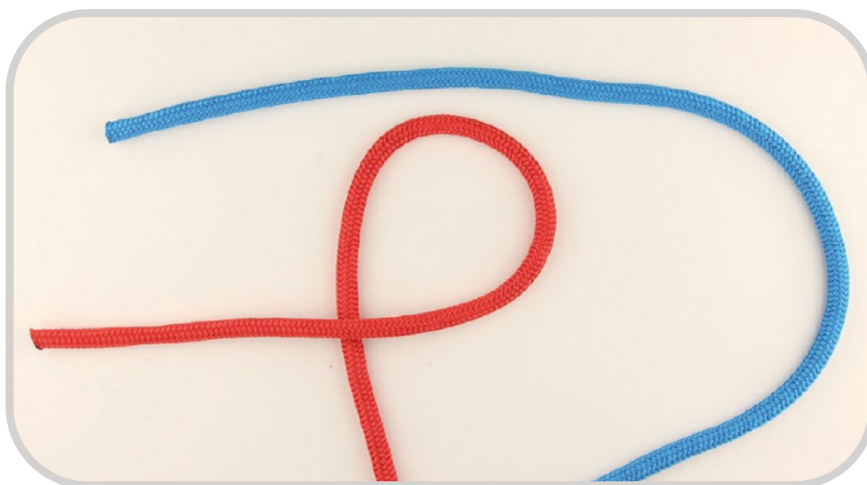
Patraukus už plonos virvutės mazgelio, kilpa „atsidaro“.



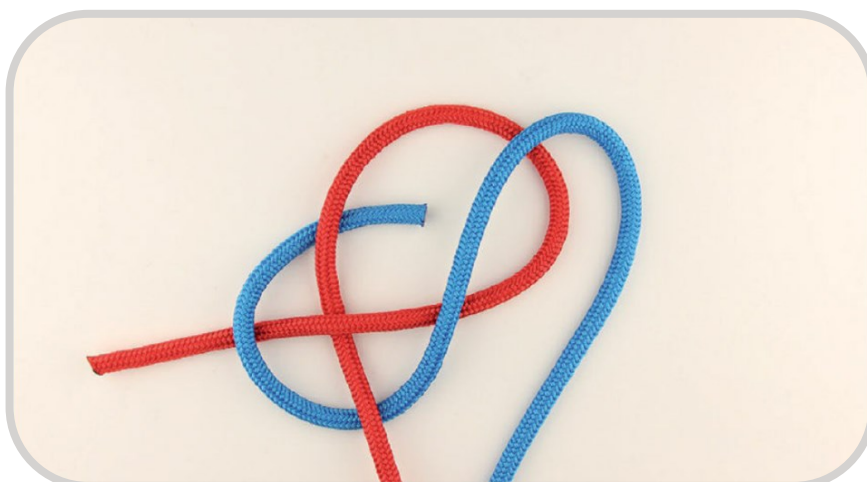
Supynei minkštą šekelį.

Kaip surišti minkšto šekelio mazgą?

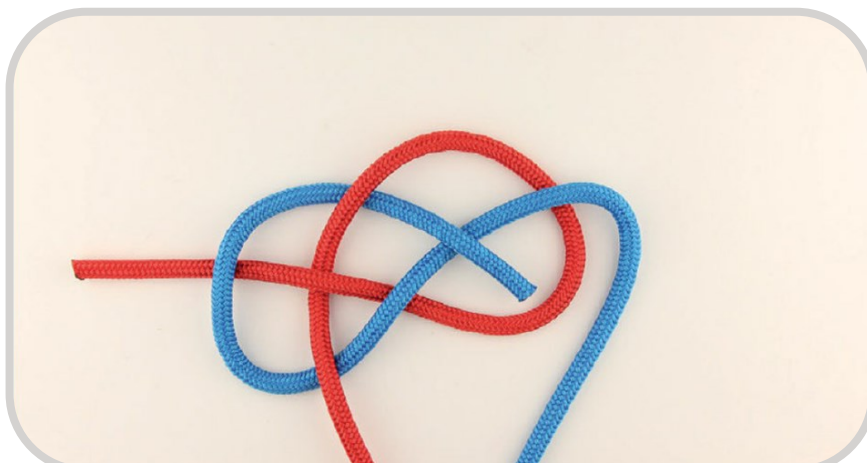
Taip vadinamo „deimanto mazgas“ naudojamas kaip minkšto šekelio mazgas. Toliau detaliai parodysiu, kaip mazgas rišamas. Skirtingos galų spalvos – dėl aiškumo.



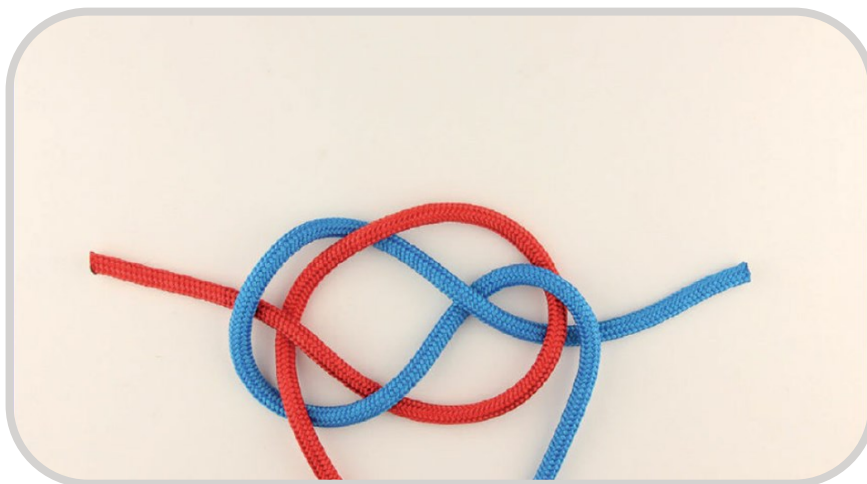
1 žingsnis—Naudok abu laisvus galus. Susuk kilpą ant raudonos.



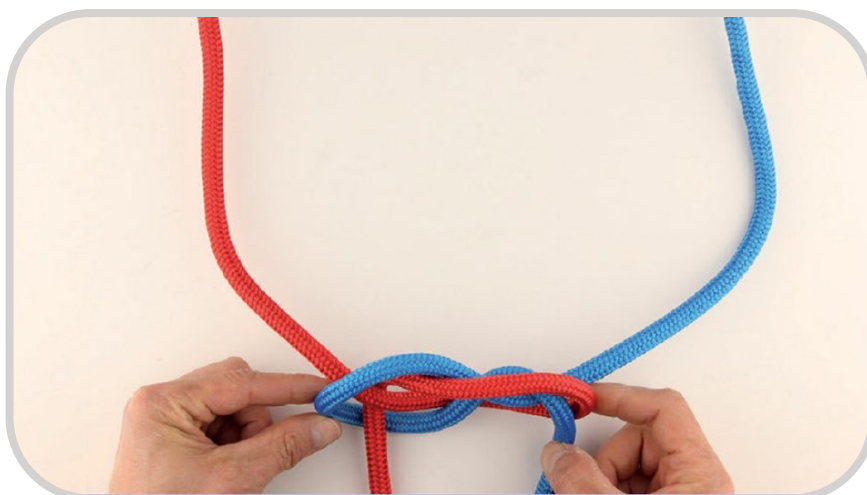
2 žingsnis—Pradėk rišti. Patiesk mėlyną virvę ant raudonos, po to praverk po raudona ir t.t.



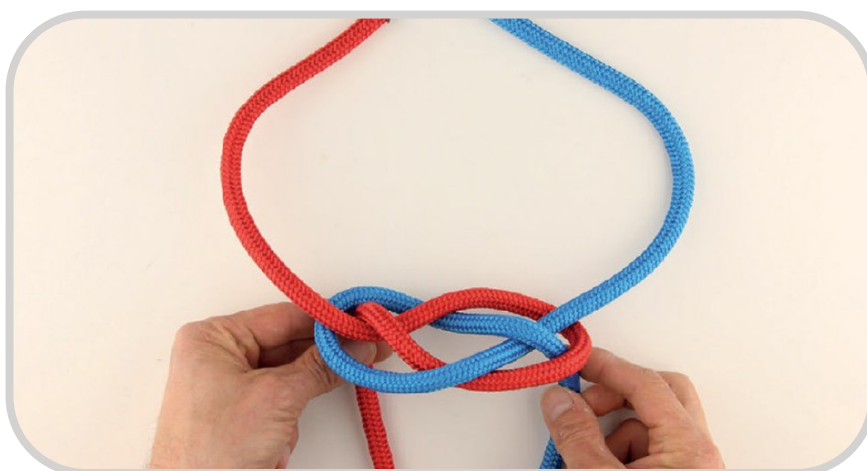
3 žingsnis—Tęsk verdamas mėlyną virš mėlynos. O po to po raudona.



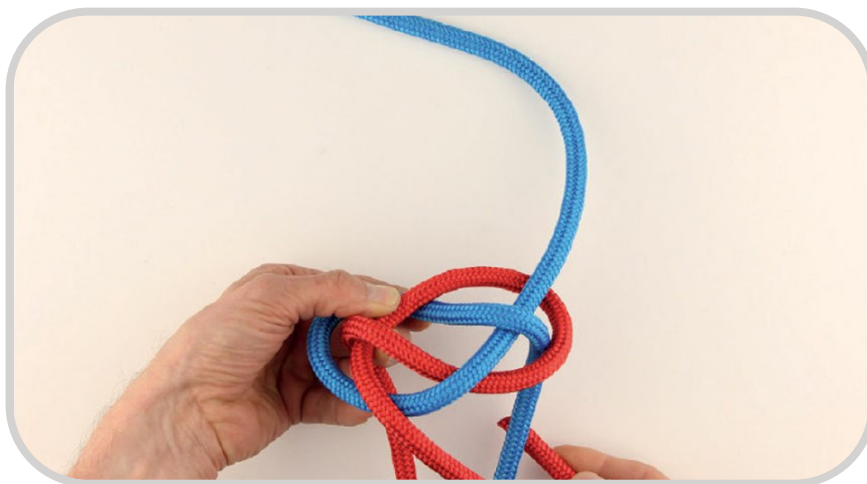
4 žingsnis—Ištrauk galus, kad jie būtų vienodo ilgio.



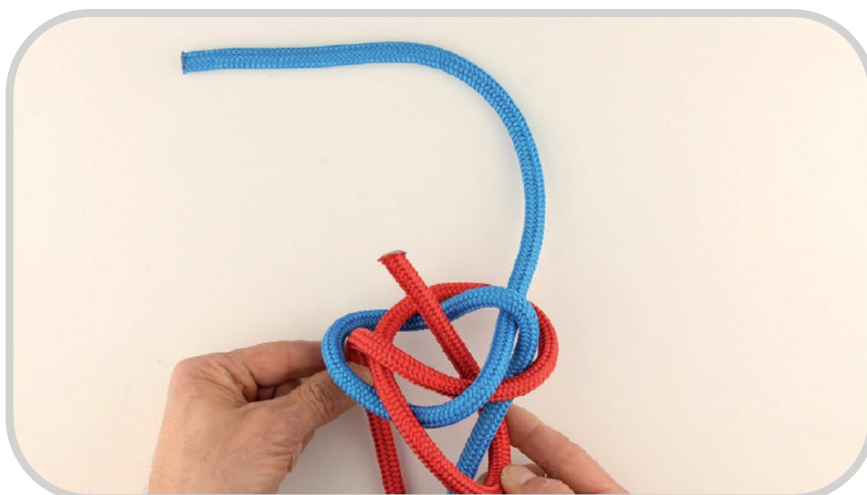
5 žingsnis—Aversk mazgą.



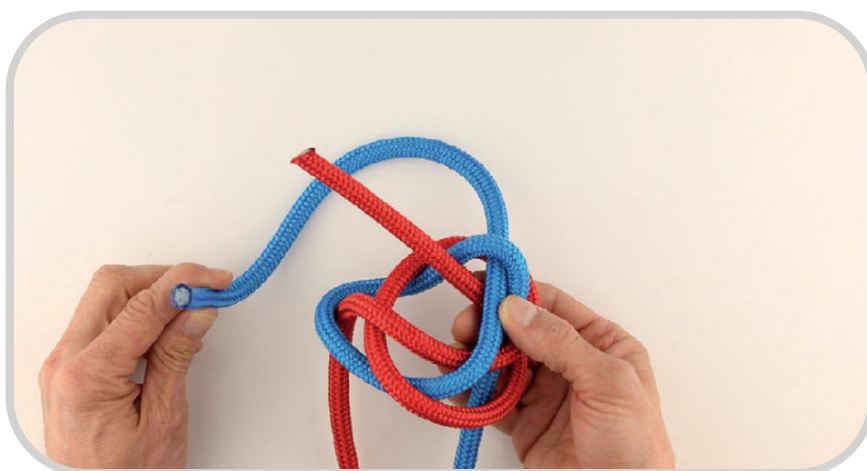
6 žingsnis—apverstas mazgas



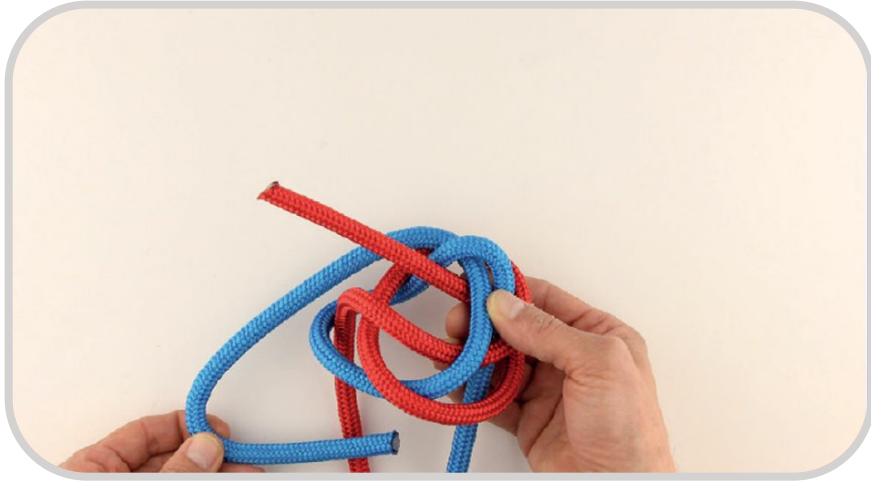
7 žingsnis—Apsuk raudoną apie mėlyną ir praverk jį per kilpos vidurį.



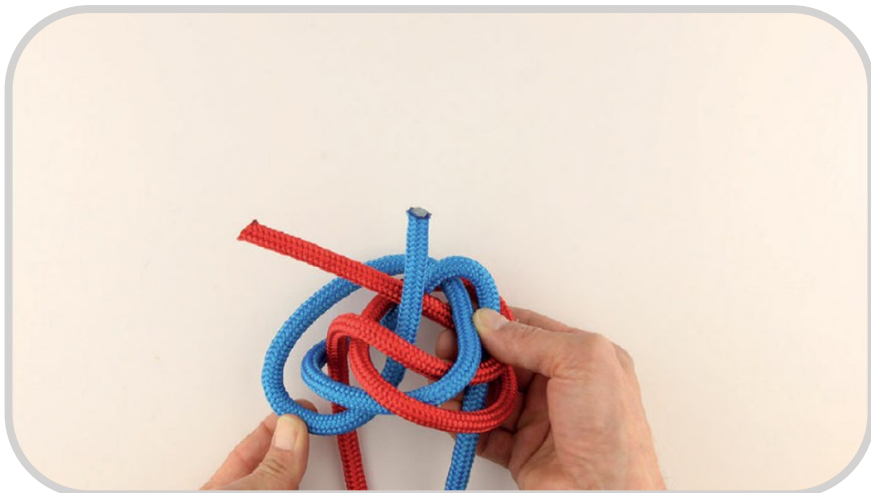
8 žingsnis—Aversk mazgą.



9 žingsnis—Pakartok viską su mėlyna apie raudoną ir praverk per kilpos vidurį.



10 žingsnis



11 žingsnis



12 žingsnis—Stipriai ištrauk abu galus.



Minkšto škelio mazgas surištas (Aš sugebu tik žiūrėdamas į paveikslėlį).

Ką galima supinti Optimistui?



Šprito atotampa

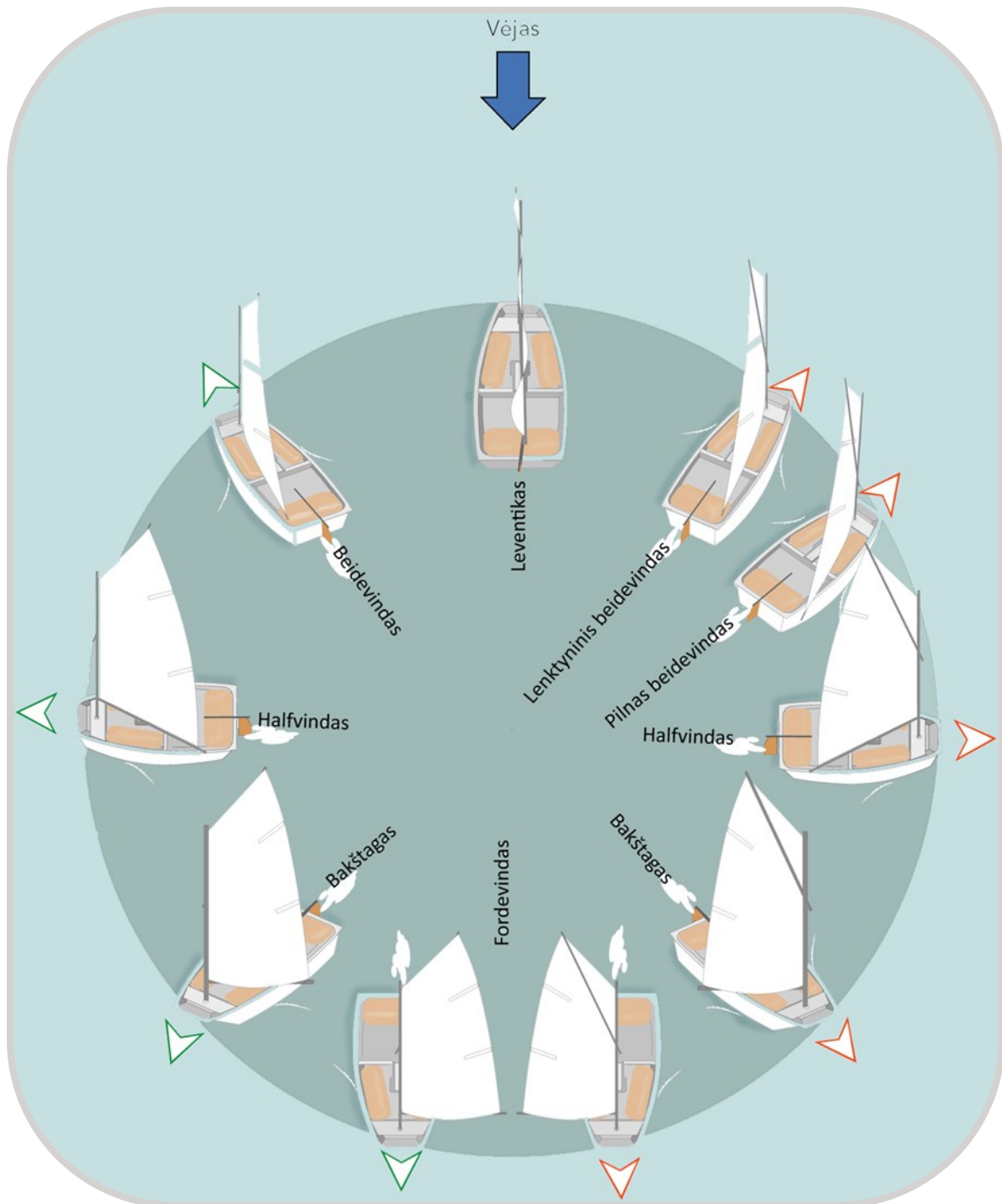


Šotai

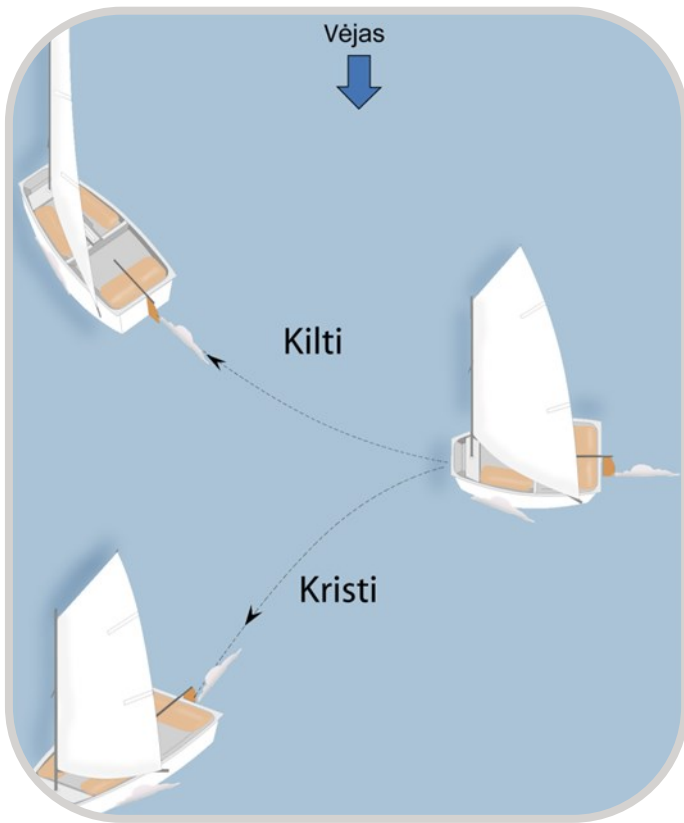
Jachtų kursai

Mielas Optimisto kapitone,

Tikiuosi jau buvai išplaukęs ir laimingai grįžai į krantą. Greičiausiai Optimiste buvai vienas ir nesvarbu, kaip tau sekėsi, - jau esi kapitonas. Kad ateityje galėtume susikalbėti, pakankinsiu tave žodžiais— baisiais (iš vienos pusės), bet kvepiančiais jūra ir laisve (iš kitos). Kitame piešinyje Optimistai plaukia ir visos tos kryptys vėjo atžvilgiu turi savo pavadinimus. Raudonos ir žalios rodyklės rodo, kad jachtos, plaukiančios raudonų rodyklių kryptimi, privalo užleisti kelią plaukiančioms žalių rodyklių kryptimi.



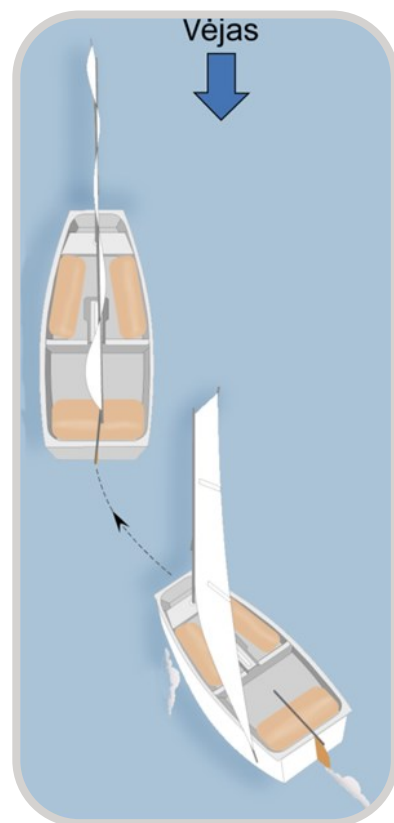
Optimistas gali ir kilti, ir kristi!



25 piešinys

Kai jachta **suka pavėjui**, ji „**krenta**“.

Kai jachta **suka prieš vėją**, ji „**Kyla**“.

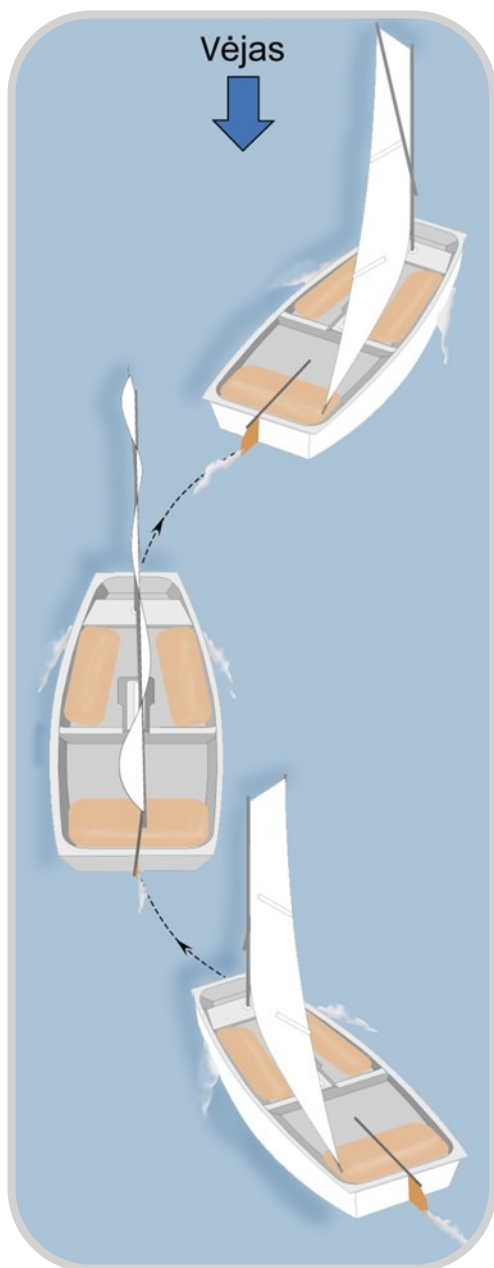


26 piešinys

Jachta iš **lenktyninio beidevindo** pakilo iki **leventiko**

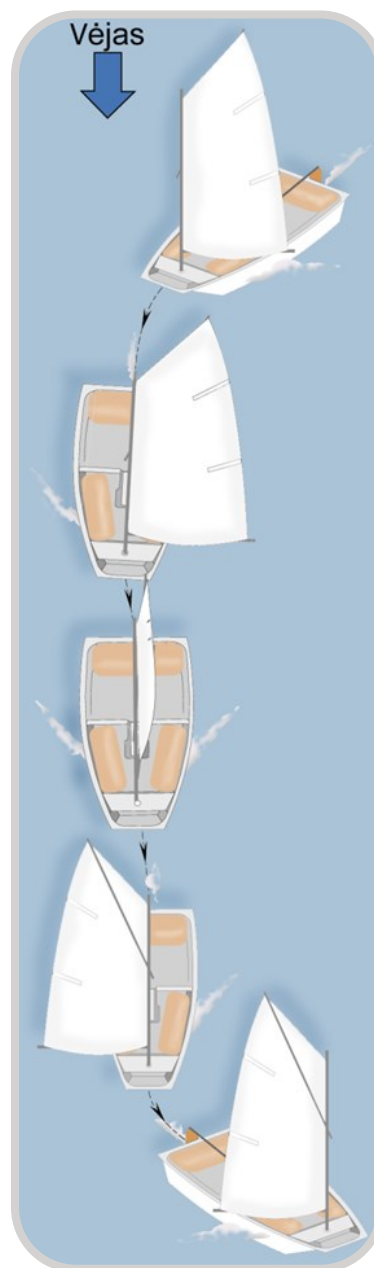
Optimistas venduoja ir halzuoja

Vendas



27 piešinys — Vendas.

Halzas



28 piešinys — Halzas.

Jachta, plaukusi **dešiniu halzu**, pakilo iki **levantiko** ir pasuko į **kairį halzą**.

Jachta, plaukusi **dešinio halzo bakštagu**, nukrito iki **fordevindo**, pakeitė **halzą** į kairį ir vėl pakilo į **bakštagą**.

Halzas— toks keistas žodis: jis gali reikšti manevrą, gali būti **kairys** ir **dešinys halzas**, kai jie reiškia jachtos kursą vėjo atžvilgiu, ir dar būna **halzo kampas** (tarp stiebo ir giko).

Visiškai netikiu, kad galima išmokyti buriuoti skaitant knygą ar žiūrint į kompiuterį. Mokyti buriuoti reikia jachtoje, o knygos skirtos sudėtingesnei informacijai perduoti.

Esu matęs, kaip silpnu vėju Optimisto kapitonas daro daugybę vendų (posūkių prieš vėją) ne tik nemažindamas greičio, bet, atvirkščiai, greitis didėja. Kol kas neprisipažinsiu, kad esu iš tų bjaurių dėdžių, kurie plaukia vaikams iš paskos ir mojuoja geltona vėliava, trukdydami buriuoti. Apie draudžiamus veiksmus - knygos pabaigoje.

Sutarėme, kad šitoje dalyje nesimokome buriuoti, o mokomės tik terminus (buriuotojiškus pavadinimus). Tačiau vieną manevrą aprašysiu: ką daryti, jei matai kitą vaiką vandenyje.

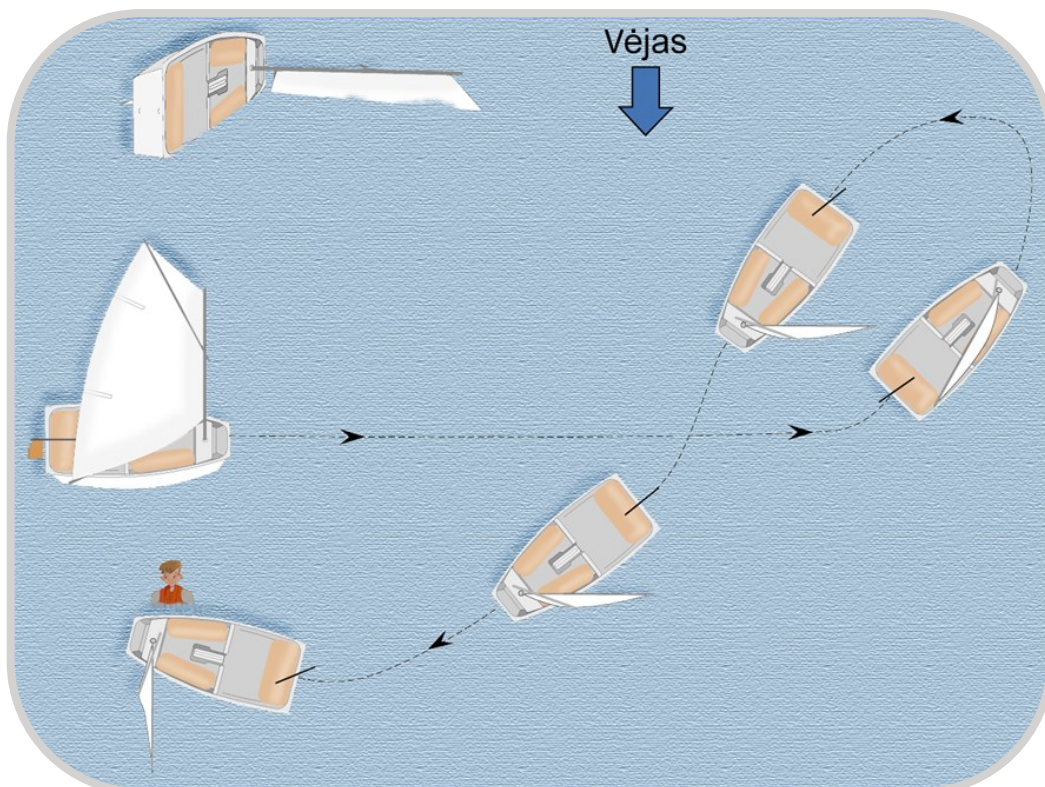
Manevras „Žmogus už borto“

Kai kas nors įkrinta į vandenį, tai blogiausia situacija, kokia tik gali atsitikti. O atsitinka ir treniruotėse, ir lenktynėse, ir šiaip pasiplaukiojant. Todėl jei pamatei įkritusį, privalai nedelsdamas jam padėti.

Priplaukti galima tik iš pavėjinės pusės! Žmogus, kurį ruošiesi gelbėti, turi būti priešvėjinėje pusėje. Įkelti galima tik per Optimisto galą, nes kitaip jachta gali apsiversti. Kad jachta visai sustotų, burė turi būti visiškai paleista, o švertas įleistas. Šitą manevrą būtinais pasimokyk daug kartų, nes priplaukti ir sustoti ten, kur reikia, nėra lengva. O „gelbėti“ galima ir kamuolį, ir gelbėjimo liemenę.

Vaikai, galima šitos dalies neskaityti!

Vendas - halso pakeitimas sukantis prieš vėją arba posūkis prieš vėją. Jachta buriuoja aštriu beidevindu. Vairininkas, matydamas, kad dėl tam tikrų priežasčių reikia keisti halsą, įspėja įgulą pasiruošti vendui komanda „pasiruošti vendui“. Kiek įgulos narių dalyvauja manevre, priklauso nuo jachtos dydžio ir įgulos profesionalumo. Kreiserinėje jachtoje iki 9 m ilgio, jei nėra įrengtų bakštagy, užtenka dviejų žmonių: vairininko ir jūreivio. Vairininkas pasiruošia atlaisvinti pavėjinį stakselio šotą. Jūreivis pasiruošia traukti antvėjinį stakselio šotą. Kai abu pasiruošę, vairininkas duoda komandą— „vendas“— ir vairo suka jachtą į vėją. Suplazdėjęs stakseliui, vairininkas paleidžia pavėjinį šotą ir suka jachtą toliau, kol burė, perėjusi leventikį, vėl pagaus vėją. Jūreivis tuo metu traukia antvėjinį stakselio šotą, sureguliuoja stakselį pagal vėją. Šotai pasikeičia pavadinimais, nes pakeitus halsą, buvęs antvėjinis pasidaro pavėjinis— ir atvirkščiai. Gali atsitikti taip, kad dėl lėtos eigos jachta sustoja leventikyje ir „nenori“ pakeisti halso. Tokiu atveju reikia stakselį rankomis išskeisti borte, priešingame tam, į kurį daromas posūkis, kad jachtos nosis nusisuktų pavėjui. Pavyzdžiui, jachta plaukė kairiu halsu (vėjas į kairįjį bortą). Norima pakeisti kursą į dešinįjį halsą, tačiau jachta pasisukusi prieš vėją sustoja. Stakselio šotinis kampas išnešamas į dešinįjį bortą. Jachtai pradėjus judėti atgal, vairo plunksną reikia susukti į dešinįjį bortą. Taip jachta pasisuks į dešinįjį halsą. Tačiau beveik visada pavyksta pakeisti halsą be sustojimo ar judėjimo atgal. Svarbu prieš pradėdant manevrą judėti pakankamu greičiu.



Burės reguliavimas

Parengta pagal „North Sails“ rekomendacijas



30 piešinys — Halzinio kampo tvirtinimas,

Pradžioje priišk halzo, falo ir šoto kampus. Pradėk nuo halzo kampo. Naudok 3 mm storio virves.

Kai priiši visus tris kampus, įtvirtink špritą. Įverk šprito smailę per burės viršūnėje esančią kilpelę. Priešingą šprito galą įverk į kilpą, kontroliuojančią šprito įtempimą. Atkreipk dėmesį: špritas attrauktas plastmasiniu vamzdeliu, kad nebraižytų stiebo. Plastmasinis vamzdelis turi būti nukreiptas į apačią. Špritą tvirtink dešinėje pusėje, nes jachtos dažniausiai startuoja dešiniu halzu, o kai burė nesiremia į špritą, ji geriau traukia.

Kai giko atotampą, šprito atotampą, kainingamą, šoto atotampą ir tris kampus priiši, juos visus truputį įtempk. Po to, praverdamas virveles per liuversus, priišk burę prie stiebo ir giko tikruoju mazgu. Tarpas tarp burės ir stiebo negali būti didesnis kaip 10 mm. Ir ne mažesnis kaip 1 mm.

Rišk apsuksdamas apie stiebą ir giką po du kartus, kad buriuojant nepadidėtų nustatytas tarpas tarp burės ir stiebo bei giko (pamatęs per didelius tarpus, dėl to gali labai supykkti Matuotojas). Mazgus tvirtai suveržk, kad jie neatsirištų ir burė nepradėtų plazdėti.

Nepalik didesnio kaip 1 mm plyšio tarp giko ir burės (Tai North`o rekomendacijos, yra ir kitokių).



31 piešinys — Falinio kampo tvirtinimas.



32 piešinys — Burės tvirtinimas prie giko.

Šotų reguliavimas plaukiant prieš vėją



33 piešinys — Plaukiant prieš vėją šotai turi būti pritemti „iki kampo“.

Plaukiant prieš vėją (laviruote) pagrindinis įrankis – groto šotas. Visada dirbk su juo ir neabejok bandyti. Tik tokiu būdu nustatysi burę reikiamu kampu į vėją. Geri buriuotojai be sustojimo derina šoto įtempimą, priklausomai nuo vėjo ir bangų pasikeitimų.

Dažniausiai stenkis laikyti giką virš tranco kampo (33 piešinys). Tokiu būdu palaikysi burę reikiamu kampu į vėją. Įtempęs stipriau, plauksi aštriau, o truputį atleidęs, plauksi pilniau ir greičiau. Gali pažymėti su izoliacine juosta taškus ant groto šoto, kad geriau suprastum, kiek įtemptas šotas. Greitai pastebėsi, kad uodegėlė, pritvirtinta prie viršutinės latės kišenės, nukrypsta atgal. Reikia stengtis, kad bent 50% laiko uodegėlė laikytųsi išilgai burės. Jei ji pastoviai krypsta skersai burei, pakyla į viršų ar nukrenta žemyn, tai reiškia, jog tavo šotas, špritas arba atotampa yra pertempti (žiūrėk apie špritą ir atotampą žemiau).

Visada teisinga truputėlį atleisti šotą prieš atsitrenkiant į didelę bangą. Tai atlaisvins galinį likį ir suteiks tavo laivui daugiau jėgos įveikti bangą. Pasistenk, kad šotai lengvai vaikščiотų, siūlau naudoti 6 mm, nesugeriančią vandens virvę.

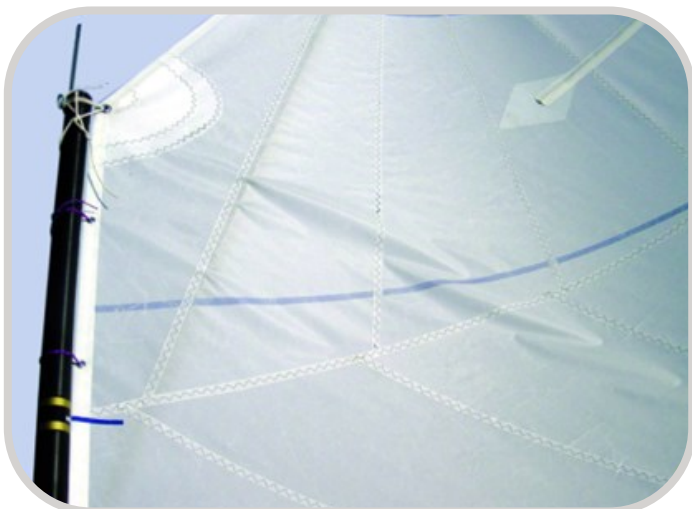
Šotų reguliavimas plaukiant pilnais kursais



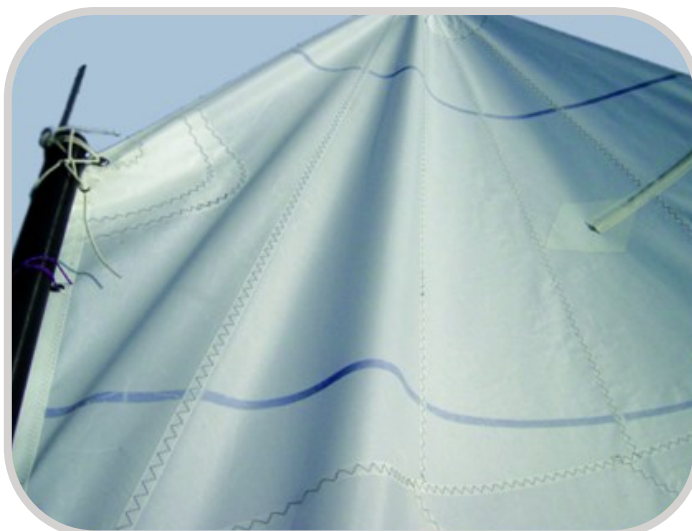
34 piešinys — Plaukiant pavėjui šotai turi būti atleidžiami.

Siūlau naudoti pakankamai ilgą šotą, kad galėtum atleisti burę iki galo. Kai gikas atleistas 90° kampu (34 pieš.), prie bloko ant šoto užrišk mazgą, bet šotas už mazgo turi būti dar pakankamai ilgas, kad galėtum už jo paėmęs „pumpuoti“ (t.y. taisyti šotus dideliais sieksniais, pritempdamas ir atleisdamas šotus iki to mazgo).

Šprito reguliavimas laviruotėje



35 piešinys — Laisva šprito atotampa.



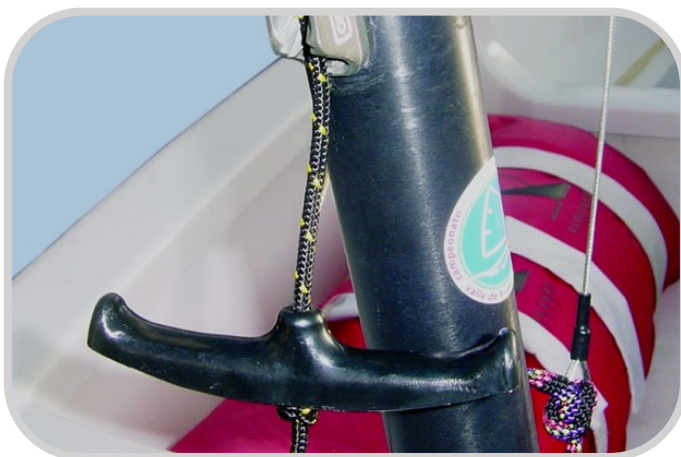
36 piešinys — Pertemta šprito atotampa.

Špritu gali kontroliuoti galinio likio įtempimą. Kai įtempi šprito atotampą - pakeli špritą, o jis įtempia galinį likį. Jei nori turėti teisingai įtemptą špritą beveik visomis oro sąlygomis (išskyrus stiprų vėją), stenkis, kad visiškai nebūtų įstrižų raukšlių (36 pieš.). Nekenkia mažos skersinės raukšlės (35 pieš.). Silpnu vėju tos mažos skersinės raukšlės rodo, kad galinis likis tikrai nėra pertemptas.

Stipriu vėju

Tol, kol gali plaukti be krieno (plokščiu dugnu), špritas turi būti įtemptas, kaip aprašyta aukščiau. Jei krienuoti darosi per sunku, reikia truputį atleisti špritą. Atsiras raukšlės per visą burės ilgį, bet sumažės slėgis į burę. Lengviau atsikrienuosi, jeigu pakelsi švertą apie 7 cm. Skirtingai nuo kitų jachtų, Optimistas „mėgsta“ plaukti plokščiu dugnu (nepasviręs), tada jis daug mažiau dreifuoja (neslysta skersas).

Šotų reguliavimas plaukiant pilnais kursais



37 piešinys — Atotampos rankenos pagalba špritą lengviau pakelti.

Silpnu vėju

Kai nukrisi į pilną kursą, pamatysi dideles raukšles, kurios eina nuo viršutinio likio iki halzo kampo ir rodo, kad špritas per daug įtemptas. Taigi, kai pasukai pavėjui, atleisk špritą, kol vertikalios raukšlės visai išnyks. Kad galėtum lengvai tą atlikti, tvirtink šprito atotampos rankeną kiek galima arčiau pleištinio stoporo, bet tokiu atstumu, kad špritą būtų galima atleisti pakankamai. Jokiu būdu netvirtink rankenos per toli nuo stoporo, nes bus tikrai nelengva vėl pritempti po apatinio ženklų apiplaukimo.

Stipriu vėju

Jei vėjas stiprus (daugiau kaip 7-8 m/sec), nebandyk atleisti šprito. Stipriu vėju privalai sėdėti jachtos gale, o jei pereisi į priekį, jachta pasidarys nestabili, nevaldoma, ir panersi nosimi į vandenį.

Giko atotampa ir kaningemas

Giko atotampa turi būti įtempta panašiai plaukiant prieš vėją ar pavėjui. Įtempk atotampą tiek, kad galinis likis nesusisuktų. Labai silpnu vėju nepertempk atotamos, tempk tik tiek, kad plaukiant pavėjui galinis likis išliktų tiesus ir nepakiltų giko galas.

Stipriu vėju įtempk atotampą stipriai, priešingu atveju bus labai sunku išlaikyti jachtą stabiliai, plaukiant pavėjui. Jei atotampa nebus įtempta, lengvai gali apvirsti. Įtempti atotampą, kai gikas pasuktas 90° kampu, labai nelengva, daug lengviau, jei pastatysi Optimistą prieš vėją, pritempsi šotą iki vidurio ir tada, persislinkęs į priekį, pritempsi atotampą.

Pagrindinė taisyklė: jei viršutinė latė nėra lygiagreti gikui, tai atotampa arba pertempyta, arba įtempta nepakankamai.

Atotampa ir kaningemas dirba kartu. Jei stipriai įtempti atotampą, o kaningemas laisvas, tai giko halzo kampas slinks žemyn.

Kaningemas kontroliuoja, kaip stipriai įtemptas burės priekinis likis, o nuo likio įtempimo priklauso, kur bus pagrindinė burės „traukos“ jėga. Jei priekinis likis įtemptas – traukos jėga burės priekyje, jei laisvas – gale.

Pamėgink įtempti atotampą su palaidu kaningemu. Pabandyk pakelti giką į viršų. Pamatysi, kad įsitempia tik priekinis likis, bet ne galinis, ir tai visai ne tai, ko reiktų.

Šoto kampo atotampa



38 piešinys — Laisva šoto kampo atotampa.

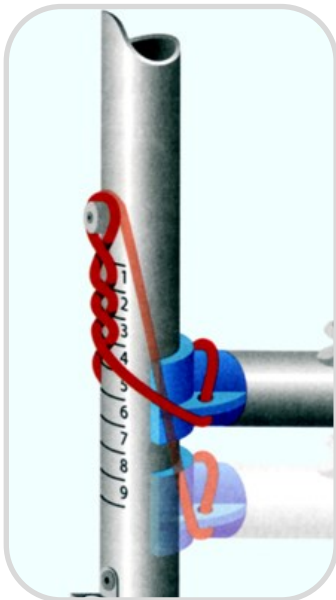
Šoto kampo atotampa keičia galinį burės likį. Kuo labiau įtemptas šoto kampas, tuo plokštesnė apatinė burės dalis. Mažiau įtempus šoto kampą, burė bus labiau „pilvota“.

Esant silpnam vėjui, apatinėje burės dalyje gali pamatyti raukšles statmenas gikui. Jei raukšlės didelės, patempk šoto kampo atotampą, kol raukšlės liks tik iki pirmos, apatinės burės siūlės.

Esant stipriam vėjui, kai sunku krienuoti ir valdyti Optimistą, įtempk šoto kampą stipriai, kol pamatysi didelę raukšlę išilgai giko. Kad sumažėtų vairo apkrovimas (jachta mažiau kiltų į vėją), labai svarbu apatinės latės—kaip indikatorius— atakos kampas į vėją: latė turi būti ne kampu į giką, o lygiagrečiai su juo.

Šoto kampo atotampa yra vienas iš jėgos šaltinių laivui: kuo labiau atotampa atleista, tuo labiau burė yra pilvota, ji turi daugiau jėgos bangoms įveikti ir jachtai įsibėgėti iš naujo. Kita vertus, kuo labiau pilvota burė, tuo pilnesniu kursu plauksi, tad privalai rasti balansą tarp greičio ir tinkamo kurso.

Kaningemas



Kai vėjas silpnas, pakelk giką dviem kaningemo atotampos kilpelės pasukimais po 180 laipsnių. Priekinis likis turi būti gana laisvas. Aišku, jis neturi būti tiek laisvas, kad raukšlės, statmenos stiebui, eitų per visus liuversus, bet pakankamai laisvas, kad venduojant lengvai pereitų iš vieno borto į kitą.

Prisimindamas viską, ką pasakiau anksčiau, stenkis, kad priekinis likis neturėtų statmenų stiebui raukšlių. Tokios raukšlės rodo, kad gikas pakeltas per aukštai, o raukšlės išilgai stiebo rodo, kad gikas per žemai. Todėl sureguliuok kaningemą taip, kad, esant silpnam vėjui, nereiktų jo susukti daugiau kaip du kartus. Kai vėjas stiprus, visai nesusuk kaningemo atotampos. Kai kaningemas visai nesusuktas, išilgai stiebo visgi neturėtų atsirasti labai didelių raukšlių. Siūlau rišti kaningemą tikroju mazgu giko apačioje, o ne du paprastus mazgus kiaurymėse. Taip turėsi daugiau galimybių reguliuoti kaningemo atotampos ilgį.

Štertai

Atsimink, kad taisyklės neleidžia didesnio kaip 1 cm plyšio tarp burės ir stiebo bei giko.

Kad burė laisvai slystų, rišk burę prie giko tiek laisvai, kiek leidžia taisyklės. Prie stiebo rišk tvirtai, bet taip pat nepamiršk, kad burė turi lengvai slysti iš vieno šono į kitą. Idealus būtų 1 mm tarpas, bet tikrink, kad mazgai būtų tvirtai suveržti. Taip pat nesvarbu, kokio stiprumo vėjas, 1 mm atstumu pririšk ir visus burės kampus.

Viršutinis (falo) kampas



Viena svarbiausių burės pririšimo vietų yra viršutinis (prie stiebo) kampas. Jei surišta teisingai, tai žymėjimas ant burės yra tarp dviejų žymių ant stiebo.

Kas nutiktų, jeigu kampas pririštas prie stiebo tvirtai, bet prilaukantis iš apačios – laisvas? Tada špritas keltų burę ir „numautų“ ją nuo stiebo.

Stipriu vėju, ypač jeigu esi lengvas, rišk šitą kampą taip, kad burės žymėjimas būtų prie apatinės stiebo žymės, o silpnu vėju – prie viršutinės stiebo žymės.

Standartiniai virvių ilgiai:

Kampai – 5 virvės 3mm storio ir 60 cm ilgio,

Per liuversus – 12 štertų 1,5mm storio ir 50 cm ilgio.

Plaukti greitai

Parengta pagal „North Sails“ rekomendacijas

Jeigu nori laimėti:

1. Susirask gerą trenerį ir komandą.
2. Kai plauki, sutelk visą dėmesį.
3. Sėkmingai mokykis mokykloje, kad galėtum sau leisti treniruotis ir dalyvauti varžybose.

Jeigu pirksi naudotą laivą, pasistenk, kad jis būtų „veislinis“ – geros firmos, nes jie ir po daug metų išlieka kieti. Jokiu būdu nepirk „kiniečio“ ar pan. Kita vertus, jeigu įsigysi „čempiono“ laivą, nors jis ir bus sukomplektuotas gerais įrengimais, neskubėk labai džiaugtis. Keletą metų, sezono pabaigoje, remontuodavau vieno gero buriotojo laivelį. Sveikų judančių detalių (petnerso, stiebo pasvirimo reguliavimo mechanizmo, vairo kilpų, rumpelio prailgintojo, šverto ir t.t.) būdavo jau nebeverta taisyti, visas jas reikėdavo pakeisti naujomis.

Geriausi buriotojai į varžybas nusiveža dvi bures. Nors lenktyniauti galima tik su viena, kitos gali prireikti jeigu burė suplys.

Dažniausiai svarbias varžybas laimi judrūs, ištvermingi, 12-14 metų amžiaus (iki) 50 kg svorio mergaitės ir berniukai, nors lenktyniauti galima ir sveriant 52-55 kg.

Mergaitės plaukia nei kiek ne blogiau. Kiekviename nugalėtojų dešimtuke galima pamatyti 3-4 mergaites, o atskirais atvejais – mergaitės laimi ir Pasaulio čempionatus, kur berniukai ir mergaitės lenktyniauja vienoje įskaitoje.

Ką privalai žinoti įsigydamas pirmąjį Optimistą?

Dažniausiai pirmas Optimistas būna naudotas, bet taip galima sutaupyti 30-40% naujos jachtos kainos. Greičiausiai korpusas bus apibraižytas, bet užglaištęs su gelkoutu, pašlifavęs ir nu-poliravęs, gali turėti visai konkurencingą laivą. Ypatingą dėmesį reikėtų atkreipti į rangautą. Nors beveik visi naudoja vidutinio standumo stiebus ir gikus, ir tik labiau patyrę – standesnius, bet būtina patikrinti, ar stiebas ir gikas – nesulinę.

Kiek laiko reikia paruošti Optimistą?

Jeigu būsi susikaupęs ir tvarkingai po paskutinio plaukiojimo viską susidėjęs, užteks 40 minučių. Apie burės tvirtinimą skaityk skyriuje „Burės tvirtinimas“.

Kiek burių leidžiama?

Kokios Optimisto sistemos unikalios?

Špritas ir jo įtempimo mechanizmas labai retas tarp šių dienų jachtų. Špritas kontroliuoja galinio likio įtempimą. Jeigu plaukiant prieš vėją burė atrodė gražiai, tai pasukus į pilną kursą atsiras raukšlės ir teks atleisti špritą, kad jų atsikratytum.

Apatinė, viršutinio burės kampo tvirtinimo dalis (pavadinsim ją „preventeris“, kas sugalvos geriau, rašykite).



Nedidelės raukšlės, einančios nuo stiebo viršūnės iki giko galo, rodo teisingą šprito įtempimą.

Kokios Optimisto sistemos unikalios?



Šitie Optimistai (be numerių) demonstruoja teisingą šprito ir visos burės nustatymus.



Šitoje nuotraukoje matai gerai sureguliuotą burę plaukti prieš vėją. Optimisto uodegėlės plazda išilgai burės, o giko galas yra virš tranco kampo.

Kaip reguliuoti burę lengvu vėju?

Ką privalai daryti plaukdamas prieš vėją, kai jis nestiprus, o tu sėdi Optimisto viduje? Truputį paversk stiebą atgal, nes tavo stiebas greičiausiai nelinks. Atleisk šoto atotampą, kol horizontalios raukšlės išilgai giko išnyks, o vertikalios liks tik iki pirmos siūlės ir pasirodys ties kiekvienu liuversu. Įsitink, kad galinis likis nepertemptas, atleisk špritą, kol nuo šprito kampo pasirodys lengvos raukšlės. Stenkis laikyti giko galą tiksliai virš tranco kampo.

Kaip reguliuoti burę vidutiniu vėju?

Nureguliuok stiebo pasvirimą baziniu kampu. Įtempk šoto kampo atotampą, kol vertikalios raukšlės beveik išnyks. Atsukęs vieną kartą kaningemo atotampą, truputį nuleisk giką žemyn. Priekinis likis truputį įsitempęs, o burė įgys gražią, gilią formą. Laikyk giką virš tranco kampo ar truputį j vidurį nuo kampo.

Kaip reguliuoti burę, kai reikia stipriai krienuoti?

Stipriu vėju, kai reikia krienuoti, stiebas sulinks labiau, todėl paversk stiebą į priekį nuo bazinės padėties. Stipriai įtempk šoto kampo atotampą, kol pradeda rodytis horizontali raukšlė virš giko. Atsuk kaningemo atotamos virvutę du kartus, kad priekinis likis gerai įsitemptų. Špritą įtempk, kad dingtų visos raukšlės. Vairuodamas laikyk giko šotą tiek įtempimą, kad giko galas būtų virš tranco kampo ar truputį išorėje.

Kaip reguliuoti burę, kai vėjas labai stiprus?

Jeigu krienuoji iš visų jėgų ir vis tiek jauti, kad vėjo per daug, paversk stiebą atgal per 2 cm nuo bazės. Dar labiau įtempk šoto kampo atotampą, ir, jeigu dar būnant krante, pasirodys išilginė raukšlė, tai plaukiant ji išnyks. Pagrindinis būdas sumažinti didelį slėgį į burę – vėl atleisti špritą; taip atsilaisvins galinis likis ir vėjo slėgis sumažės. Kai pirštai paliesi priekinį likį, pajusi, kad jis labai įtemptas. Patikrink bridelio saugos virvę – ji taip pat labai įtempta. Dabar tavo groto šotas laiko giką, kuris linksta pavėjui ir dar atlaisvina apatinę burės dalį. Jeigu visai nebegali suvaldyti laivo, truputį pakelk švertą, bet tai jau paskutinė priemonė.

Kokie veiksmai svarbiausi plaukiant prieš vėją?

Optimisto vairininkas, plaukdamas prieš vėją, privalo koncentruotis į kūno judesius, šoto įtempimą ir vairavimą. Reguluoti burę nėra galimybės. Jeigu banga didelė, plauk truputį pilniau, kartu atleisdamas burę, kad ji neprarastų „jėgos“. Stenkis laikyti Optimistą nepasvirusį. Jeigu Optimistas neplaukia plokščiu dugnu, kurso palaikymui reikia sukioti vairą, o pasuktas vairas veikia kaip stabdis (mažina greitį).

Kas dar svarbu plaukiant prieš vėją?

Vienas iš svarbių elementų: išmokti buriuoti ir vienu metu semti vandenį. Optimiste turi būti dvi pririštos semtuvės, po vieną kiekviename borte. Svarbu išmokti semti vandenį tarp priekinės kojos ir pertvaros, drauge padedant laivui „persiversti“ per bangą ir krienuojant. Suimk vienoje rankoje šotą ir vairo prailgintoją, o laisva ranka semk vandenį. Nepamiršk, kad pilna semtuvė gali sverti 4 kilogramus, bet apie kojas teliuškojantį vandenį vis tiek būtina išsemti.

Optimisto valdymas, plaukiant pavėjui

Kur sėdi plaukdamas Optimistu pavėjui?

Plaukdamas pavėjui dažniausiai sėdi ant borto, nedaug pasisukęs į vėją, kad atkrienuotum pavėjinį bortą ir burę. Silpnu vėju, kol nėra jokio serfingo, būk priekyje prie pertvaros. Būk jachtos viduryje. Kai yra didelės bangos ir prasideda serfingas, atsilošk atgal, kad išvengtum nosies panirimo po banga, ir vėl pasilenk į priekį. Plaukiant Optimistu kūno judinimas pirmyn ir atgal daug būtinesnis, negu kitose „vienutėse“. Kadangi tavo laivo nosis buka, reikia visą laiką dirbti, kad ji būtų pakelta virš vandens.

Pažvelk į Optimistą: kol jis plaukia plokščiu dugnu su pilnai atleista bure, ji stengiasi pasukti laivą į vėją. Kai užsiverti laivelį „ant savęs“, Optimisto lengvai lenktas šonas stengiasi pasukti laivą į priešingą pusę nei burė, todėl vairo nebereikia sukti nei į vieną, nei į kitą pusę. Jau žinai, kad pasuktas vairs stabdo.



Buriuotojas plaukia pavėjui, jachta nedaug pasvirusi prieš vėją, šotas atleistas iki 90° ir švertas pilnai pakeltas.

Kaip valdai burę, plaukdamas pavėjui?

Pagrindinė taisyklė: kai plauki fordevindu, atleisk burę apie 90° nuo laivo ašies. Labai silpnu vėju gerai plaukti „neigiamu“ halzu (vėjas nedaug pasisukęs iš giko pusės) ir tu visada gali pakilti, nekeisdamas halzo. Iš kitos pusės, labai svarbus šprito įtempimas. Silpnu ir vidutiniu vėju, apiplaukdamas ženklą, visada atleisk špritą, kad neliktų įstrižosios ilgos raukšlės. Būtinai pakelk švertą, išskyrus atvejus, kai esi priverstas krienuoti ar turi visą laiką keisti kursą serfinguodamas nuo bangų. Tuomet apie trečdalį šverto gali palikti vandenyje, kad galėtum efektyviai vairuoti.

Kiek kartų gali „pumpuoti“, plaukdamis pavėjui?

Plaukiant bangomis ir geru vėju „pumpuojama“ visą laiką. Geriausi sportininkai pasiima šotą prie bloko ir trukteli jį, kol ranka pakyla virš galvos. Ant vienos bangos galima truktelėti vieną kartą. Regatose dažniausiai plaukia teisėjai ir „skaičiuoja“ tavo „pampus“.

Ką daryti, kai oro sąlygos keičiasi?

Stebėk, kaip toli esi atleidęs giką ir kaip turi judėti „pirmyn - atgal“ į taktą su banga. Labai silpnu vėju švertas turi būti maksimaliai pakeltas, gikas atleistas beveik 90°, jachtoje stenkis nejudėti ir žiūrėti, kad jachta nebūtų pasvirusi. Visiškai priešingai prie 20 mazgų vėjo: švertas turi būti pakeltas dviem trečdaliais, pumpuoti ir judėti reikia be sustojimo.

Optimisto valdymas

Kas svarbiausia norint gerai startuoti?

Labai svarbu užsiimti gerą poziciją prieš startą. Svarbu `negauti` geltonos vėliavos už skalingą (daugkartinį vairo sukiojimą). Turi išmokyti judėti, kaip įmanoma lėčiau. Stebėk, kad vėjas aptekdamas burę beveik nestumtų tavęs į priekį. Optimistas sukasi labai lengvai, būtinai išmok atlikti dvigubą vendą ir jeigu tik priešvėjyje atsiranda bent kiek vietos - užsiimk ją, kad pavėjyje atsirastų vietos įsibėgėjimui.



Šitoje nuotraukoje matai gerai gero vendo pabaigą

Kaip venduoti?

Silpnu ir vidutiniu vėju, svarbu, pasverti laivą laiku. Turėk kantrybės, lauk, kol jachta pasisuks beveik prieš vėją, sėdėk jachtos viduje. Kai tik jachtos nosis pasisuka į kitą pusę nuo leventiko, stipriai paversk laivą į buvusią priešvėjinę pusę. Tada peršok į naują priešvėjinę pusę, stenkis, kad Optimistas nepasvirtų per daug prieš vėją.

Po posūkio vairo prailgintojas liko tau už nugaros, su kita ranka, kuri buvo priekyje, nepaleisdamas šoto, suimk vairo prailgintoją, pasisuk ir su ranka, kuri buvo likusi už nugaros, perimk šotą.

Bet koku vėju, kildamas pritempk šotą, praėjęs leventiką atleidinėk ir, kai laivas vėl plaukia nepasviręs, galutinai sureguliuok šoto įtempimą. Kai vėjas stiprus - stipriai atsverk Optimistą ir greitai peršok į kitą pusę, viena ranka įsikibdamas į bortą. Atleisk šotą vendo metu ir pritempk jį, kai pradėjai pilnai kriuoti.

Kokios didžiausios klaidos vėnuojant Optimistu?

Didžiausia klaida vendo metu paversti Optimistą per daug ir prisemti vandens, Silpnu vėju, svarbu nepasukti vairo per daug. Kartais pasvirimas būna per mažas. Vienu žodžiu, yra tik vienas būdas išmokyti reikiamai ir laiku paversti laivą - praktika!

Kas svarbiausia halzuojant Optimistu?

Silpnu vėju, laivas turi būti nepasviręs. Pradžioje nesuk vairo, paimk visus grotus šotus kartu ir permesk grotą į kitą pusę; tyliai, be trenksmo, pereik į kitą laivo šoną ir po to truputį pakilk.

Vidutiniu vėju atlik viską tai pat, tik peršok į priešvėjinę pusę greitai (kaip per vendą).

Stipriu vėju halzo atlikimas skiriasi. Tavo svarbiausias tikslas - neapsiversti. Stenkis permesti giką „serfingo“ metu, nes tada tavo greitis bus didelis ir vėjas ne taip stipriai spaus burę. Dažna klaida būna tuomet, kai vairs jau stipriai pasuktas, o burės nesiseka permesti, nes ji stipriai apkrauta. Kai būsi pasiruošęs halsui, ryžtingai pasuk vairą, tuo pačiu metu permesk burę. Kai tik burė perlėkė, šok į priešvėjinį šoną ir suk pavėjui naujame halze. Įsitink, kad burė neatleista daugiau, kaip 90°, kitaip - būtinai apvirsi. (Rekomenduoju Optimistams per stiprų vėją įrišti aštuoniukę ant šoto, kad neatsileistų daugiau nei 90 laipsnių).



Prieš apiplaukiant apatinį ženklą. Švertas nuleistas, burė pritraukta. Lengvas pasvirimas į pavėjų privers laivą kilti ir sumažins būtinybę stipriai sukti vairą.

Ar dar yra kitų patarimų, kaip halzuoti?

Kai pučia labai labai stipriai, o tu esi nepatyręs, silpno vėjo buriuotojas ir neplauki pirmame 20, gali pakilti, suvenduoti ir vėl nukristi, taip bent liksi lenktynėse (tai vadinama „karvės vėndu“). Manevro „maršrutas“ panašus į rašytinę raidę Q, o vokiškai „kū“ (Kuh) – karvė.

Ar gali „atsistatyti“, jei apsviertei?

Optimisto buriuotojas gali atsistatyti, nes Optimiste įtaisyti trys oro bakai. Prieš startą įsitikink, kad bakai gerai pripūsti. Jei apvirtai, stenkis atstatyti Optimistą prieš vėją ir mažiausiai vieną minutę, su abiem pririštomis semtuvėmis semk vandenį. Po to gali plaukti toliau ir likusį vandenį išsemti plaukdamas.

Kokie dar pratimai rekomenduojami?

Gera praktika – 720° apsisukimai. Tai ne tik gera praktika tam atvejui, jeigu lenktynėse tenka teisintis ir atlikinėti baudą suklydus, bet kartu išmoksti greitai atlikti manevrus, panaudojant kūno svorį ir tuo pat metu derinant burę. Optimistas turi didelį vairą, todėl atlikti posūkius galima labai greitai, bet visgi kūno judesiai ir darbas su bure – svarbiausi.

Kokios dažniausios klaidos, plaukiant Optimistu?

Pirmiausiai, žinoma, svarbu neapsiversti. Todėl būtinai treniruokis atlikti visus manevrus esant stipriam vėjui (nevenk treniručių per stiprų vėją). Antra klaida— per didelis vairo naudojimas. Per vėndą ir halzą būtinai naudok laivo pavertimą. Tai tinka ir plaukimui tiesia linija, ypač pavėjui: kai jauti, kad vėjo per daug ir laivas stengiasi kristi, tai, vietoj kompensuojančio vairo pasukimo, pasistumk kūnu į pavėjų ir truputį pritrauk burę.

G. Šaiduko patarimai

Kaip išsirinkti geriausią stiebą?

Klasės taisyklės labai griežtai nustato stiebo išmatavimus, o rinktis galime tik tarp skirtingų medžiagų ar jų apdirbimo būdo. Visi stiebai metaliniai, bet jų savybės gali skirtis. Įvairūs metalai, priklausomai nuo sudėties ir apdirbimo būdo, gali skirtis. Skirtingų gamintojų stiebai savo savybėmis gali net labai skirtis, ką lengva pastebėti reguliuojant bures. Bandoma tokiu būdu: horizontaliai pritvirtinus stiebo apačią, ant stiebo viršūnės pakabinamas 20 kg. svoris. Stiebas, aišku, sulinksta, tada nuo viršūnės į pėdą stipriai nutempiamas siūlas. Su liniuote pagal visą ilgį matuojame išlinkimo dydį. Stiebas privalo visame ilgyje linkti vienodai, būti standus ir, nuėmus apkrovą, lengvai grįžti į pirminę padėtį.

Siūlau dar vieną testą: stiebo dinaminį bandymą. Lygiai taip pat, įtvirtinus stiebą ir pakabinus svorį, rankomis patraukti svorį 10 cm. žemyn ir paleisti. Su chronometru sekti, kiek kartų per minutę stiebas sulinguos. Mano manymu, geriausi stiebai yra tie, kurie maksimaliai išlinksta ir daro maksimalų svyravimų skaičių per minutę. Tokie stiebai „dirba“ bangose ir turi didelį reguliavimo diapazoną, plaukiant pilnomis burėmis.

Matome, kokius privalumus turi lankstus rangautas. O kas, jeigu ir stiebas, ir kitos rangauto dalys kietos? Šiuo atveju, jeigu rangautas kietas ir burė plokščia, panaudojimo diapazonas labai siauras: tik „lygiu keliu“, kai nėra bangų.

Maksimaliai kietas ir lengvas gikas – geriausiai.

Šprita, jeigu gali pasirinkti, rinkis maksimaliai standų.

Negalima pamiršti apie dar vieną stiebo tvirtinimo vietą – stiebo suoliuką. Mano rekomendacija: pradėti nuo stiebo „bazinės“ padėties (vertikalios), o toliau treniruotėse ieškoti stiebo pavertimo, kurį jums patars greitis ir „aštrumas“. Nepamirškite ir apie „stabdžio“, t.y. vairo plunksnos, patarimus.

Kaip tikrinti korpusą ir pelekus?

Prieš lenktynes būtina patikrinti švertą. Švertas turėtų pasikelti griežtai vertikaliai ir būti vienoje plokštumoje su vairo plunksna. Norėdami tai patikrinti, Optimistą su pelekais apverčiame dugnu į viršų. Pridedame kampuočių ir matuojame kampą tarp šverto ir dugno iš kairės, po to iš dešinės pusės. Tikriname plyšių dydį ir formą. Jeigu jų nėra, mums pasisekė. Tikriname, ar švertas nekliba į kairę ir dešinę. Laisvumas turi būti minimalus.

Pasukę vairą į padėtį „tiesiai“, atsitraukiame per 2-3 metrus ir per jachtos trančą, žiūrime į vairą ir švertą: ar jie yra vienoje plokštumoje. Sveikinu, jeigu sutampa. Jeigu ne, ieškome būdų kaip suderinti. Tikriname, ar vairo nekliba į šonus. Gal išdilisios kilpos ar apkaustai?

Stebėk pelekų būklę, jie neturi būti apdaužyti, subraižyti ar apskilę. Šverto ir vairo paviršiai turi būti idealiai švarūs ir nupoliruoti.

Gerai subalansuota jachta tu gali plaukti ir be vairo: plaukti tiesiai, manevruoti ir net atlikti posūkį. Jeigu vairą reikia labai stipriai prilaikyti, tai rodo, kad tavo jachta blogai „sustyguota“ ir blogai balansuojama.

Man labai patinka G. Šaiduko patarimų knyga apie optimistus. Mano manymu, tai geriausia, kas parašyta apie Optimistą. Galima ginčytis dėl daugybės detalių, bet tikrai reta, kad treneris dalintųsi paslaptimis.



Ištaisyti atrastus defektus galime pritvirtindami šverto šulinyje papildomas plokšteles.

Tikrink gumeles, esančias šverto šulinio priekyje ir gale, – jos turi būti sveikos ir nesudilusios.

Kam reikalingos „uodegėlės“?

Uodegėlės – tai prie burės priklijuotos vilnonio siūlo, o dažniausiai spinakerinės medžiagos juostelės. Nebijok didelio kiekio „uodegėlių“. Uodegėlė, kuri plazda išilgai burės, rodo, kad oro srautas apteka burę be sukurių, o burė dirba efektyviai. Plazdančios, nususukusios į šoną ar atgal uodegėlės rodo, kad burė pertraukta arba pritraukta nepakankamai, arba iš viso – blogai sureguliuota.

Ką reiškia geriausios virvės?

Optimisto takelažas susideda iš giko šoto, šprito atotampos, giko atotampos, šoto kampo atotampos ir štertų. Daug firmų gamina jau paruoštus komplektus pradedantiesiems buriuotojams. Tai paruošti atitinkamo ilgio ir storio galai. Bet mes kalbame apie geriausias takelažo virves. Ką tai reiškia? Tai minimalus svoris, patikimas kontaktas su rankomis, maksimalus atsparumas, minimalus tįsimas, geras slydimas per blokus.

Geriausia virvė giko šotui: Gottifredi Maffioli firmos Airswift arba Airstar \varnothing 8 mm. Šerdis pagaminta iš Aircore lengva ir nesugeria vandens, o apvalkas stiprus, ilgaamžis ir malonus rankoms. Jau atsiranda virvės su kintančiu diametru: ten, kur laikai rankomis, šoto storis 8 mm, ten kur virvė slysta per blokus, – 6mm. Lengva laikyti, lengva atleisti.

Šprito atotampa, susideda iš dviejų dalių. Pirma – Dyneema (pinti jau moki), viename gale kilpa, kitame – kilpa su blokeliu ar dar geriau su „ringu“ (pažemintos trinties žiedu). Gerai tinka Gottifredi Maffioli – Compact Braid arba Novabraid, 3 mm. Kita dalis (prie kurios rišama rankena) – iš 4 mm Novastar 78 arba DSK 78 Race DYCO, o tai virvės daliai, kuri slankioja per bloką ar žiedą, galima apvalką nuimti ir palikti tik šerdį.

Giko atotampai daugelis naudoja Vectran`ą ir prie jo pririša poliesterio virvę fiksacijai stopore. Mes siūlome 2,5 mm Gottifredi Maffioli – Regola speciale, o kad laikytųsi stopore, reikia įverti galą į ją pačią, kaip mokeisi pinti minkštus šekelius. Įpinta pati į save, ji tampa kaip tik 4 mm storio. Tas pats tinka šoto kampo atotampai.

Ypatingas dėmesys turėtų būti skirtas štertams. Parduodamuose komplektuose būna 1,5 mm virvutės. „Jei norite laimėti“, geriau tinka Gottifredi Maffioli – 0,9 mm storio – Treccia Dyneema. Šerdis pakankamai stipri, o apvalkas neleidžia atsirišti.

Dalį minėtų virvių galima pakeisti firmos Gleistein Ropes virvėmis; šitos dvi firmos bendradarbiauja.

Patikėk, HARKEN firmos blokų lengvumui, tvirtumui ir ilgaamžiškumui nėra lygių pasaulyje. Dabar juos leidžiama naudoti ir Optimiste.

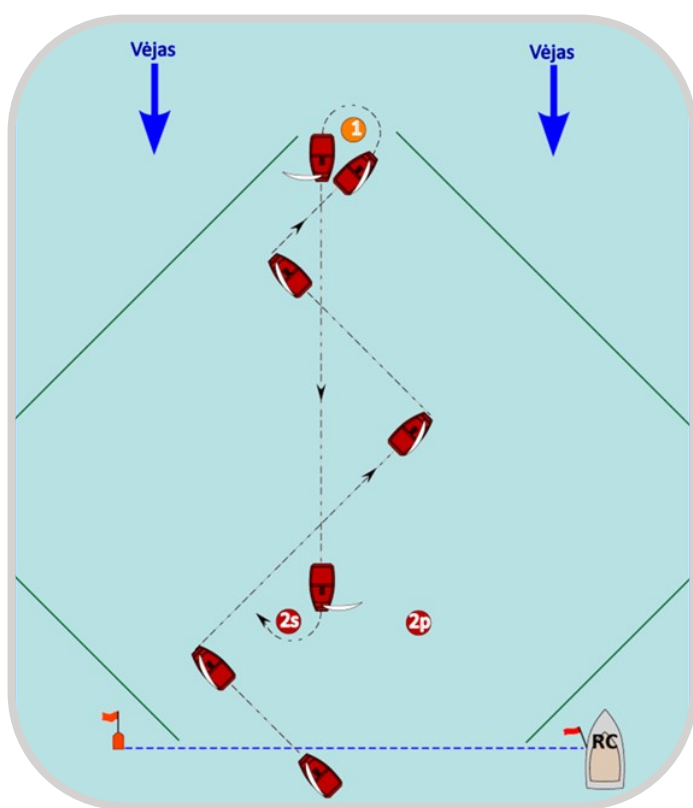
Taktika

Prieš kiekvienas lenktynes apgalvok savo strategiją ir taktiką. Strategija – tai planas visoms lenktynėms.

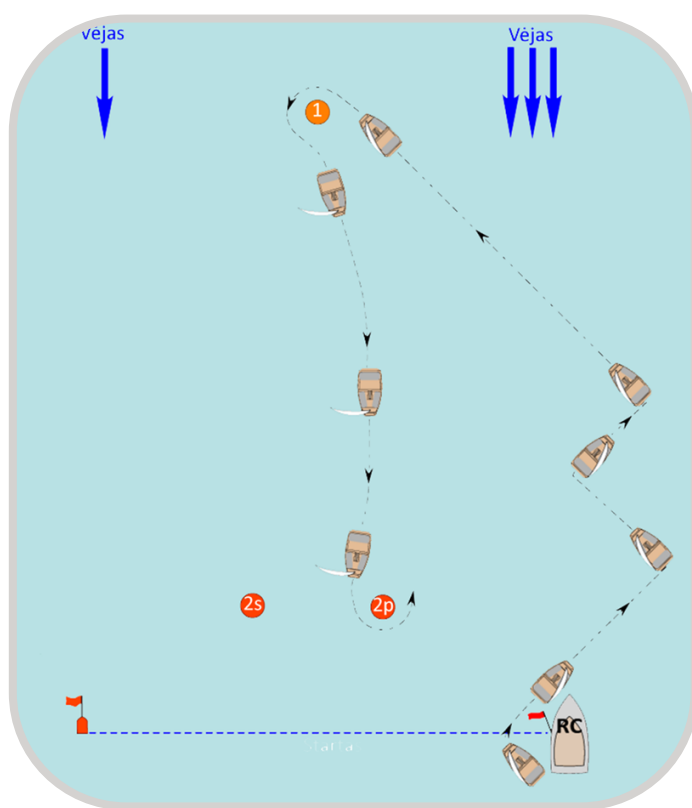
Strategija gali labai skirtis: jei pirmą kartą dalyvauji Lietuvos čempionate, kažin ar gali tikėtis būti čempionu. Tai kokie tavo tikslai? Neatsilikti, stebėti, kaip elgiasi lyderiai, pabandyti suprasti, kodėl jie lyderiai. Būtinai pamiršk aiškinimus, kad jie turi geresnį laivą, geresnes bures ir t.t. Geriau stebėk, kaip jie elgiasi prieš startą. Pamatysi, kad tuo metu, kai didžioji dauguma šiaip sau blaškosi išilgai starto linijos, arba dar blogiau – trukdo prieš tai startuojančioms grupėms, lyderiai pabando plaukti lenktyniniu beidevindu, stebi, ar keičiasi vėjas, ar teisėjai „išmetė“ starto liniją statmenai vėjo krypčiai, o gal kuris nors linijos galas turi pranašumą.

Jei esi patyręs – kas tavo konkurentai? Kaip kiekvienose lenktynėse padaryti mažiau klaidų? Ar rizikuosi ir plauksi, kur lauki vėjo pasikeitimų, ar visada stengiesi kontroliuoti laivyną?

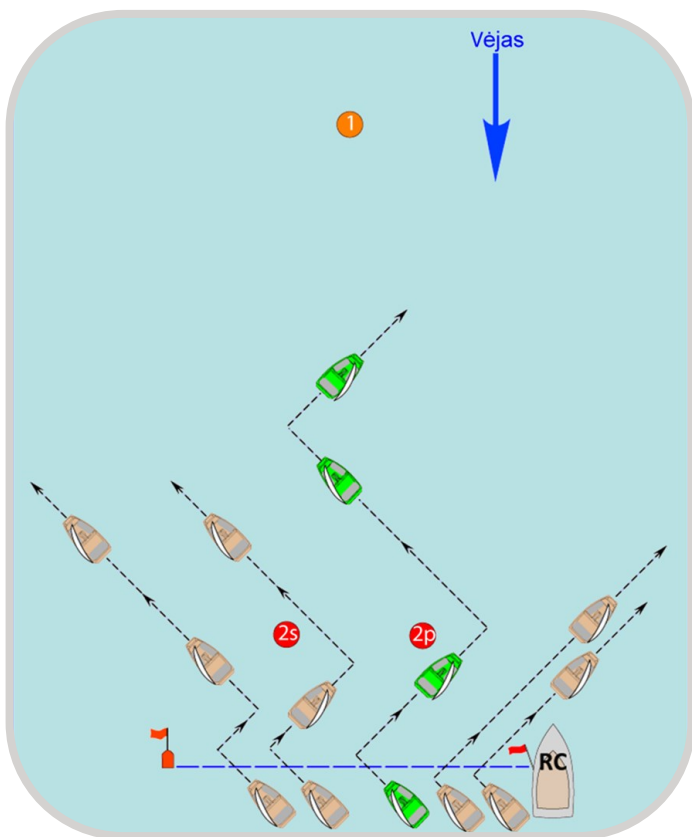
O **taktika** skirta konkrečioms lenktynėms ir keletą pavyzdžių pabandysiu parodyti. Bet jeigu norėsi laimėti, turėsi daug laiko skirti taktiniams uždaviniams. Knygos pabaigoje išvardinsiu keletą knygų, skirtų taktikai.



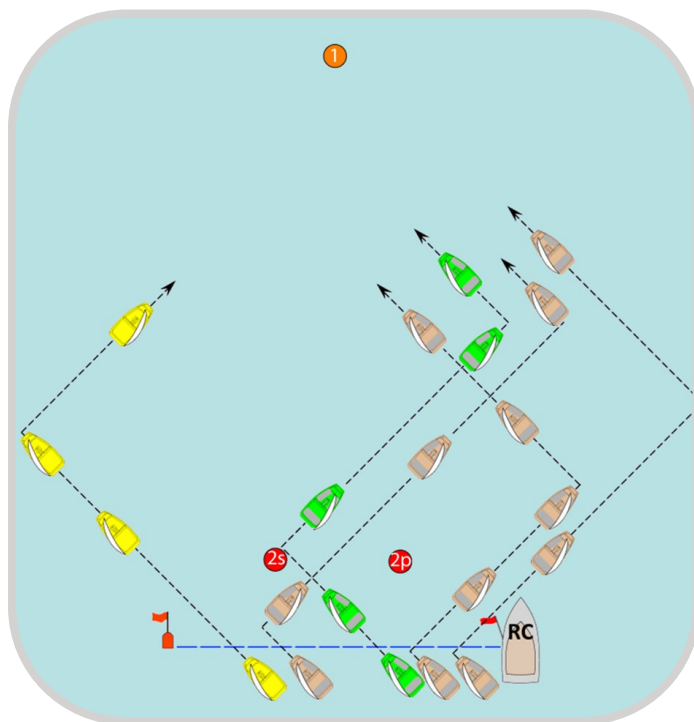
Jeigu vėjas pastovus ir plauktum vienas, tai geriausias būdas apiplaukti distanciją – laikytis centrinės ašies.



Pažiūrėk, kaip reikėtų plaukti, jeigu būtum vienas, o vėjas aiškiai stipresnis dešinėje distancijos pusėje. Tada ir laviruotę, ir pilną kursą geriau išdėstyti dešinėje.

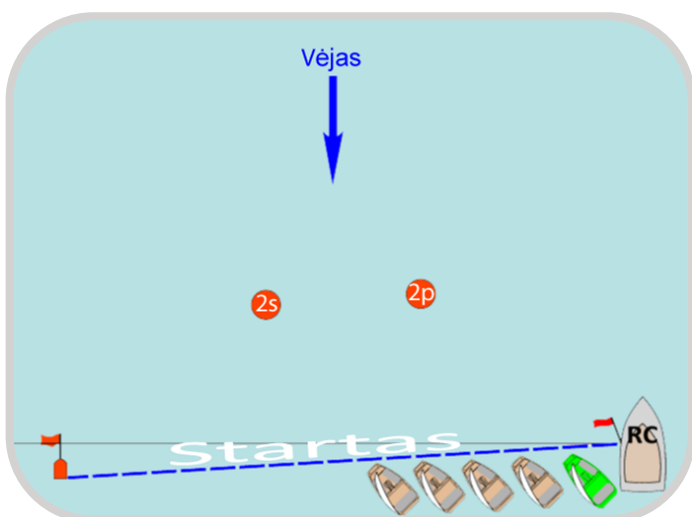


Situacija, kai yra konkurentai. Reikia laikytis centro; jeigu vėjas pakeis kryptį ar stiprumą, visada galėsi reaguoti ir bent jau stipriai nepralaimėsi.

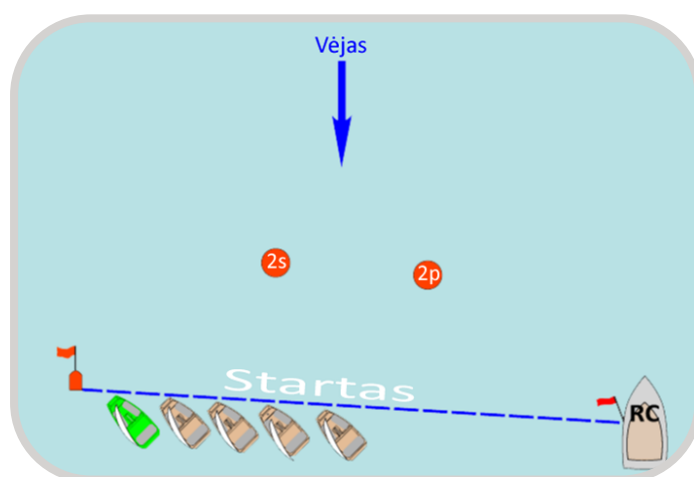


Ką daryti, jeigu tavo artimiausi konkurentai išsiskirstė į priešingas distancijos puses? Stenkis kontroliuoti daugumą, tai mažina riziką ir bet kokių atveju— būsi tarp lyderių. Svarbiausia laimėti varžybas, o ne vienas lenktynes!

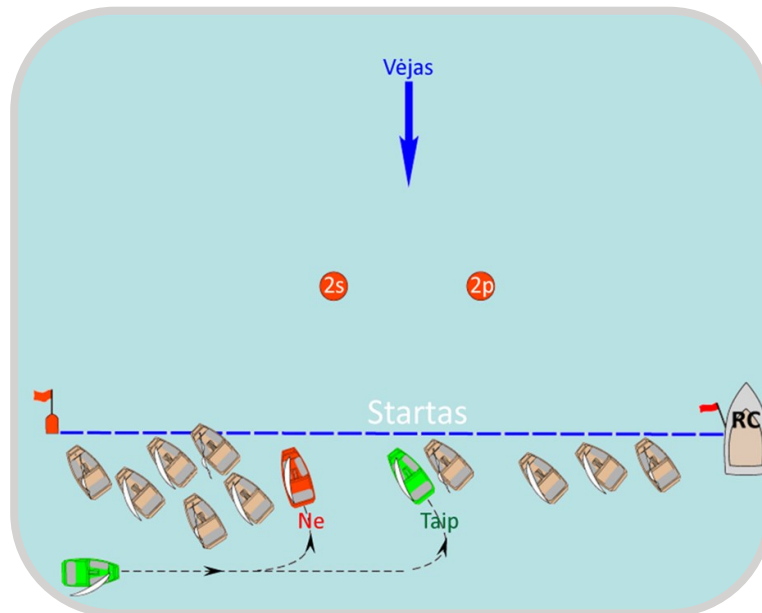
Starto taktika



Šitame piešinyje starto linija nėra statmena vėjo atžvilgiu. Piešinyje matosi aiškiai, bet kai būsi vandenyje, ne taip paprasta įvertinti, kuriame starto linijos gale geriau startuoti, bet jeigu įvertinai, kad dešiniajame, tai tavo vieta – prie teisėjų laivo.



Šitoje situacijoje, aiškiai naudingesnis kairysis starto linijos galas (pinendas). Tokia pozicija naudingiausia ir esant statmenai, vėjo atžvilgiu, starto linijai. Jei esi pats pavėjinis ir startuoji laiku, tai vėjas, atsimušęs nuo tavo burės, „gadina“ vėją artimiausiam kaimynui, esančiam priešvėjyje, ir jis greičiausiai atsiliks. Nepamiršk, kad šitoje geroje vietoje gali būti didelė spūstis ir dėl tos vietos teks stipriai kovoti.



Prieš startą visada ieškok vietos, kad galėtum kontroliuoti jachtas esančias priešvėjyje, o pavėjyje turėtum vietos įsibėgėti ir startuoti laisvai, dideliu greičiu. Geras startas – pusė pergalės!

Čia tik keletas pavyzdėlių. Konkrečioje situacijoje, kai daugybė konkurentų siekia tų pačių tikslų, teks visą laiką spręsti šachmatų partiją, nepamirštant palaikyti maksimalų greitį, ir įvertinant, ką leidžia, o ką draudžia taisyklės.



Būtina prisiminti, kad:

Regata susideda iš detalių – fazių, kurias vieną po kitos reikia įveikti:

- Išplaukimą planuok taip, kad būtų laiko „prasiplaukti“; tam turi skirti apie 1 val.;
- „Prasiplaukiant“ laviruotėje išsiaiškink vėjo pasisukimų pobūdį ir, taimerio pagalba, jų periodiškumą;
- Galvodamas apie lenktynių strategiją, priimk sprendimą dėl starto laviruotės taktikos ir nekeisk jos, jeigu sąlygos nepasikeičia radikaliai;
- Keletą kartų „pabandyk“ starto liniją; prisimindamas vėjo sukiojimosi (jei sukiojasi) periodiškumą, pasirink naudingą starto linijos galą; jokių būdu nerizikuok braunantis į kraštutinę poziciją;
- Nedemonstruok varžovams savo pasirinkto naudingo linijos galo ir savo ketinimų; verčiau stebėk jų veiksmus ir išsiaiškink jų ketinimus;
- Geriausia pozicija geram startui – būti kuo arčiau priešvėjinės ir kuo toliau nuo pavėjinės jachtos, kad turėtum vietos įsibėgėjimui dar iki starto signalo;
- Atidžiai stebėk starto teisėjų signalus; labai svarbu, kokia Pasiruošimo signalo vėliava iškelta ir nepamiršti paskutinę minutę iki starto;
- Iki starto signalo susitampyk visas atotampas, kad po starto signalo galėtum susikoncentruoti į jachtos greitį; tau beliks tik šotų pritempimas;
- Jeigu nusistatei naudingą laviruotės pusę, kaip įmanydamas greičiau į ją pasuk;
- Po starto signalo greitai reaguok į vėjo pasisukimą. Jei įmanoma – vėduok, kai tik pradėdi „kristi“ (head’as); jokių būdu nevėduok, kai pradėdi „kilti“ (lift’as);
- Nepavykus startui, neatsisakyk savo starto laviruotės plano; bus pakankamai varžovų, kurie darys klaidas; pasistenk kuo greičiau „išplaukti“ į švarų (nesudrumstą) vėją, o toliau laikykis savo laviruotės plano;
- Nuolat stebėk visą „kovos“ lauką (visą laivyną), t.y. matyk, kas vyksta visoje distancijoje;
- Neatplauk į priešvėjinį ženklą kairiu halzu; įplauk į zoną dešinio halzo išėjimo į ženklą liniją; geriau su nedidele aukščio atsarga, kuri pravers, kai priekyje suvėduos „kairieji“;
- Saugiu atstumu apiplauk ženklus, ypač esant didelėms bangoms;
- Venk konfliktinių (protestinių) situacijų; visada rinktis mažesnę blogybę;
- Jeigu finišuoji ne pirmas, stebėk, prie kurio finišo linijos galo finišuoja lyderiai;
- Protesto atveju pasistenk prisiminti visas situacijos smulkmenas ir tvirtai laikykis savo pozicijos; iki protesto nagrinėjimo venk aiškinimosi su protestuojamuoju (ar protestuotoju). Nagrinėjimo metu elkis sąžiningai – sakyk tik tiesą net ir tuo atveju, kai ji naudinga kitai pusei. Tuo užsitarnausi varžovų pagarbą, nes tai nepalyginamai svarbiau nei geresnė vieta.

Treneris Algis

Jei būdamas Latvijoje suriksi „**Kelio**“, gal latvis ir supras (ceļu), bet estas jau tikrai ne.

Gali drąsiai sušukti „**Protestas**“ – supras visi.

Tarptautinė buriavimo kalba – anglų.

Treneris Algis Patašius savo auklėtiniams sudarė trumpą žodyną.

Šūksniai

1. Starboard! (sk. Stabid)	Dešinysis halzas!
2. Room to tack!	Vietos vendui (nuo kliūties)!
3. You tack!	Venduok!
4. Keep clear!	Kelio!
5. Room! More room (water)!	Vietos! Daugiau vietos!
6. Don't luff!	Nekilk!
7. Don't bear off!	Nekrisk!
8. Can I pass (cross)?	Ar praeinu? Ar galiu praeiti?
9. No way!	Nepraeisi!
10. Don't cross !	Nepraleisiu (praplaukti pro priekį)!
11. Overlap! (Overlaped)!	Sugretėjimas! (Esame sugretėję!)
12. No overlap! I am clear (ahead)!	Nesugretėję! Aš laisvas priekyje!
13. Don't interfere!	Neljsk!
14. No room! Don't barg!	Neljsk! Nesibrauk! (Nesiklynyk!)
15. You're in my water!	Vietos nepakankamai!
16. Stop pumping!	Nepampinguok!
17. Stop rocking!	Nesiūbuok (nerokinguok)!
18. Stop ooching!	Nutrauk učingą (stūmimą)!
19. Don't scull!	Neskalinguok (nerumpeliuok)!
20. Contact!	Palietei (ženklą, mano laivą)!

KURSAI

1. Head to wind	Leventikas
2. Close hauld	Lenktyninis baidevindas
3. Reach (Broad reach)	Bakštagas
4. Close reach	Pilnas baidevindas
5. Beam reach	Halfvindas
6. Run (Downwind course)	Fordevindas
7. Sailing by lee	Plaukti „neigiamu“ (zig-zaguojant fordevindu)
8. Luff	Kilti
9. Bear off (bore off)	Atkristi (atkritau)
10. Duck	Prakristi (pro kitos jachtos galą)
11. Beat to windward (or Upwind course)	Laviruotė (arba Priešvėjinis kursas)
12. Proper course	Reikiamas kursas
13. Above proper course	Aukščiau tikrojo kurso
14. Starboard tac (sk.Stabid tek)	Dešinysis halsas
15. Port tack	Kairysis halsas
16. Backing (the sail)	Burės išstūmimas į vėją (atbulinė eiga)
17. Dead Downwind	Grynas fordevindas

Matavimai

Daug metų buvau Optimisto burių matuotoju. Nesupasantu, kodėl jo iki šiol Lietuvoje nėra. Tam reikia, kad Lietuvos Buriuotojų Sąjunga patvirtintų sąžiningą, turintį techninių žinių asmenį, kuris sutiktų matuoti bures. Vaikai ir mamytės pasakojo, kad jeigu nusiveža į čempionatus tvarkingai užpildytas formas: burės, nacionalinių ženklų ir numerių, rangauto, šverto ir vairo, o tavo matuotojas, tas formas paruošęs, nėra „prisidirbęs“, tai vietoj vargo visą dieną su varžybų matuotojais, turi laisvą dieną, kurią gali skirti pasiruošti.



Ne kartą įsitikinau, kad pirkti burę „iš rankų“ – rizikinga. Burė gali būti graži ar net nenaudota, tačiau kuris nors išmatavimas (pvz. galinio likio linija) „netelpa“ į šabloną. Reikia būti labai dėmesingam, jeigu pats prisiklijuoji numerius. Mačiau gražiai, bet neteisingais atstumais užklijuotus numerius, nes burės savininkas nenorėjo jų klijuoti ant siūlės. Reikalavimai Optimisto apmatavimams yra labai griežti ir, mano manymu, sutaupysi laiko ir pinigų (!), jeigu užsakydamas naują burę, paprašysi firmos-gamintojos užklijuoti nacionalines raides ir numerius, o dar geriau – pridėti ir matavimo formą.

INTERNATIONAL OPTIMIST CLASS
Sail Measurement Form

Only page 1 need be completed if the Optimist has not yet been allocated a sail number.

Sailmaker's name: XX Date manufactured: XX
Sail button number: XX Date measured: XX
Owner's Name: XX
Measurer's Name IN BLOCK CAPITALS: **JONAS TAMKIVAITIS** LAT

Sails must be measured by an independent measurer (See CR 2.5.3)

Notes: 1. The measurer shall enter the actual measurements in the boxes where appropriate.
2. If the sail complies with all the requirements, the measurer shall sign and date it.
3. Cross out OK / Not OK as required.

ITEM	Dimension no (as per rule 6.4)	MEASUREMENT	Min. (mm)	Actual (mm)	Max. (mm)
1	2	Head length		1230	1240
2	6	Luff length		1725	1730
3	9	Upper edge of luff measurement band to throat point		600	600
4	8	Length of luff measurement band	60	60	
5	7	Width of luff measurement band	5	6	
6	3	Diagonal	2450	2515	2560
7	1	Leech length		2750	2800
8	22	Peak point to intersection of leech and lower corner of lowermost batten pocket	1850	1900	1950
9	21	Peak point to intersection of leech and lower corner of uppermost batten pocket	900	950	1000
10	25	Deviation from straight line between lower corner of lower batten pocket and clew point	-10	+1	5
11	24	Deviation from straight line between lower corner of top batten pocket and upper corner of lower batten pocket	-10	+2	5
12	26	Deviation from straight line between the lower corner of the upper batten pocket and clew point	-5	-1	20
13	23	Deviation from straight line between peak point and upper corner of upper batten pocket	-10	-1	5
14		Half Luff point to half leech point		-	
15	4	Item 14 plus positive value of any negative deviation in item 11		1630	1700
16	19	Batten pocket length (outside)		Both OK / Not OK	460
17	20	Batten pocket width (outside)		Both OK / Not OK	40
18	14	Flutter patches			150
19	11	Primary reinforcements from corner measurement points		All OK / Not OK	205
20	12	Secondary reinforcements from corner measurement points		All OK / Not OK	615
21	13	Batten pocket patches at each end of batten pockets		Both OK / Not OK	150
22	15	Tabling width		All OK / Not OK	40
23	16	Seam width		All OK / Not OK	15
24	10	Thickness of woven ply anywhere in the body of the sail	0.15	0.15	
25	17	Trapezoidal window opening area		0.08	0.1 m ²
26	18	Shortest distance from window to any edge of sail	150	160	
27	27	Space between luff eyelets	230	All OK / Not OK	260
28	28	Space between foot eyelets	270	All OK / Not OK	300

Measurer's signature: [Signature] Date: XX Measurer recognised by: LAT

Version 2014

Ar jau esi optimistų asociacijos narys?

Štai taip atrodo pirmas Optimisto burės apmatavimo lapas, kiti pildomi panašiai.

Visas apmatavimų formas ir nurodymus galima rasti [internete](#):

International Optimist Dinghy Association>Class info>TECHNICAL COMMITTEE> Sail Measurement Form

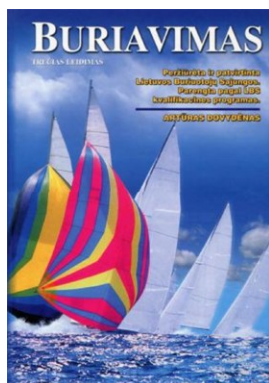
Dažnai esu girdėjęs: „šiemet Europos čempionas plaukė su tokios ir tokios firmos bure. Ir man tokios reikia“. Pasitikėk savo treneriu, jis žino geriau. Karti tiesa tokia, kad naujus burių modelius firmos dalina pirmam Pasaulio ar Europos dešimtukui, jos būna specialiai projektuojamos ir labai atidžiai pasiūtos. Vienoje kaimyninėje valstybėje saviems čempionams bures siūdavo namie, o pardavimui – Kinijoje. Ta pati istorija su korpusais ir visomis kitomis detalėmis. Tik labai solidžios firmos atidžiai tikrina savo darbų kokybę, bet ir jos, čempionui paprašius, šį tą pakeis ir jau tikrai leis išsirinkti (visos siuvyklos turi stiebą, kur galima „pasimatuoti“ bure).

Apie pavadinimus. Kartą, projektuojant naują bure, girdėjau: „Pavadinsim (pakeista) šitą modelį K5“, pasakė japonų konstruktorius europiečiui. „Kodėl K5?“ - „Todėl, kad dabar Japonijoje 5 ryto, o tavo pavardė prasideda „K“ raide“. Neieškok logikos ir sistemos pavadinimuose.

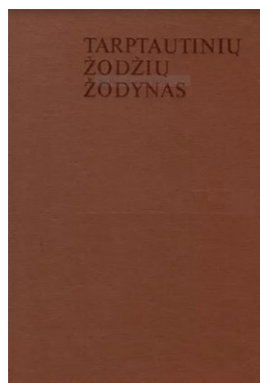
Naudotos knygos



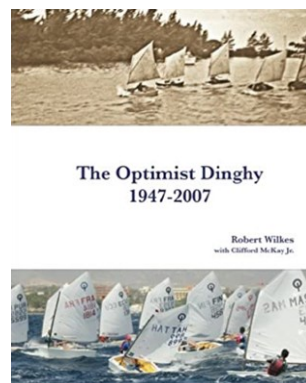
Stengiausi, kad buriuoti-
tojiški terminai atitiktų
vartojamus Buriavimo
Varžybų Taisyklėse.



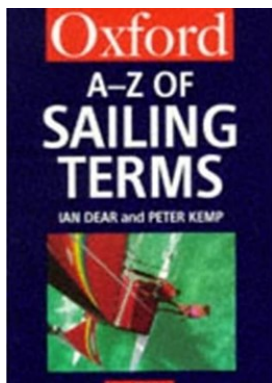
Jeigu ne visur sutinku
su Artūru Dovydenu,
galiu kaltinti tik pats
save. Artūras mielai
laukė pastabų, o aš,
kaip ir daugelis, tingė-
jau savo pastabas jam
surašyti.



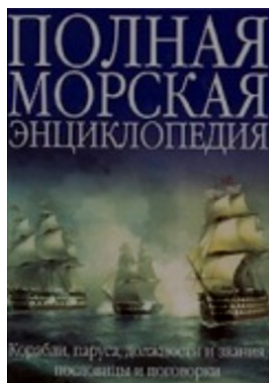
Pono V. Kvietkausko
žodyne galime rasti
daug buriavimui reika-
lingų žodžių. Svarbiau-
sia, kad jie tikrai atitin-
ka lietuvių kalbos nor-
mas.



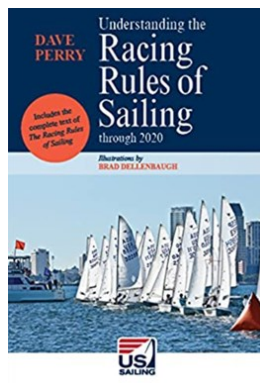
Pati išsamiausia Optimisto
istorija, daugybė faktų ir
statistikos.



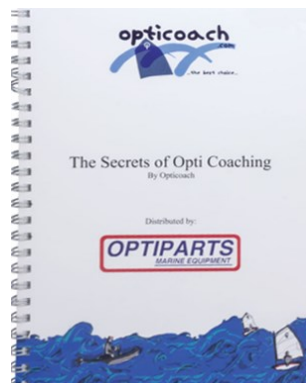
Visada verta pasitikrin-
ti. „Bridelį“ radau čia.



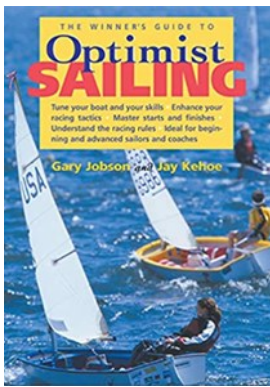
Puiki knyga. Atseka
žodžių kilmę iki pat
sanskrito. Ar žinai, kad
rusiška „пакля“ kilusi
iš lietuviškų „pakulų“?



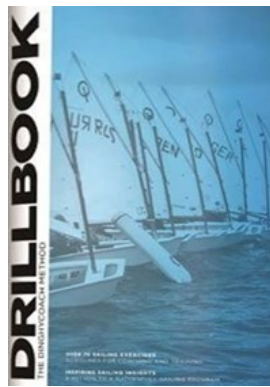
Dar vienas labai geras
taisyklių aiškinimas.
Jau vaikystėje nemė-
gau, kad vaikams pieši-
niai, kaip animaciniuo-
se filmuose, bet labai
naudojasi šiais pieši-
niais, kai mokiau vai-
kus taisyklių.



Knyga truputį pasenusi,
bet ir čia galima rasti nau-
dingų žinių.



Knygą tikrai būtų verta išversti į lietuvių kalbą. Erzina prasti piešiniai ir „išblukusios“ nuotraukos.



Treniruočių pratimai. Naudinga treneriams. Bet ir pats gali naudoti.



Kai bandai įsivaizduoti, kaip atrodo Optimisto detalės— čia gali viską rasti.



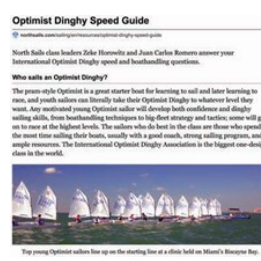
Viena iš knygų, kurią privalai perskaityti, jeigu nori tapti čempionu.



Būtinai perskaityk!



Būtinai perskaityk!



Trumpinau, kiek galėjau, ir išverčiau.



Trumpinau, kiek galėjau, ir išverčiau.



Tai geriausia, kas parašyta apie Optimistą. Galima ginčytis dėl daugybės detalių, bet tikrai reta, kad treneris dalintųsi paslaptimis.