

Greičio pagrindai

Greitai buriuoti – tai pagrindinis lenktynininko tikslas. Kaip tai smagu – kirsti starto liniją ir jausti kaip jachta braunasi pirmyn, žinoti, kad tavo laivo greitis neleis priešininkams tavęs pavyti. Tačiau kaip pasiekti tokį greitį?

Kai kuriems tai gaunasi natūraliai, kai tuo tarpu kiti nepatenka į gerų buriuotojų tarpą. Vienintelis dalykas, padedantis greitai buriuoti, tai patirtis, reikia kiek galima daugiau buriuoti. Buriuotojas privalo jausti savo jachtą – kaip ji reaguoja į bangavimą į vėjo stiprumo pasikeitimą. Tu suprasi, kad jachta subalansuota, jei ji eina pati ir tu padedi tik nežymiu rumpelio judesiu. Tu pamatysi, kaip balansą veikia jachtos diferentas, šverto padėtis, stiebo užvertimas, šotų padėtis ir kurso keitimas: pilnai ir greitai ar aštriau, bet lėčiau.

Kada jūs beburiuotumėte, galvokite apie greitį, jauskite jį, gyvenkite greičiu, siekite jo. Mokykitės pastebėti ir išvengti to kas stabdo jachtą.

BALANSAS

Jachta gerai išbalansuota (išcentruota) tada, kai ji plaukia pati, o vairas yra diametralinėje plokštumoje (**D.P.**- diametralinė plokštuma-išilginė jachtos plokštuma), o apkrovimas ant rumpelio minimalus. Subalansuota jachta – greita jachta, štai todėl reikia stengtis pasiekti balansą.

- Jei dėl to, kad jachta plauktu tiesiai, reikia rumpelį traukti ant savęs – jachta kyla, ji sukasi į vėją;
- Jei dėl to, kad jachta plauktu tiesiai, reikia rumpelį stumti nuo savęs – jachta krenta, ji sukasi nuo vėjo;
- Jei dėl to, kad jachta plauktu išlaikyti jachtą kurse, reikia naudotis vairu – tai ją stabdo.

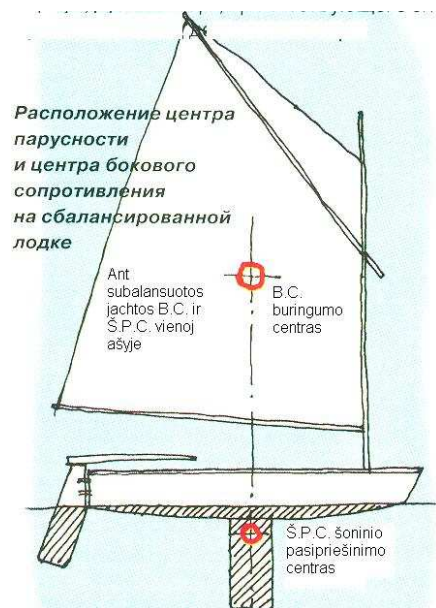
Š.P.C. ir B.C.

Šoninio pasipriešinimo centras (**Š.P.C.**) – tai taškas ant šoninio panardinto jachtos paviršiaus, kuriame yra centras susumuoto vandens slėgimo į korpusą, vairą ir švertą, besipriešinančio jachtos dreifui, pučiant vėjui 1(pav.)

Buringumo centras (**B.C.**) – tai taškas pridedamosios jėgos, kurioje veikia vėjas į burę. Jei **Š.P.C.** ir **B.C.** yra vienoje vertikalėje – jachta subalansuota. Jeigu **Š.P.C.** yra gale **B.C.** – jachta krenta, nosis sukasi į pavejį. Jeigu **Š.P.C.** yra priekyje **B.C.** – jachta kyla, nosis sukasi į vėją.

STIEBO UŽVERTIMAS

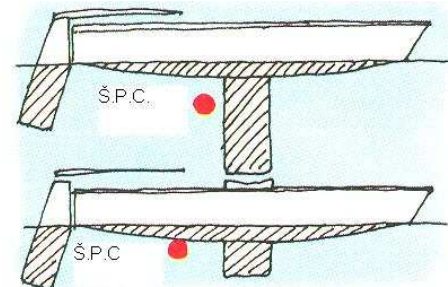
Stiebo užvertimas akivaizdžiai veikia į jachtos subalansavimą. Jeigu stiebą užversti atgal, **B.C.** taip pat pasislinks atgal, nuo **Š.P.C.** ir jachta pradeda kilti. Stiebo užvertimas pirmyn, **B.C.** pasislenka pirmyn ir jachta pradeda kristi.



ŠVERTAS

Kada švertas pilnai nuleistas, pas jus yra galimybė keisti šverto atakos kampą, gumos pagalba. Kada šverto plokštuma pakreipiama į priekį tai **Š.P.C.** pasislenka į priekį ir atvirksčiai. Jeigu jachta buvo subalansuota esant vertikaliai švertui, tai pakreipus švertą atgal, jachta pradės kristi ir jei švertą pakreipus pirmyn jachta pradės labiau kilti.

Per stiprų vėją jums gali tekti pakelti švertą, kad jachta mažiau kiltu ir kad sumažētu krienuojantis momentas. Tada povandeninė šverto dalis mažėja, **Š.P.C.** kyla aukštyr ir slenka atgal. Kad išsaugoti balansą, stiebą, reiktu versti atgal. „Lengvasvoriai“ per stiprų vėją plauks su krienu, todėl jiems reikia išsaugoti balansą, keliant švertą esant vertikaliai stiebui ar pasvirusiam į priekį.



GROTO-ŠOTAI

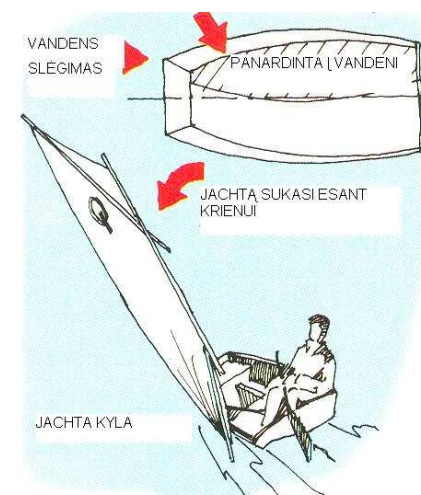
Kai burė tempiama link **D.P.**, **B.C.** pasislenka atgal ir verčia jachta kilti. Tai galima išnaudoti norint suhalsuoti be eigos – jūs permetat giką į kitą borto pusę ir jachta pasisuka pati. Panašiai balansas keisis jei ant škvailuko atleisite šotus.

BURĖS FORMA

Burės forma gali iš esmės įtakoti balansą, priklausomai nuo to kaip burė sukirpta ir pasiūta. Uždaryta užpakalinė kraštinė **B.C.** turi gale, atidaryta – priekyje.

POSVYRIS - KRIENAS

Asimetrinė šlapio paviršiaus forma, o būtent – padidintas vandens spaudimas į jachtos povandeninę priekinę pavėjinę dalį verčia jachtą sukstis į priešingą pusę, į vėją.



DIFERENTAS

Panardintas į vandenį priekinis trancas trankosi į bangas ir stabdo, o panardintas galinis trancas velka paskui save vandenį. To galima išvengti išlyginus jachtą, kad borto linija būtų lygiagreti vandeniui.

„Lengvasvoriai“ turi daugiau pasislinkti atgal per vidutinį ir stiprų vėją, kad jachtos nosis neartu vandens. Sunkesniems vairininkams tenka ieškoti aukso viduriuko, stengiantis išvengti bangų smūgių į priekinį trančą, ir neperdidelį diferentą į galą.

JACHTOS VALDYMAS BE VAIRO

Plaukiant jachtai tenka ją valdyti vairu, kiekvienas vairo pasukimas tai stabdymas. Jachtos valdymas be vairo vykdomas sekančiais:

1. Jeigu jachta krenta nuo vėjo arba jums reikia užkilti, ant subalansuotos jachtos (pasukti į vėją), reikia: užkrienuoti jachtą į pavejį; **B.C.** perkelti atgal, užvertus stiebą atgal, patempiant groto šotus, arba perkelti **Š.P.C.** į



Jeigu atsisėsi per daug į priekį, nosis ars vandenį, stabdys ją



Jeigu atsisėsti į galų trančą vilks vandenį, stabdys ją

priekį, paslenkant švertą į priekį.

2. Jei jachta kyla į vėją, arba jums reikia atkristi ant subalansuotos jachtos (pasukti nuo vėjo) reikia:
 - užkrienuoti ją į antvėjį;
 - B.C perkelti į priekį, užversti stiebą į priekį, atleidžiant šotus arba atleisti galinės kraštinės įtempimą;
 - perkelti Š.P.C. atgal, paslinkus švertą atgal arba jį pakėlus.

BURĖS IR TAKELAŽAS

Burės forma

Burės forma turi didelę reikšmę jos darbui, balansui, aštrumui ir greičiui. Gerą burės formą apsprendžia burės pilvas (didžiausio pilnumo taškas) priekinėje burės dalyje (nuo 3/8 iki 1/2 pločio groto nuo priekinės kraštinės) (1 pav.).

Pilvas pasislenka atgal (2 pav.) jeigu atlaisvinsi priekinę ir patemsi užpakalinę kraštinę, kas leis vėjui aštriai įeiti į burę. Tada užsidaro užpakalinė kraštinė o iš praktikos žinoma, kad „optimistą“ labai stabdo burė su uždaryta užpakaline kraštine, ji tinka tik plaukiant pavėjui (fordevindu).

Jeigu įtempti burės priekinę kraštinę, pilvas pasislinks pirmyn, kas leis pilniau vėjui įeiti į burę ir atvira užpakalinė kraštinė (3 pav.). Vėjo įėjimas lemia jachtos judėjimo aštrumą: plokščias įėjimas - jachta eina aštriau; pilnas įėjimas – jachta plaukia pilniau.

BURĖS TRAUKA

Pagrindinė sąlyga susidaryti burės traukai yra dviejų oro slėgių skirtumo susidarymas abiejose burės pusėse. Jėga kuri nukreipta į šoną, neutralizuojama vandens slėgio į švertą ir vairą. Jeigu burė teisingai sureguliuota, tai sudedamoji jėga traukia tik į priekį (4 pav.).

UŽSIRIEČIANTI GALINĖ KRAŠTINĖ

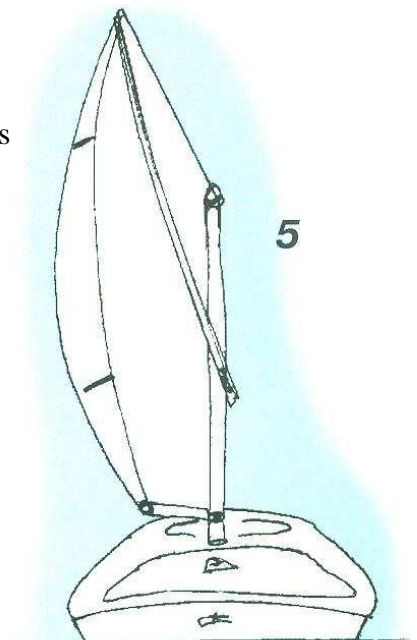
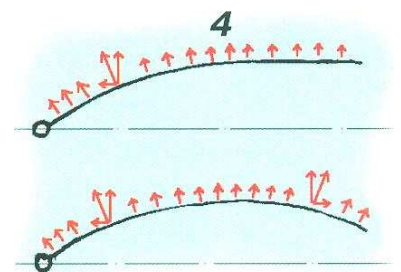
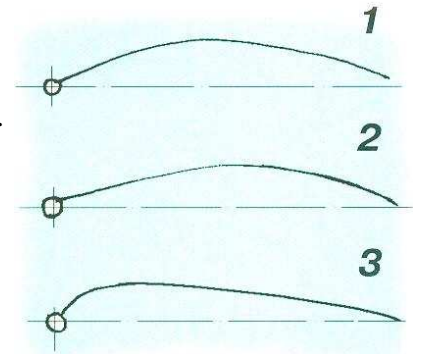
Treneris, plaukiantis su kateriu tiksliai iš paskos, niekad neturi matyti burės pavėjinės pusės (5 pav.). Kada burės užpakalinė kraštinė užsiriečia į vėją (į vidų), link **D.P.**, ji pradeda jachtą tempti atgal. Uždaryta galinė kraštinė yra grubiausia „optimistiečiu“ klaida. Ji atsiranda dėl:

1. Nuo per didelio jaudinimosi pertemtas šotas.
2. Nuo nežinojimo kaip turi atrodyti teisingai pastatyta burė.
3. Pertemtas špritas – nepasisekė perreguliuoti po vėjo susilpnėjimo, užpakalinė kraštinė įsitempia ir jachta sustoja, susilpnėjus vėjui.
4. Besikeičiantis vėjo stiprumas – pertemtas šprotas: burė greičiausiai nureguliuota vėjo sustiprėjimui negu susilpnėjimui.
5. Pertempta giko atotampa – laviruotėje nereikia pritemti atotamos, išskyrus tuos atvejus, kai reikia išleisti vėją (atleisti šotus) gūsiuose.
6. Per daug atlaisvinta apatinė kraštinė.
7. per daug atlaisvinta arba blogai pririšta priekinė kraštinė.

Tais atvejais burės reguliavime galima orientuotis pagal horizontalią liniją ant užpakalinės kraštinės tarp lačių. Stenkitės laikyti ją lygiagrečią **D.P.**, plaukiant beidevindo kursu. Jeigu ta linija užsisuka tranco link, vadinasi burė užsidaro.

Esant neteisingam burės reguliavimui užpakalinė kraštinė užsirietusi į D.P., ant burės atsiranda stabdanti jėga.

Būkite atidūs: vėjarodžiai ant užpakalinės kraštinės ne visada rodo, kad užpakalinė kraštinė uždaryta.

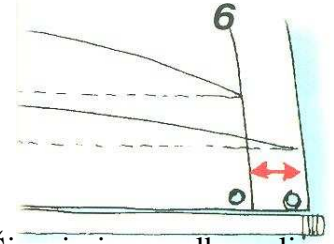


CENTRUOTĖ

Špritas. Kad suprasti, kiek prikelti špritą, reikia suprasti, kad viršutinė burės kraštinė yra aplikuota liktrosu ir nesitempia, špritas tempia tik užpakalinę kraštinę.

Šoto kampas. Maža to, kad šotinis kampas plokština apatinę kraštinę, jis dar atitolina užpakalinę kraštinę nuo stiebo, tuo atidarydamas burę ir išplokštindamas visą burę(6 pav.).

Šotinio kampo atotampa išplokština burę pagal apatinę kraštinę ir atidaro užpakalinę.



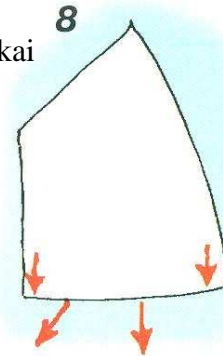
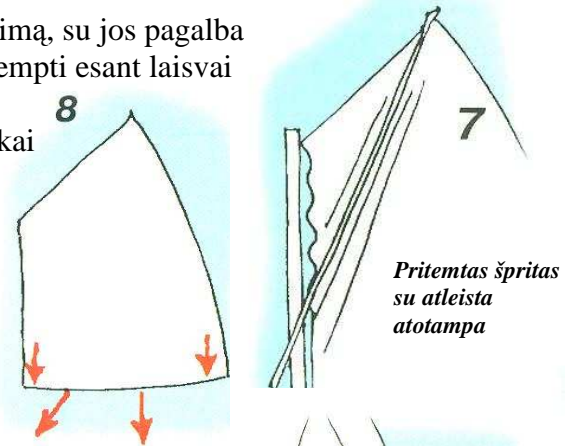
Horizontalus pririšimas, falinio ir halsinio kampu ir priekinės kraštinės. Šių virvių pagalba galima reguliuoti priekinės kraštinės išlinkimą, nuo kurios priklauso vėjo įėjimas į burę ir burės pilnumas.

Falinio ir halsinio kampo atotamos. Su jų pagalba reguliuojasi priekinės kraštinės įtempimas. Falinio kampo atotampa neleidžia burei keltis į viršų, tempiant špritą.

Halsinio kampo atotampa – giko ragų atotampa, reguliuoja giko aukštį nuo stiebo. Ji trumpinama susukant.

Giko atotampa. Prilaiko giką pilname kurse, atsveria šprito įtempimą, su jos pagalba reguliuojama priekinės ir užpakalinės kraštinės įtempimas. Jeigu špritą įtempti esant laisvai atotampai, tai viršutinė priekinė kraštinė susiklostuos (7 pav.). Silpnu vėju, esant silpnam priekinės kraštinės įtempimui, giko atotampa praktiškai nereikalinga. Vidutiniu vėju, plaukiant lenktyniniu beidevindu, giko atotampa turi lengvai išlinkti, tačiau, plaukiant pilnu kursu burė neturi susilenkti (kilti gikas). Pučiant stipriam vėjui, atotamos pagalba įtempinama priekinė kraštinė ir palaikomas užpakalinės kraštinės įtempimas, „numetant - išleidžiant vėją“ ant škalvų (8 pav.).

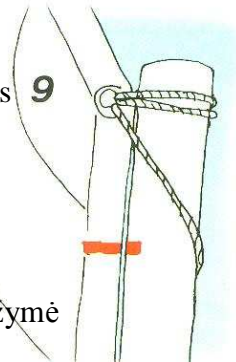
Giko atotampa ir šotai įtempa priekinę ir užpakalines kraštines



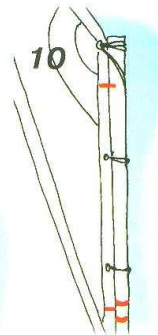
KAIP PARUOŠTI BURĘ

1. Tvarkingai pririškite burę prie stiebo, teisingais mazgais, kad pasiektumėte reikiamos burės formos.

2. Pririškite falinio kampo atotampą. Taip padaryti, jums reikės išimti stiebą. Kad uždėtumėt reguliavimo atžymas ant stiebo, reikia falinio kampo atotampą atreguliuoti taip, kad falinis kampas visada būtų tam pačiam lygyje. Dėl to ant burės priekinės viršutinės kraštinės dalies ir stiebo užbrėžkite žymę, kurios sutaps esant teisingam giko atotamos ilgiui (9 pav.). Žymės turi būti nubrėžtos taip, kad esant atlaisvintai priekinei kraštinei, apmatavimo žymė ant burės turi būti iškart po viršutine žyme ant stiebo(10 pav.). Maksimaliai pritempus priekinę kraštinę, žymė ant burės turi būti iškart virš apatinės žymos ant stiebo.

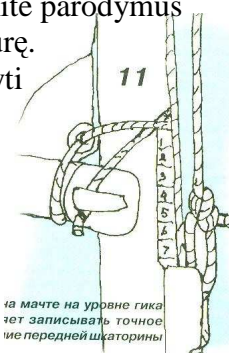


3. Įstatykite stiebą ir pririškite apsaugą.
4. Įtempkite špritą taip, kad falinio kampo atotampa lengvai įsitemptu.
5. Nustatykite priekinės kraštinės reikiamą įtempimą, nusprendus, kiek apsisukimų prisukti halsinio kampo atotampą (giko ragų atotampą). Priklijuokite liniuotę arba ją nupieškite, ant priekinio stiebo paviršiaus ties giko ragais (11 pav.). Reguliariai užsirašinėkite parodymus su komentarais apie oro sąlygas tam, kad vėliau galėtumėt teisingai sureguliuoti burę.
6. Įtempkite giko atotampą, kaip galvojate, reikalinga. Tai lengviau bus padaryti su šotų pagalba.



7. Įtempkite špritą iki reikiamo lygio.

8. Pagaliau sureguliuokite šotinio kampo atotampą.



*на мачте на уровне гика
тет записывать точное
ие передней шкаторины*

BURĖS FORMA PRIKLAUSOMAI NUO VĖJO STIPRUMO

Po kiekvieno išėjimo ant vandens savo dienoraštyje darykite įrašus apie burės formą kartu su savo komentarais dėl bangų, vėjo sąlygų ir jūsų jachtos greičio. Tai leis įgyti pasitikėjimą ir analizuoti jachtos judėjimą bei gerą greitį.

REGULIAVIMAS SILPNAM VĖJUI (0,3-1,6 m/s)

Lėtai judėdamas, vėjas stringa pilnoje burėje, todėl stenkitės padaryti burę plokščią, kad pasiekti didžiausią greitį-aštrumą. Stenkitės burės pilvą padaryti vidurinėje burės dalyje su atlaisvinta priekine ir užpakaline kraštine.

Burės išplokštinimui ant ėjimo ir viduryje reikia padaryti teigiamą priekinės kraštinės išlinkimą (12 pav.).

- Tarpas tarp stiebo ir burės prie falinio ir halsinio kampo turi būti po 9 mm.

- Tarpas prie vidurinio liuverso tarp burės ir stiebo 0 mm., o likusieji tarpai sudaro švelnią kreivę.

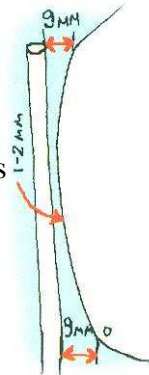
- Priekinės kraštinės įtempimas – lengvas. Pakelkite giką, prisukdami halsinio kampo atotampą. Atlaisvinus priekinės kraštinės įtempimą, vėjo įėjimas išsiplekština, pilvas pasislenka atgal, o užpakalinė kraštinė užsidaro.

- Šotinis kampas – pritemkite jį iki žymės, tuo jūs atidarysite galinę kraštinę ir išplokštinsite burę.

- Giko atotampa visai atpalaiduota.

- Špritas atlaisvintas iki nedidelės bangelės prie falinio kampo. Bangelė rodo, kad špritas nėra pertemptas ir yra atidaryta užpakalinė kraštinė.

- Giko ragai turi tampriai prisispauti prie stiebo, tuo pačiu laisvai judėti vertikaliai, antraip padidės priekinės kraštinės įtempimas. Dėl to nudilinkite vidurį viršutinio vidinio ragų kraštą. Labai svarbu, kad stiebas laisvai sukinėtųsi stepse ir petnerse (tiltelyje), antraip darant posuki, stiebas gali užstrigti, nuo ko pasikeis šprito įtempimas ir visa centruotė.



12

GŪSINGAS VĖJAS IVAIRIOSE SALYGOSE

Burę nustatinėkite ir ypač špritą, vėjo susilpnėjimui. Škvalo metu užpakalinė kraštinė atsidarys ir jūs galėsite atidirbti šį škvaliuką. Burės reguliuotė škvalui su teisingai patemptu špritu, esant susilpnėjimui, uždarys užpakalinę kraštinę, kas yra neleistina.

VIDUTINIS VĖJAS (1,6-5,5 m/s)

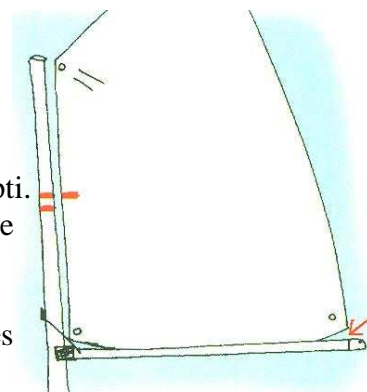
Pilnas burės galingumas:

- Šotinį kampą - atleisti, kad prapultu raukšlė. Jeigu per daug atleisite apatinę kraštinę, tai uždarys užpakalinę kraštinę.

- Giko atotampa – lengvai prasvyra laviruotėje, kai šotai pritempti.

- Špritas – kaip ir per silpna vėją, su nedidele raukšlele priekinėje viršutinėje kraštinėje.

- Priekinės kraštinės įtempimas – sureguliuokite jį, sumažinus reikalingą skaičių apsisukimų ant giko ragų atotamos. Priekinės kraštinės įtempimą didinkite, stiprėjant vėjui (13 pav.).



Priekinė kraštinė atlaisvinta, šotinio kampo atotampa datempta iki žymės

SUNKIASVORIAI

Sunkiasvoriai sportininkai gali eiti pilna bure tol, kol vykdomos varžybos. Stiebas links ir, kad išsaugoti burės formą ir galingumą, būtina kietai prišti falinį ir halsinį kampus ir atlaisvinti kitų liuversų įtempimą taip, kad centrinis liuversas būtų nutolęs 9 mm. Nuo stiebo, o kiti švelniai artėtu prie stiebo (neigiamas išlinkimas).

BURĖS GALINGUMO SUMAŽINIMAS

Jei jūs iš visų jėgų bandote atkrienuoti jachtą su 10cm pakeltu ir palenktu atgal švertu ir vis tiek negalite plaukti be krienų ir jums ant škvailių vis tiek reikia atleisti šotas, todėl reikia dar kartą peržiūrėti centruotę.

- Kietai prižiūrėkite visus priekinės kraštinės liuversus prieš stiebo.
- Maksimaliai pritempkite šotinio kampo atotampą, iki žymės, tai išplokštins apatinę burės dalį.
- Atlaisvinkite falinį kampą tarpas 8 mm. Tai išplokštins viršutinės burės kampą. Palikite atsargos išsitempimui, todėl, kad leidžiamas atstumas 10 mm. Virvės, kuriomis pririšamas falinis kampas, turi būti labai tvirtos. Jos neša pagrindinį krūvį, sudaromą šprito, burės ir stiebo. Jeigu jis nutrūks, gali suplyšti burė.
- Halsinis kampas turi būti kietai pririštas prieš stiebo ir giko.
- Priekinės kraštinės įtempimas turi būti maksimalus. Sunkiasvoriai atsikrato per didelio burės galingumo su lygiagrečiai pririšta priekine kraštine todėl, kad stiebo išlinkimas išplokština vėjo įėjimą .
- Giko atotampa laviruotėje reikalinga, kad palaikyti užpakalinės kraštinės įtempimą, kada šotas atleistas. Todėl pritempkite ją kiek galima stipriau.
- Špritas turi būti pritemtas maksimaliai. Išimtis sudaro sportininkai, pas kuriuos sunkumai prasideda prieš 4 m/s ir anksčiau. Jiems reikia pakelti špritą taip, kad falinio kampo rajone atsirastu nedidelė raukšlė.

ŽALINGI ĮPROČIAI

Atkreipkite dėmesį į tai, kaip valdo savo jachtą laviruotėje lyderiai tarptautinėse regatose. Gali pasirodyti, kad daugumas iš jų aktyviai atkrenuoja ir juda į priekį su dideliu greičiu. Tačiau išsižiūrėjus, pamatysim, kad jie plaukia palaikydami pastovų greitį, kai tuo tarpu kiti pradžioje plaukia greitai, vėliau mažina greitį ir vėl greitėja.

Pagalvokite, kaip jūs patys plaukiate, pastoviai, greitai ar šuoliais? Blogus įpročius lengva įgyti ir sunku atsikratyti. Kaip atpažinti savo klaidas? Pabandykite atsakyti į šiuos klausimus.

1. Ar ne per daug užkylate ant škvailių? Gal būt dėl to, kad jūs plaukiate per daug pasviręs? Gal verta padirbėti šotiniu kampu, kad jachta plauktų lygiau?
2. Ar leidžia jūsų fizinis pasiruošimas dirbti visą laviruotę pilna jėga? Galbūt krienavimo šortai nelabai patogūs?
3. Ar teisingai laikote kojas diržuose, ar jums reikia stengtis, kad jos neišsprūstų? Ką daro jachta, kai jūs pernešate savo svorį nuo vienos ant kitos kojos?
4. Ar tikrai jūs vedate jachtą lygiu kyliu ar visgi perkrienuojate? Labai lengva priprasti prie patogaus krienų, tačiau tai gali privesti prie disbalanso.
5. Ar neatsitrenkiate jūs į bangą su priekiniu trancu ar savo kūnu?

TRENIRUOTĖ IR CENTRUOTĖ POROSE

Jauniesiems „optimistiečiams“ tenka išklausyti begales patarimų nuo tėvų, trenerių ir kitų sėkmės linkėtojų. Tačiau efektyviai išspręsite šią problemą dėl centruotės ir greičio, savistoviai dirbdami porose.

Pasirinkite sparring-partnerį maždaug tokios pat kompleksijos ir pasiruošimo lygio ir išnaudokite kiekvieną galimybę treniruotis kartu. Bandykite įvairius centruotės variantus, stiebo posvyrio, švertų pasukimo, krienų, diferento ir krienavimo technikos. Atkreipkite dėmesį vienas į kitą, dėl to, kad po treniruotės aptarti klaidas centruotėje ir jachtos valdymo technikoje. Treniruotės porose duos pasitikėjimo savimi. Svarbių varžybų dieną jau po 5 min. persimetimo su savo partneriu jūs sužinosite, kaip greitai plaukia jūsų jachta.

Ta pati technika gali būti naudojama ir po starto. Jeigu jūs nesate įsitikinęs savo jachtos greičiu, praikite lygiagrečių kursu su kita jachta treniruotiniu režimu poroje. Patikrinkite viską ir jeigu reikia pakeiskite kažką centruotėje. Jeigu jachta pradėjo plaukti greičiau – užtikrintai plaukite pirmyn!

Paprastai treniruotė poroje vyksta taip, kad jūs su savo partneriu plaukiate lygiagrečiais kursais, 3-4 korpusai vienas nuo kito. Tuo pačiu abi jachtos turės švarų vėją. Tęskite plaukimą, kol viena jachta pradės tolti nuo kitos ir kai tik viena jachta papuls į atidirbtą vėją, sustokite. Pasikeiskite vietomis: jachta kuri buvo ant vėjo, lai tampa pavėjine. Jeigu ir po šio manevro lyderis nepasikeičia, pasistenkite rasti priežastį, jeigu tai neišsina, tai

lyderis stebi atsiliekančią. Kada ir tai nepadedą, lai atsiliekančysis stebi lyderį, kaip jis veda jachtą. Esant labai stipriam vėjui, galima pakelti senas bures ir patikrinti savo galimybes valdyti jachtą. Tačiau nepamirškite pranešti suaugusiems, kur plaukiate ir kada žadate grįžti.

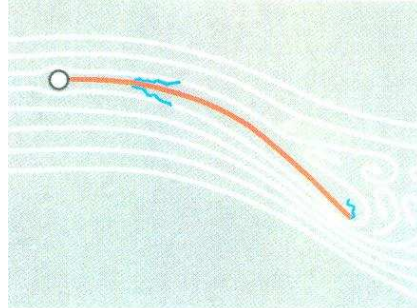
LAVIRUOTĖ ANT LYGAUS VANDENS

Silpnas vėjas

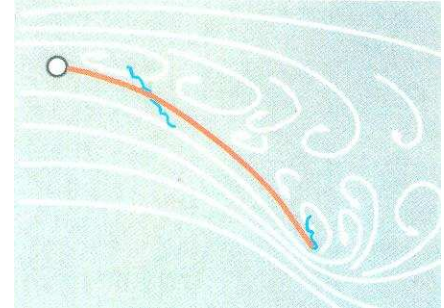
Įsivaizduokite sau veidrodinį vandens paviršių. Vėjas lėtai apteka burę. Jeigu burė suplazda, vėjas išpurtoamas iš burės ir kol vėjas vėl pripildys burę, gali praėiti net minutė. Tą laiką jus niekas nestums pirmyn! Todėl jums reikia sėdėti ramiai ir sukonzentruoti dėmesį į tai, kad burė būtų pastoviai pripildyta vėjo. Dėl to būtina stebėti vėjarodes, raibuliavimą ant vandens ir savo vėjo jutimą ant veido ir plaukų. Visi judesiai (kūno pernešimas, valdymas šotais arba rumpeliu), turi būti labai švelnūs. Posūkį būtina atlikti lėtai ir švelniai. Jachta privalo likti ant kampo iki to laiko, kol jachtos nosis nepasieks įsivaizduojamos linijos naujo halso arba neperkis jos. Po posūkio jachtą reikia atversti taip švelniai ir lėtai be šuolių ir perkrienvimo. Esant labai silpnam vėjui, kartais reikalingas pavėjinis krienas, kad burė neprarastų savo formos ir gikas nekristu į antvėjinį bortą. Raskite patogią padėtį, ant dugno ištiesus kojas į pavėjinį bortą arba tupint ant kelių, jachtos centre remiantis į pavėjinę koją. Įsitinkite, kad galinis trancas nėra paniręs į vandenį ir netempia paskui save vandeniu (tai žymiai stabdo jachtą). Į vandenį priekinį trancą dėmesio galima nekreipti, kol nėra bangų. Burė turi būti maksimaliai išplokštinta, kad oro srautas nenutrūktu nuo burės. Pilna burė tokiose sąlygose traukia žymiai blogiau, todėl, kad didžiąją laiko dalį vėjas atsiskiria nuo užpakalinės burės pusės ir pilnas srauto atitrūkimas (stabdymas) vyksta daug dažniau. Sureguliuokite viską, kad kaip buvo aprašyta anksčiau: stiebas paduotas pirmyn, burė pririšta prie stiebo su laisvumu, priekinė kraštinė - švelniai teigiamai išlenkta kreivė. Užpakalinė kraštinė neturi būti užtempta - špritą reikia prikelti, kad prie falinio kampo būtų nedidelė išilginė bangelė. Būtų gerai naudoti plonus šotus, galima sumažinti šoto blokų skaičių. Griausią panaudoti šotų pradžioje lengvą karabiną.



Tolygus vėjo srautas aplink burę - visi vėjarodžiai rodo atgal



Srautas ant pilnos burės atitrūksta prie užpaklinės kraštinės ir pavėjinės burės pusės



Srautas ant pertemptos burės - burė užstringa su pilnai suardytu srautu

Prisiminkite: jachta turi tęsti judėjimą, bet kokia kaina. Taktiškai naudingiau būtų plaukti vandens raibuliavimo zonomis, negu atidirbti kiekvieną užkilimą. Jeigu vėjo zona, kurioje plaukiate baigiasi, greičiau plaukite į sekantį škvaiuką. Nenusiminkite, jeigu jūs sunkiasvoris. Tarptautinių čempionatų istorijoje nemažai atvejų, kai lenktynes silpnu vėju laimi sunkiasvoriai. Tokiu oru laimi tie kurie nenukabina nosies ir bet kokių oru siekia pergalės iki galo.

VIDUTINIS VĖJAS

Jachta plaukia su nedideliu antvėjiniu krienu, gikas nekrenta ant jūsų. Jachta nucentruota puikiai, kad tiesiai, kai rumpelis yra D.P. jūs sėdite prie vidurinio trancų, kad trancas netemptu vandeniu. Esant lygiam vėjui, galima pabandyti sėdėti viduje - tai sumažintu pasipriešinimą vėjui, tačiau, jei pučia besikeičiančio stiprumo vėjas ar vyksta taktinė kova, tai geriau sėdėti ant borto. Šiose sąlygose galima pritemti plokščią burę arčiau prie

D.P. ir eiti aštriau. Posūkiai ir visi judesiai gali būti energingesni, tačiau nestaigūs. Palaipsniui, kai vėjas stiprėja, galima šiek tiek atleisti šotus ir išnaudoti pilną burės galingumą.

Prieš lenktynes paprašykite, kad kas nors pažiūrėtų į jūsų burę iš galo ar jūsų užpakalinė kraštinė neužsiverčia. Jeigu jachta plaukia lėtai, tai priežastis beveik visada ši. Tuo atveju reikia atleisti špritą iki tol, kol atsiras nedidelė raukšlėlė prie falinio kampo, atlaisvinti giko atotampą, lengvai pritempti priekinę kraštinę, jeigu ir tai nepadeda, pabandykite patempti šotinį kampą 1-2 cm.

Lengvasvoriai gali bandyti ištempti savo plokščią burę arčiau D.P. ir plaukti aštriau, kol vėjas nesustiprės iki 5-8 m/s ir nesukels didesnės bangos. Kai tik priekinį tranca prdės mušti bamgos, pasislinkite atgal ir galvokite apie tai, kad reikia išlaikyti jachtą lygiame kyluje.

LAVIRAVIMAS PER BANGAS

Pagrindiniai principai

Yra daugybė būdų apdirbti bangą. Skirtingas bangavimas iššaukia skirtingus sunkumus, tačiau du principai lieka visada:

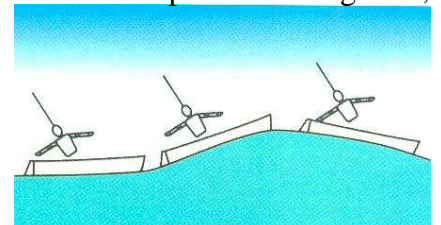
1. Būtina pastoviai palaikyti greitį ir stengtis, kad jachta ant kiekvienos bangos prarastu kiek galima mažiau dinaminės energijos.
2. Energija prarandama, kylant į kiekvieną bangą, atsitrenkiant bangai (į priekinį trančą, bortą arba kūną) ir nuo išilginio siūbavimo.

Kylinis siubavimas

Kada jachta siubuoja kylinėje plokštumoje, nosis ir galas laikas nuo laiko pasikelia ir nusileidžia. Ant bangos jų vertikalus judėjimas padidėja, sunaudodamas judesio energiją ir sustabdydamas jachtą. Kuo lengvesni bus nosis ir trančas, tuo mažiau bus sunaudojama energijos. To galima pasiekti sekančiais būdais:

1. Aplengvinti kiek galima nosį ir trančą. Maistas, gėrimai, šlapia kempinė, švartovas, semtuvas ir t.t. turi būti prie švarto šulinio.
2. Sėdėti reikia menamoje ašyje, per kurią jachta supasi, taip, kad supdamasi jachta judėtų laisvai, nekilnodama vairininko svorio. Supasi tik jachta, jūs sėdite lygsvaroje ir tuo pačiu mačinate energijos sunudojimą. Pasulio čempionate, Argentinoje, tokios technikos efektyvumą pademonstravo Ramonas Olidenas. Jis sėdėjo ant vienos kojos, lengvai atsilošęs atgal ant skersinės jachtos supimosi ašies ir plaukė labai greitai, esant nedidelei muštai bangai.

*Vairininko kūnas randasi vienoj vietoj
– supasi tik jachta*



Kilimas į bangą

Energija ir greitis prarandami, kai per bangą reikia pernešti jachtos svorio centrą. Kuo daugiau laiko reikia sugaišti jachtos kilimui į pavėjinę bangos pusę, tuo daugiau energijos sunaudojama ir daugiau greičio prarandama. Ant smulkios bangos ta problema neiškyla, tačiau, augant bangai, auga ir sunkumai jos įveikimui. Jeigu jūs prarasite greitį, todėl, kad jį atgauti, prireiks laiko, per kurį suspės atsirasti dreifas (praradus greitį, prarandama keliamoji galia ir jos skersinė sudedamoji ant švarto), todėl greitį reikia palaikyti pastoviai.

Vėjas stipriausiai pučia antvėjinėje bangos pusėje ir jos viršūnėje. Tai reikia išnaudoti – išbėgėkite jachtą ir maksimaliai kilkite. Kylant įsekančią bangą, reikia atkristi, kad neprarastumėte greičio ir vėl išbėgėkite, kylant, jums reikia užkilti kiek galima aštriau, kad įveikti tokią keterą.

Smūgis į bangą

Bangos smūgiai į priekinį trančą pražūtingai veikia greičiui. Ypatingai aštri ši problema ant smulkios muštos bangos, dėl jos dažnumo ir statumo. Kaip išvengti smūgių?

1. Pasislinkite atgal, keldami jachtos nosį į viršų.
2. Veskite jachtą lygiu kyliu – tai padės išvengti bangų smūgių į priekinio tranco apatinį pavėjinį kampą.

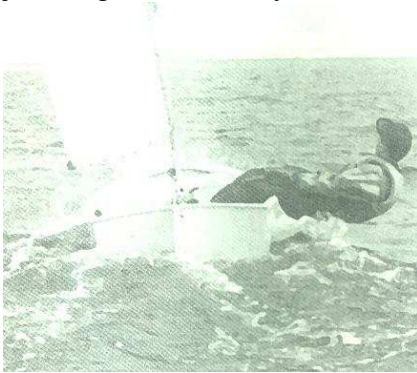
3. Atkrienuokite, išsaugodami pusisusvyrą ir nepamirškite apie išilginį siūbavimą – stenkitės sėdėti taške, kuriame praeina skersinio supimosi ašis.

Atsiradus didesnei bangai, akimirkai atsilenkite atgal, kad pakelti nosį virš keteros. Jachtą truputi pristabdys (daug mažiau negu atsitrenkus į bangą) ir vėl pagreitės, praėjus bangai. Kūnas visą laiką turi būti judėjime – į bangos taktą švelniai atsilenkite pirmyn ir atgal – per klubus ir liemenį. Bangos smūgis į vairininko kūną taip pat veikia jachtos greitį, ypač tuo atveju, jeigu atkrienuojant, jūsų kūnas primena sraigę ir liemuo yra žemiau falšborto. Stebėkite bangas – kai tik atsiras tikimybė atsitrenkti į bangą, ištieskite kojas ir kelkite liemenį, kad išvengti bangos smūgio.

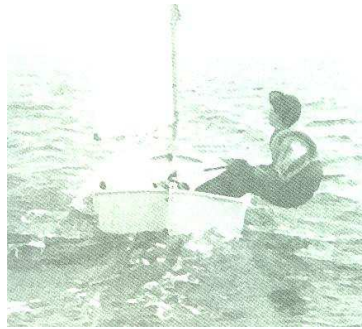
LAVIRUOTĖ STIPRIU VĖJU

Bendros problemos

1. Bloga krienavimo technika.
2. Per didelis krienas, kuris neleidžia pervaryti vandenį kokpite į antvėjinę pusę, kad galima būtų jį išsemti: pertemti groto šotai, bloga krienavimo technika.
3. Nekontriuojamas jachtos kilimas ant škvėlų iki leventiko.
4. Apsivertimas – jeigu stiebas liko stepse, nedidelė problema. Jeigu iškrito iš stepso, tai atsistatant jachtą, galima sulaužyti tiltelį. Patikrinkite ar stiebas gerai pririštas.



Ištiesk kūną ant vėjo gūsiu



Nurimus vėjui laikinai atsisėsk



Plaukite greitai ir laisvai su giko galu už borto, kol netapsite sukiasvoriu

Kam reikia semti vandenį

Vandenį išsemti, plaukiant stipriu vėju, tiesiog būtina. Jeigu to nedaryti, tai yra galimybė visai nebaigti lenktynių. Pripilkite pilną kibirą vandens ir pajuskite, kiek jis sveria. Dabar įpilkite jį į jachtą. Vandens jachtoje beveik nesimatys. Jeigu jachtoje teliuškuoja keli kibirai vandens, vadinasi jachta pasidrė sunkesnė. Ji sunkiau kils į bangą, daugiau vandens patenka per falšbortą, bus sunkiau atkrienuoti ir vairuoti. Jums reikės atkrienuoti susikaupusį pavėjinėje kokpito pusėje, jachtą vers dar daugiau ir situacija gali tapti nebevaldoma.

Vandens sėmimo technika

Kad išsemti vandenį nesustokite. Nesvarbu, su koku greičiu jūs plaukiate semiant – jeigu jachta plaukia pirmyn, ji nedreifuoja. Atleiskite groto šotus, kad atsirastu antvėjinis krienas, kūną laikydami už borto. Pasilenkite ir pasisemkite vandens, judesiu į pertvarą arba už pertvaros judesiu į antvėjinį bortą. Veskite jachtą švelniai pirmyn ir aukštyn – kylant, jeigu atsiranda pavėjinio krienas pavojus ir krentant, jeigu jachta per daug krienuojasi į vėją arba palukia per daug lėtai.

Kada pas jus pradės gautis, pabandykite daugiau pritempti šotą, pasinaudojant vėjo susilpnėjimu arba tarpu tarp bangų, kad galėtumėt greitai pasilenkus pasemti vandenį, be greičio praradimo. Galš gale jūs pastebėsite, kad viena ranka galima laikyti šotą ir vairo prailgintoją, o kita ranka semti: nenustojant krienuoti, truputi užkilti, kad vanduo atbėgtu prie antvėjinio borto, greitai pasilenkti ir pasemti vandens jau atkrentant, kad neprarasti greičio.

Atkrienvimas

Labai efektyvu atkrienuoti ant tiesių kojų (kaip ant „Laserio“), keliant kūną, kaip galima, aukščiau virš vandens. Aukštiesiems lenktynininkams tai reikia daryti bet koku atveju. Be kita ko, toks būdas mažiausiai kenkia kojų sanariams. Išsirinkite padėtį, kurioje galėsite efektyviai krienuoti visą plaukimą – tada pas jus liks jėgų intensyviai dirbti trumpose distancijos atkarpose.

Vėjo gūsiai

Kad išlaikyti jachtą lygiame kylyje, leiskite šotus, tiesiant ranką per alkūnę ir atkrienuokite iš visų jėgų. Pagerėjus momentui, užtempkite šotą taip, kad ant sekančio škvaiuko vėl būtų galima atleisti ir grįžkite saavo pradinę padėtį.

Švertas ir sunkiasvoriai

Sunkiasvoriams lenktynininkai, pučiant stipriam vėjui, gali plaukti su pilnai nuleistu švertu. Tačiau, jeigu jachta pradeda gulėti ant vairo, tai nepamaišytu švertą palenkti atgal, kad jachta nustotų kilti.

Švertas ir lengvasvoriai

Lengviems sportininkams, stiprėjant vėjui, tenka kelti švertą, kad sumažinti krienvimo momentą ir išlaikyti jachtą lygiame kylyje. Esant tokiai sąlygai, kad jachta plaukia pirmyn, tai praktiškai nepakeičia dreifo, o vairininkui žymiai padeda.

STIPRUS VĖJAS – TRUMPAI APIE SVARBIAUSIA

1. pilnas burės galingumas jau nebereikalingas: priekinė kraštinė įtempta, burė kietai pririšta prie stiebo (išskyrus falinį kampa), stipriai pritempti špritas ir giko atotampa: naudokite stiklinės tipo stepsą (jis tvirtesnis).
2. Pasislinkite atgal, kad pakelti jachtos nosį.
3. Palaikykite greitį – atkrienuokite, kaip galima stipriau, dirbkite šotais, nekylant ant škvaiukų.
4. Vėjui susilpnėjus, pritempkite šotus, pasislinkite į vidų ir pasistenkite išsemti vandenį, nes tabdant greičio.
5. Eikite pilnai ir greitai. Pas visus, išskyrus sunkiasvorius, gikas laviruotėje išeina už tranco kampo.
6. Kad išlaikyti jachtą lygiame kylyje, pakelkite švertą iki 25 cm.
7. Prieš pasisukant, išsirinkite ramesnį momentą ir sukites ant bangos keteros. Gali liūdnei baigtis, jeigu jūs pasisusite ir atasiremsite į bangą.
8. Skaudu būtų po posūkio sustoti leventike – jachta iš pradžių sustoja, po to pradeda judėti atbula. Kad išeiti iš tokios padėties, vairą pasukti į tą pusę, kur norite, kad pasisisuktų trancas ir pakelkite švertą $\frac{3}{4}$ - jachta apsisuks.
9. Kad sėmingai grįžti namo per „uraganą“ – nuimkite špritą ir plaukite tik su apatine burės dalimi.

GREITIS PILNAME KURSE

Burės centruotė

Svarbu suprasti, kad greitis automatiškai nepadidės, po to kai atkrisite, apėjęs ženklą. Pasiiekti didelį greitį pilname kurse taip pat svarbu, kaip ir laviruotėje.

Leidžiantis žemyn, burės pastatymas turi būti orientuotas pagal vėjarodes ant priekinės ir užpakalinės kraštinės. Atleidinėkite šotus, praleidžiant giką už stiebo iki tol, kol jachta nepradės prarasti lygsvaros – viena iš burės traukos jėgos sudedamųjų stumia stiebą į antvėjinę pusę. Silpnu vėju galima ir reikia leisti giką į priekį už stiebo: esant jachtai perkrienuotai, gikas, veikiamas savo svorio, bus pavėjinėje pusėje. Vėjui sustiprėjus, išilginė burės traukos sudedamoji padės lengvasvoriams užkrienuoti jachtą. Stiprėjant vėjui, pradžioje lengvasvoriams, o po to ir sunkiasvoriams reikės pritempti šotus (kuo stipriau pūs, tuo stipriau), kad neapsiversti ant savęs. Tokiuose sąlygose giko atotampą reikia užtempti, atitinkamai su vėjo stiprumu, kad sumažinti burės susukimą. Bakštage burė turi būti pilvota. Fordevinde, kada vėjarodžių neįmanoma nulaikyti horizontalioje padėtyje, burę reikia išplokštinti.

Švertas

Tipiška klaida, plaukiant pavėjui – per daug įleistas švertas.

Užkrienuokite jachtą ir pažiūrėkite, kokioje padėtyje švertas yra šverto šulinyje. Fordevinde švertas privalo būti visišškai iškeltas, išskyrus plaukimą stipriu vėju. Plaukiant bakštagu, švertą reikia tik tiek įleisti, kad panaikintu dreifą.

Padirbėkite su švertu per treniruotes – jūs įsitikinsite, kiek mažai reikia šverto ploto, plaukiant pavėjui. Prisiminkite, kad kiekvienas pakelto šverto centimetras sumažina šlapią paviršiu 58 cm², atitinkamai sumažindamas ir trintį. Patogumui, ant užpakalinio šverto krašto uždažykite atžymas kas 10 cm.

Diferentas

Teisingas diferentas turi lemiama reikšmę greičiui. Jeigu jūs sėdite per daug pasislinkęs į priekį, trancas pradeda raustis į vandenį, keldamas bangą ir didindamas bendrą šlapią paviršių. Tai gali iššaukti ir panėrimą ir bročingą (ypač lengvasvoriams). Jeigu jūs sėdite gale, trancas pradeda tempti vandenį paskui save. Tai neigiamai veikia jūsų greitį, jeigu jūs ir plaukiate lėtai. Idealus noras būtų, kad paskui jachtą neliktų iš vis jokio pėdsako. Silpnu vėju sukiasvoriai priversti ieškoti aukso vidurio, jie skandina ir priekį ir tančą. Lengvasvoriai praktiškai gali išvengti diferento ant nosies ir galo. Pas juos kita problema: ant škvaiukų jie priversti pasislinkti atgal ir persisverti per bortą, kad pakelti jachtos nosį ir kad „neartu“ vandens.

Užkrienuvimas

Užkrienuoti jachtą pilname kurse rizikinga, tačiau tuo pasiekiamas didžiausias greitis ir palaikomas, kol neatsiranda galimybė glisuoti.

Aštrus bakštagas (galfindas)

Nesant sąlygu glisuoti, jachtą reikia laikyti su antvėjiniu krienu, kad sumažinti šlapią paviršių.

Pilnas bakštagas (fordevindas)

Plauiant pilnais kursais, jacha kyla todėl, kad B.C. yra randasi šone. To galima išvengti, užkrienuvus jachtą ant savęs, į vėją. Panardintas kraštas neutralizuoja sukamąjį efektą, sukeliama grotas: jachta bus subalansuota, esant minimaliam šlapiam paviršiui, kas padidins greitį.

Technika

Egzistuoja skirtingi užkrienuvimo būdai. Pavyzdžiui: artimesnę trancui koją užkabinkite už kriendiržio arba įsprauskite už dugno po savim, o antąją įsprauskite už krašto. Paeksperimentuokite – kai kuriems meistrams pavyksta užkrienuoti ir glisuoti, statant vieną koją į priekį už pertvaros. Kiti užkrienuoja laikydami ranką už šverto, kiti – už diržų. Efektyvus būdas: vairininkas laiko šotą už stoporinio bloko, kad būtų galima laisvai dirbti, esant reikalui, „linktelėti“, išlaikant pusiausvyrą, palaikant maksimalų greitį. Užkrienuojant ant bangos, vairuokite lygiau, papumpuokite vėją, dirbdami šotais, keičiant diferentą ir maksimaliai pagreitėjant nuo bangos.

Glisavimas

Kad „optimistas“ glisoutu, reikalingas geras vėjas, tačiau jeigu pavyksta, jachta „skrenda“.

Technika

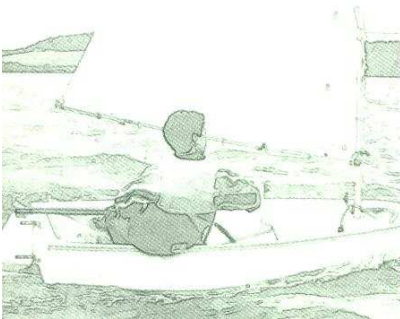
Nestabiliose glisavimo sąlygose laikykite jachtą absoliučiai lygiame kylyje ir stebėkite škvaiukus. Susilpnėjus, plaukite aštriau. Kai pajusite, kad tuoj ateisškvalas, pradėkite atkrienuoti (netjeigu plaukiate su nedeliu antvėjiniu krienu) ir kriskite su škvaiu. Papumpuokite su šotais ant škvai (vieną kartą ant vieno škvai). Bet kokiais būdais stenkitės jachtą išlaikyti lygiame kylyje, labai stiprių škvaių metu atleidinėkite šotus, - nuleiskite vėją nuo burės, o po to vėl pritempkite, kad sekantį kartą vėl būtų ką atleisti. Jeigutai nepadeda arba neužtenka jėgų darbui su šotais, ant škvaių kriskite – grotas atsidurs virš jachtos ir jūs išsaugosit pusiausvyrą. Po

to, kai škvallas praeis, užkilkite, kad greičiau gauti sekanti vėjo sustiprėjimą ir būti kurse. Lengvasvoriams būtina turėti galimybę atkrienuoti, sėdint ant galinio kampo, kad jachtos nosis nepanertu – tam sureguliuokite diržus.

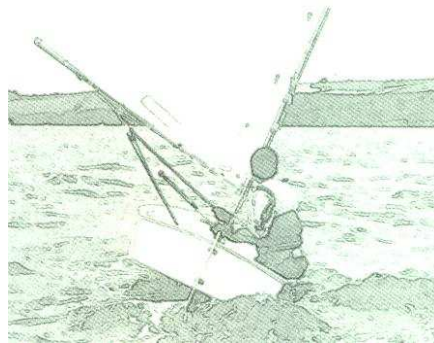
Bangos pilname kurse

Štai kada atsiranda buriavimo smagumas. Baigiasi laviruotės kankynė ir prasideda pasaka.

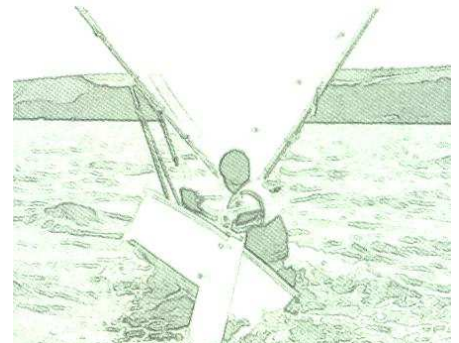
Tikslas – kaip galimailgiau išsilaikyti ant bangos keteros. Ant pavėjinio bangos krašto pas jus švarus ir stiprus vėjas ir jūs galite ramiai risti žemyn – vandens judėjimas tampa paleda. To ir reikia siekti. Bangų tarpe vėjas silpnesnis ir vandens masių judėjimas stabdo jachtą.



Plaukiant bakštažu, visivėjarodžiai privalo rodyti atgal ir būti horizontalūs. Nedidelis antvėjinis krienas teigiamai veikia jachtos balansui



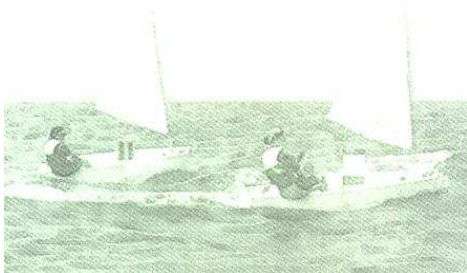
B.C. yra virš jachtos centro, švertas ir vienas kraštas pilnai pakelti, kad sumažinti šlapių paviršių. Vairininkas laiko šotą virš stoporinio bloko, kad sumažinti trintį ir efektyvesniam darbui



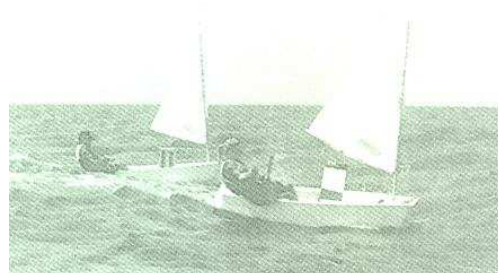
Burė stumia stiebą į dešinę, įvandenį pavidintaskraštas stumia jachtos nosį į pavėjį. Vienintelė išeitis – pasisverti į priekį ir smūgiu priimti šotus

Kaip sėsti ant bangos

Ir taip jūs išėjote į jūrą, kur pakankamai stiprus vėjas ipūtė didelę bangą. Sėsti ant bangos – tai tas pats, kaip išokti į važiuojantį traukinį: prieš šokant, reikia, kaip reikiant išibėgėti. Todėl, kol jums iš galo artėja banga, palengva kilkite, palengva pritraukite šotą ir kartą papumpuokite, jei atėjo škvalliukas (pagal BVT, pumpuoti galima vieną kartą ant vienos bangos ir vieną kartą ant vieno škvalliuko). Kai banga pradeda kelti trančą, pasislinkite atgal, atkrienuokite jachtą ir energingai kriskite nuo bangos. Stebėkite, kad jus neapverstų įvėją. Pajuskite pagreitėjimą. Jachta turi išibėgėti iki bangos greičio, kitaip banga bus praleista. Todėl truputį pasislinkite pirmyn, kad atlaisvinti trančą ir jachta vėl lėks į priekį kartu su banga jos pavėjiniu skardžiu. Turėkite omenyje, kad staigiai pagreitėjus, galima atsiremti sekančią bangą. Kad to neįvyktų, užkilkite ir plaukite įstrižai bangos.



Jachta sulėtėja ant antvėjinio bangos krašto



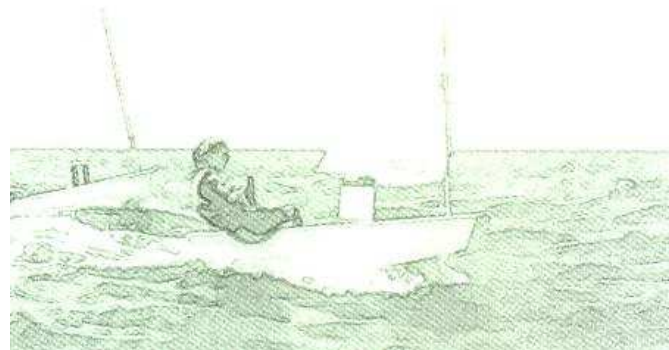
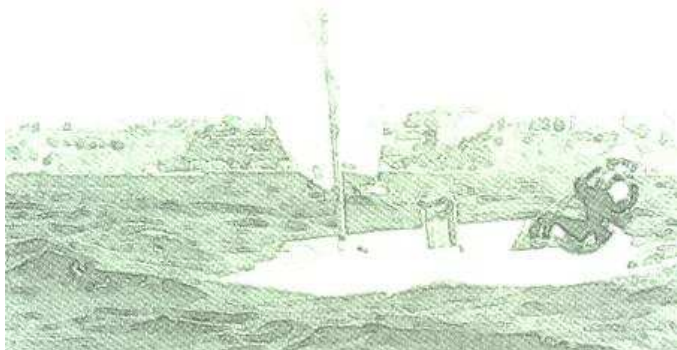
Iš galo ateina sekanti banga. Atkriskite, kartą priimkite burę ir atsilenkite atgal, kad nepanirtumėte



Glisavimas ant pavėjinės bangos pusės

Jeigu banga praleista

Ką daryti jeigu, būnant tarp dviejų bangų, jachta sulėtėja ir sekanti banga pračina pro šalį? Arba jeigu vairininkas paprasčiausiai praleido bangą. Išėjis yra: užkilkite, kad išsaugoti greitį ir plaukite greitai ir aštriai į vėją, šalia antvėjinio bangos skardžio ir tarpubangio. Po to nukraskite ant pavėjinio sekančios bangos krašto. Esant nestabiliam bangavivui, reikia stebėti jų susidarymą, kad nepraleisti galimybės pagreitėjimui.

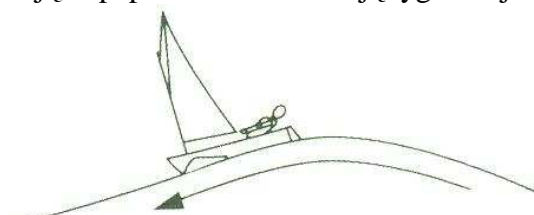


*Pilname kurse ant geros bangos visada
Būtina pakankamai pasislinkti atgal*

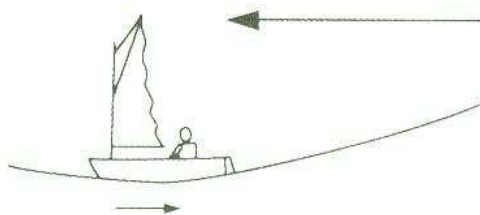
Glisavimas ant bangos keteros - greičiau nebūna

Pampingas

Pasilenkite į jachtos vidų, paimkite šotus prie stoporinio bloko arba už galo tarp stoporinio bloko ir bloko ant giko ir greitai, iš visų jėgų, pritraukite jį, kiek galite. Kad išlyginti jachtą, jums prireiks atsilošti atgal, o po to, kai šuolis baigtas – atgal į vidų. Toks judėjimas leidžiamas su sąlyga, kad vairininkas neperkrienuoja jachtos į vėją, o paprasčiausiai laiko ją lygsvaroje.



Pasilikite ant priekinio bangos skardžio



Atsidurti tarp bangų – prarasti greitį