

המדריך השלם לנשיט



המדריך השלם לִשְׂיט

סטיב סלייט





תוכן העניינים

9	הקדמה למהדורה העברית
9	פתח דבר
10	חדוות הַשִּׁיט
12	מבוא
20	עקרונות בסיס
22	בטיחות בַּשִּׁיט
24	חלקי הסירה
30	ציוד חיוני
32	כיצד סירות שטות
36	היגוי הסירה
40	כיווני ההפלגה
42	חבלים וקשרים
48	חתירה במשוטים
50	הובלת סירות קטנות
52	שמירת מרחק מסירות אחרות
54	מונחי מזג־אוויר בסיסיים
56	שִׁיט בים או בימים ובאגמים
58	שִׁיט בסירות קטנות
60	בחירת סירה קטנה
64	ביגוד מגן
68	הרכבת המערך
74	צמצום המפרשים
76	ההגאי והצוות
78	הכוחות המשפיעים על הסירה
82	היציאה למים
84	הורדת מפרשית למים
86	טכניקות בסיסיות
90	סיבוב
94	מהפך
98	הפלגה לאורך נתיב
102	הפלגה אל החוף וממנו
108	היקשרות ועגינה
110	תגובה להתהפכות
116	אדם בים
118	אחסון הסירה לאחר הַשִּׁיט
120	שִׁיט סירות קטנות מתקדם
122	סירות תחרותיות
126	שיפור הטכניקה
132	תרגילי שִׁיט
136	שימוש בטרפזים
140	סיבוב ומהפך
144	ספינקרים
150	שליטה בספינקרים
152	ספינקרים א־סימטריים
156	מפרשיות לשִׁיט יחיד
160	מפרשית בעלת קיל (שֶׁדֶרֶן)
162	שִׁיט במפרשית בעלת קיל (שֶׁדֶרֶן)
164	הובלת מפרשית בעלת קיל (שֶׁדֶרֶן)
166	סירות קֶטְמָרן
170	שִׁיט בסירות קֶטְמָרן
174	כיוון הסירה
180	שִׁיט במזג אוויר סוער
184	תחרויות
	המשך ◀

מקרא
הסמלים הבאים מופיעים במדריך כולו.

↑ כיוון הרוח
↓ כיוון הזרם
↓ כיוון הסירה

הקדשת הסופר
מדריך זה מוקדש לאמי, איירון

שימו לב
כמו בענפי ספורט רבים אחרים, גם בַּשִּׁיט טמונים סיכונים.

אל תסתכנו – לבשו חליפות ציפה או חגורות הצלה. שייטים מתחילים חייבים לדאוג לבטיחותם.

מחווית הַשִּׁיט יכולים ליהנות גברים ונשים כאחד. מדריך זה כתוב בלשון זכר מטעמי נוחות בלבד.

אף שהמחברים, ספקי תוכן אחרים, דורלינג קינדרסלי ושטיינהרט שרב נהגו בהקפדה סבירה בהכנת ספר זה, אין הם ערבים לנכונותו או לשלמותו של המידע בספר, ואין הם מקבלים על עצמם, במידת האפשר, כל חבות הנובעת מהשימוש בו.

בקשה
אם יש בידיכם עדכונים למידע המופיע במדריך זה, אנא כתבו אל: **שטיינהרט שרב מוציאים לאור, ת.ד. 8333, אזה"ת ספיר, נתניה 4250519**, או צרו קשר באמצעות האתר שלנו בכתובת **www.haolam.co.il**

ייעוץ מקצועי למהדורה העברית
צוות המדריכים במועדון דרך הים, בראשות תומר אלעד קראו והעירו - יוס'ה דרור, עמית אורן, דן ברייטל, דודי פרינד, מוטי שחורי, עמיר ארד, אמיר סקיבה, סמי חן, מרינה טוגר

מסת"ב 0-420-459-965-978
שטיינהרט שרב מוציאים לאור בע"מ
ת.ד. 8333, אזה"ת ספיר, נתניה 4250519
דואל: mail@haolam.co.il
להזמנת ספרים ומפות: haolam.co.il
facebook.com/haolam.travel 
העזרים הוא סימן מסחרי של שטיינהרט שרב מו"ל בע"מ
עברית: מרים אלבו, סילבי אלמוג ואיגנה מייכאלי
עריכה: אורי רדלר


A Dorling Kindersley Book dk.com
Eyewitness Guide The Complete Sailing Manual
2012, Copyright © Dorling Kindersley Limited
© (עברית) שטיינהרט שרב מוציאים לאור בע"מ 2018
מהדורה עברית ראשונה 2018 - תשע"ח
כל הזכויות שמורות. אין לשכפל, לצלם, להקליט, לתרגם, להציג, לאחסן במאגרי מידע, לשדר או לקלוט בכל דרך או בכל אמצעי אלקטרוני, אופטי, מכאני או אחר כל חלק שהוא מהחומר שבספר זה, ללא רשות מפורשת בכתב מבעלי הזכויות.



תוכן העניינים המשך

נְשִׁיט יאכטות

היכרות עם נְשִׁיט יאכטות	190
בחירת יאכטה	192
תכנון היאכטה	194
יציבות	196
מערך ומפרשים	200
מעל הסיפון	202
בתוך הסירה	206
ציוד מגן	210
עבודת חבלים ביאכטה	214
מיומנויות נְשִׁיט בסיסיות	220
שימוש בדינגי	226
הכנות להפלגה	232
תמרוני מנוע	234
הפלגה עם מפרשים	236
סיבוב	238
מהפך	240
איזון המפרשים	242
צמצום מפרשים	244
הגדלת שטח המפרשים	246
היקשרות לרציף	250
רציפים במרינות	258

היקשרות ליאכטה

היקשרות בגישת חרטום או ירכתיים	268
היקשרות לעמוד	270
היקשרות למצוף	272
עגינה	274
הפלגה ארוכה	278
מניעת התנגשות	284
עלייה על שרטון	290
אדם בים	294
נְשִׁיט בלילה	296
נְשִׁיט בערפל	300
נְשִׁיט במזג אוויר סוער	304

ניווט

מתחילים לנווט	308
מפות	312
המצפן	314
ציוד לשרטוט על מפה	318
מכשירי ניווט	322
ניתוב	326
כרית וזרמי גאות ושפל	328
תכנון קורס ההפלגה	332

שרטוט מיקום

קביעת מיקום (פיקס)	348
מיומנויות להפלגה ארוכה	352

מזג־אוויר

גורמי מזג־האוויר	358
מערכות מזג־אוויר	362
שינויים יומיומיים	364
השפעות היבשה	366
סופות	370
ערפל	372
חיזוי מזג־האוויר	374
סולם בופור	376

תחזוקת הסירה

גוף הסירה	382
הסיפון	384
המערך	386
המפרשים	390
פנים הסירה	392
מערכת החשמל	394
מערכת המים	396

מנועים

תיקונים שוטפים	408
----------------	-----

בטיחות

תיקוני חירום	414
קריאות מצוקה	416
נטישת הסירה	418
עזרה ראשונה	422

תקנות בין-לאומיות למניעת התנגשויות

בים, 1972	428
תודות	432
מילון מונחים בעברית	439
מילון מונחים באנגלית	440
אינדקס	445

הקדמה

הכל התחיל בצריף במרינה בהרצליה, הנטר 31 משומשת, והרבה אהבה לים ולאנשים.

הקשר לים רק התחזק, אך מהות המועדון אינה לא רק לימוד שייט. דרך הים היא הרפתקה, היא מסע של גילויים, של חופש ושל נטילת אחריות, לקיחת ההגה לידיים, מילולית ומעשית כאחד.

אנשים מגיעים לדרך הים מסיבות שונות: לחלקם השייט מתקשר לגילוי עצמי ולחיבור לטבע; לחלקם השייט מתקשר עם הדברים הטובים בחיים, לפגוש אנשים חדשים, לשוט למרינה עם השקיעה בירכתיים וביד כוס יין טוב; לחלקם זה הרצון ללמוד ולהכיר עולם חדש של ידע, לצאת להרפתקאות ולרכוש את היכולת להיות סקיפר של ספינת מפרש בכל מקום בעולם.

עם השנים הפכה דרך הים לקהילה של אנשים שהאהבה לים והחוויות המשותפות קושרות אותם יחד.

ספר זה נועד להיות מקור ידע מקצועי לכל מי שמבקש להיכנס לעולם השייט ולכל שייט ותיק שירצה לרענן את זכרונו או להמשיך וללמוד. פרויקט תרגום הספר לעברית ועריכתו המקצועית היה תהליך מורכב ומאתגר, אך כעת גם לרשות הסקיפרים הישראליים יש ספר לימוד מעמיק ואיכותי, כתוב בשפה קולחת ומעוצב בקפידה. היוזמה לתרגום ספר זה היא ביטוי לשאיפה שלנו בדרך הים לקדם את המקצוענות בענף השייט הישראלי ולרצון להעביר את הידע שצברנו לכמה שיותר שייטים.

הרבה דברים השתנו מאז שהקמנו את דרך הים: יש לנו יאכטות חדשות, כיתות לימוד מרווחות וצוות מדהים של מדריכי השייט הטובים בישראל. אבל יש דברים שלעולם לא ישתנו. דרך הים תמיד תהיה בית חם לשייטים, לאוהבי הים ולכל מי שמחפש הרפתקאות חדשות.

 3. סימון

יוסי סוקולוב
דודי סימון
מייסדים ומנהלי דרך הים

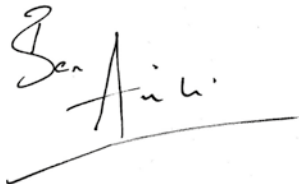
פתח דבר

השייט זורם בדמי. אבי רודי היה שייט נלהב, והיה הסקיפר של היאכטה Second Life בתחרות וויטפֶרד מסביב לעולם הראשונה בשנת 1973-74. קריירת השייט שלי החלה בגיל שמונה, כשמשפחתי התגוררה בֶּרְסֶטְרוֹנְגֶט, בקורנול שבברזילניה. הסירה הראשונה שלי היתה מפרשית קטנה מדגם אוסטימיסט. הצטרפתי למועדון השייט המקומי והתחלתי להשתתף בתחרויות לאומיות לנוער. מהר מאוד הפך עבורי השייט מתחביב לאורח חיים.

אני זוקף חלק ניכר מהצלחותיי בגיל צעיר להדרכה המצוינת שקיבלתי ממדריכיי וממאמניי. ההנאה היתה עבורי תמיד המרכיב העיקרי בשייט, ולדעתי, זהו כלל חשוב מאוד באימון צעירים.

הדרכה איכותית, שתלמד אתכם את הטכניקות הנכונות ותשפר את מיומנויות השייט שלכם, חיונית בכל גיל. הדרכה כזו תסייע לכם לשמור על בטיחותכם ותגדיל מאוד את ההנאה והסיפוק שתשאבו מהשייט.

שייט הוא ענף ספורט מורכב. לא לכולם יש גישה נוחה להדרכה, אך ספרו של סטיב פותר את הבעיה הזאת. בין אם תרצו להשיט מפרשיות קטנות או יאכטות גדולות יותר, לשוט להנאתכם או להתחרות, תשוקתו של סטיב לשייט - והמידע המקיף המפורט במדריך הזה - יאפשרו לכם להפיק את המיטב מזמנכם בים.



שייט נעים!

בן אינסלי (Ben Ainslie) זוכה ארבע מדליות זהב ומדליית כסף אחת באולימפיאדות מ-1996 עד 2012. זכה ארבע פעמים בתואר שייט השנה של הפדרציה הבינלאומית לשייט וזוכה גביע אמריקה לשנת 2013.



חלקי הסירה

הכרת שמות חלקי הסירה השונים, והבנת תפקידם, היא צעד חשוב ראשון בלימודי השיט. שמות החלקים והמונחים שמתארים פעולות שונות בסירה הם חלק משפת השיט, שהתפתחה במשך מאות שנים, ומגדירה את כל היבטי הימאות. לכל סירות המפרש יש כמה חלקים משותפים, ועל אף שאין צורך לזכור בעליפה את תוכנו של מילון השיט כולו, כדאי לכם להכיר את מונחי היסוד.

גוף הסירה

גוף הסירה מספק לסירה את יכולת הציפה שלה. ברוב המפרשיות וברבות מהסירות הגדולות בנוי הגוף מפברגלס, אך יש מפרשיות בעלות גוף עץ או פלסטיק יצוק. יש גם יאכטות שגופן בנוי מאלומיניום, מפלדה או מבטון מזוין קל. מתחת לגוף הסירה יש להב המכונה קיל או שדרן, שתפקידו להפחית את ההיסחפות הצידה. ברוב המפרשיות הקטנות יש קיל נייד המכונה חרב. בסירות גדולות יותר יש בדרך כלל קילים קבועים מתחת לגוף הסירה. הקיל הקבוע מספק יציבות רבה יותר, בזכות משקלו. חרב מסוג סנטרבורד (centerboard) מתקפלת פנימה אל תוך תיבה. כשמוצאים את הסירה למים או כשמוציאים אותה מהמים מקפלים אותה לתיבה, ובדרך כלל אין מנתקים אותה מהסירה. חרב מסוג דאגרבורד (daggerboard) נעה במאונך. כשהסירה איננה בשימוש, שולפים אותה מהתיבה, ובדרך כלל מאחסנים אותה בשק מיוחד ששומר עליה.

לוח ההגה

לוח ההגה משמש לכיוון הסירה. במפרשית קטנה, הוא מופעל

באמצעות טילר (tiller), המצויד בדרך כלל במאריך, שמאפשר להגאי לשבת בצד הסירה. לוח ההגה במפרשיות יכול להיות מתרומם או קבוע. יתרונו של לוח הגה מתרומם הוא שאפשר להרימו כששטים אל החוף וממנו. לוח הגה קבוע, הרווח במפרשיות תחרותיות, קל ובדרך כלל גם חזק יותר, אך מקשה על השיט במים רדודים. ביאכטות גדולות יותר, נשלט לוח ההגה במקרים רבים באמצעות גלגל הגה שמותקן על מעמד בקוקפיט.

המערך וההתקנים

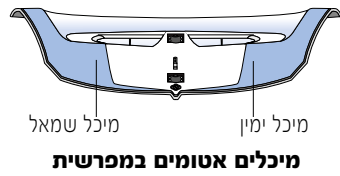
מערך המפרשים (עמ' 26) כולל תורן, מנור ומפרש אחד או כמה מפרשים. תפקיד המערך הוא להמיר את הרוח לכוח מניע שדוחף את הסירה קדימה. מערך המפרשים משתנה לפי סוג הסירה, אם מדובר במפרשית או ביאכטה גדולה יותר, ויש גם הבדלים בין דגמים שונים של סירות. ברוב הסירות, התורן נתמך במערכת כבלים המכונה מערך נייד. עם זאת, ברבות מהמפרשיות לשייט יחיד יש תורן ללא מערך נייד כלל. את המפרשים מרימים ומזיזים באמצעות מערכת חבלים המכונים במקובץ מערך נייד (running rig).

השייטים מכוונים את המערך הנייד באמצעות מערכת של גלגלות, ומשתמשים בתופסנים או ברווזים כדי לאבטח את החבלים. במפרשיות קטנות ניתן למצוא מערכות שליטה פשוטות מאוד לשם כיוון המערך, אולם במפרשיות תחרותיות יש מערכות מורכבות מאוד. בסירות בעלות מערכות מורכבות יכול הצוות לכוון את צורת המפרשים ואת כיפוף התורן כדי לשוט בצורה מיטבית.

גוף המפרשית

לרוב המפרשיות יש חרטום מחודד, אך לכמה מהמפרשיות הקטנות יותר יש חרטום רבוע, המכונה חרטום שטוח, שמגדיל את יכולת הציפה של המפרשית ומוסיף לה שטח. במפרשיות רבות יש סיפון קדמי מעל אזור החרטום, וסיפוני צד לאורך הצדדים. הספסל הוא מושב המותקן לרוחב הסירה; לעתים יש גם ספסלים צדיים מתחת לסיפוני הצד. במרכז הסירה ולאורכה נמצאת החרב, שאותה אפשר להוריד למים דרך חריץ בתחתית הסירה.

תאי ציפה
כל מפרשית קטנה חייבת להיות מצוידת בתאי ציפה, שיאפשרו לה לצוף במקרה של התהפכות או הצפה. בכמה מהסירות יש תאים אטומים בגוף הסירה, שמספקים את יכולת הציפה.



מיכלים אטומים במפרשית

מאריך טילר
מוט עץ או אלומיניום המחובר לטיילר בעזרת מפרק אוניברסאלי

סיפוני צד
אזורים מקורים בצדי הסירה, המשמשים לשיבה

ירכתיים
החלק האחורי של הסירה

דף ירכתיים
החלק השטוח שבירכתי הסירה

לוח ההגה
להב ניתן להזזה מתחת לגוף הסירה, שתנועתו מכוונת את תנועת הסירה

טיילר
מוט עץ או אלומיניום השולט בזווית לוח ההגה

חרב
להב שאפשר לסובב סביב צירו, להוריד למים או להחזיר לתיבה

ספסל רוחב
ספסל המותקן לרוחב הסירה

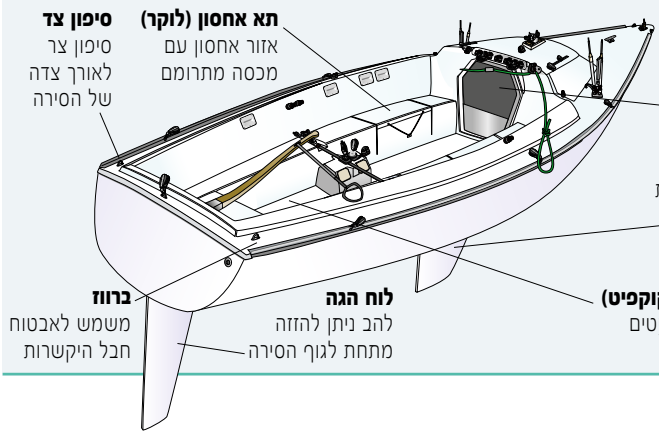
גוף הסירה
גוף הסירה

מפרשית בעלת קיל (שדרן)

סירות בעלות קיל (שדרן) קבוע גדולות וכבדות מרוב המפרשיות, ומשמשות במקרים רבים לתחרויות קצרות בקרבת החוף.

מאפיינים

קיל עם תוספת משקל, שיכול להיות קבוע (כמו בתמונה) או נייד, מקנה לסירה קטנה יציבות רבה יותר מאשר למפרשית, ומקטין את הסיכון להתהפכות. בקוקפיט הגדול יש מקום לכמה אנשי צוות.



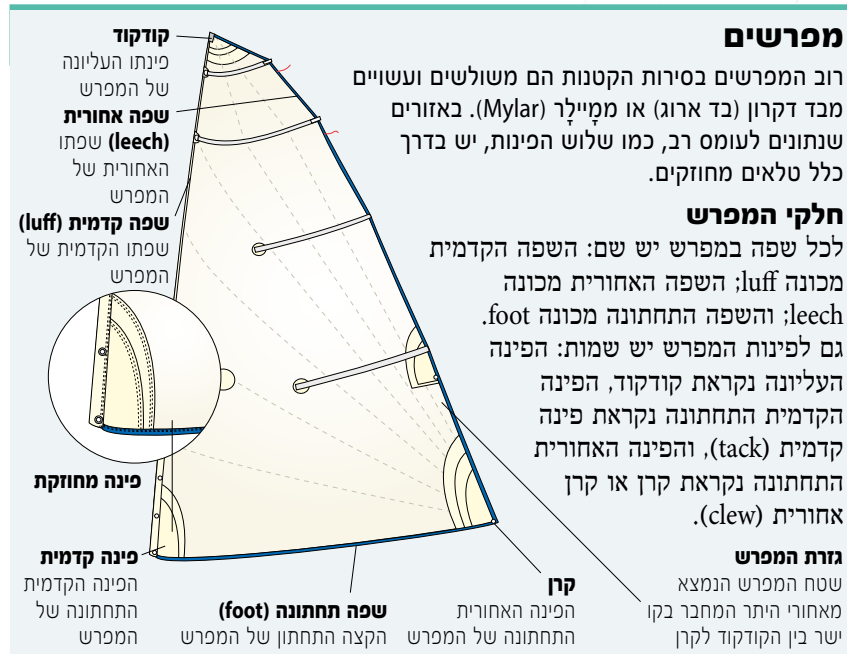
תא חרטום
גישה לאזור פנימי לאחסון ציוד ומפרשים

קיל (שדרן)
להב קבוע מתחת לגוף הסירה

עמדת ההגאי (קוקפיט)
אזור שממנו מְשִׁיטים את הסירה

לוח ההגה
להב ניתן להזזה מתחת לגוף הסירה

ברווז
משמש לאבטוח חבל היקשרות



מערכת נייד (running rig)

את המפרשים מניפים באמצעות מעלנים, ומכוונים באמצעות מיתרים. את המפרש הראשי מכוונים באמצעות המיתר הראשי, לרוב באמצעות מערכת גלגלות, שמשמשת להגברת הכוח. שההגאי יכול להפעיל על המיתר הראשי. המפרש החלוץ קטן יותר, ולכן אין צורך בדרך כלל במערכת גלגלות כדי לכוון את מיתרי החלוץ.

מיתר הקרן (outhaul)

חבל המחובר לקרן המפרש ומאפשר למתוח את שפתו התחתונה

גלגלת מיתר ראשי

מערכת גלגלות המשמשת להגברת הכוח שההגאי יכול להפעיל על המיתר הראשי

המיתר הראשי

חבל המשמש לכיוון המפרש הראשי

מיתרי חלוץ

חבלים שמחוברים לקרן המפרש החלוץ (אחד מכל צד), ומשמשים לכיוונו

בום-ונג

חבל (או כבל) ומערכת גלגלות שמחוברים מתחת למנוף ואל בסיס התורן למניעת התרוממות המנוף

מעלנים

חבלים המשמשים להרמת המפרשים, היוצאים מחלקו התחתון של התורן

מערכת המפרשים

למפרשיות רבות יש מערך מפרשים הקרוי מערך ברמודה או סלופ. מערך זה כולל מפרש ראשי ומפרש חלוץ, ששניהם בעלי צורה משולשת. מפרש החלוץ, המחובר לוונטה הקדמית מוסיף כוח הנעה והופך את המפרש הראשי ליעיל יותר. בנוסף, למפרשיות רבות יש ספינקר (עמ' 144-155), שמספק מהירות רבה יותר כששטים במורד הרוח. המערך הנייד (standing rig) כולל את כל הכבלים והחבלים שתומכים בתורן ובמנוף, ואילו המערך הנייד (running rig) משמש להרמת המפרשים ולשליטה בהם.

מפרש חלוץ

מפרש משולש בקדמת הסירה, המחובר לחרטום ומונף לפני התורן

ונטה קדמית

בכמה סירות קטנות יש כבל המחבר בין התורן לחרטום הסירה, ותומך בתורן. בסירות אחרות (כמו בתמונה) משתמשים בחבל דק שאותו אפשר להסיר כשהחלוץ מונף

מצליבים

מוטות אלומיניום או עץ בין התורן לבין הוונטה, שתפקידם להעניק תמיכה נוספת לתורן

תורן

מוט אנכי, בדרך כלל מאלומיניום, שתומך במפרשים. עקב (תחתית) התורן מוצב על הסיפון או בתחתית גוף הסירה

ונטה צד

כבלים מצד שמאל וימין של הסירה, התומכים בתורן

תושבת התורן

תושבת שקועה שבה מציבים את חלקו התחתון של התורן (עקב התורן)



חץ רוח

שבשבת קטנה בראש התורן מראה את כיוון הרוח. אפשר להשתמש במקומה גם בדגל ראש התורן.

שחיפים

פסים עשויים עץ או פיברגלס, המושחלים לתוך כיסים התפורים בשפה האחורית של המפרש כדי לשמור על צורתו. השחיפים יכולים להיות קצרים יותר, כמו השניים התחתונים באיור, או באורך מלא, כמו השניים העליונים

מקור (גוסנק)

מפרק המחובר לתורן את הקנוף

המפרש הראשי

מפרש גדול בצורת משולש, שמונף מאחורי התורן

מנוף

מוט אופקי, בדרך כלל מאלומיניום, שאליו מחוברים השפה התחתונה של המפרש הראשי

כיווני הפלגה

את כיוון השיט של הסירה מציינים לפי הזווית שלה ביחס לרוח. זוויות אלו מכונות בשם הכולל כיווני הפלגה (Points of sailing). כאשר משנים את כיוון השיט, יש לשנות גם את מיקום המפרשים, התקב והצוות בסירה, כדי להתאים לזווית החדשה ביחס לרוח.

קורס שיט

מגוון מונחים משמשים להבהיר מהו כיוון קורס ההפלגה וסוגו, וכדי לתאר היכן בדיוק נמצאת הסירה ביחס לרוח.

עלייה לרוח וירידה מהרוח

הפניית הסירה לכיוון הרוח נקראת עלייה לרוח, והפניית הסירה מכיוון הרוח והלאה נקראת ירידה מהרוח.

במעלה הרוח ובמורד הרוח

כל הקורסים שקרובים יותר למוצא הרוח (קרובים יותר לכיוון שממנו הרוח נושבת) מאשר לרוח צד נקראים קורסים במעלה הרוח (הפלגה בזווית חדה לרוח). כל הקורסים הרחוקים יותר מהרוח מאשר רוח צד נקראים קורסים במורד הרוח (הפלגה בזווית קהה לרוח).

מפנה שמאלי ומפנה ימני

מיקומו של המנור מתאר את מפנה הסירה: אם המנור נמצא בצד שמאל של הסירה, הסירה במפנה ימני. אם המנור נמצא בצד ימין של הסירה, הסירה במפנה שמאלי. אפילו ברוח מלאה, כשהרוח נמצאת בדיוק מאחורי הסירה, היא עדיין תהיה במפנה ימני או במפנה שמאלי, לפי מיקום המנור.

הפלגה בקדמית קהה

פנייה בזווית של כ-20 מעלות מרוח קדמית חדה תביא את הסירה לרוח קדמית. במצב זה יש לשחרר מעט את המפרשים ולהוריד כשלושת רבעי מהתקב למים.

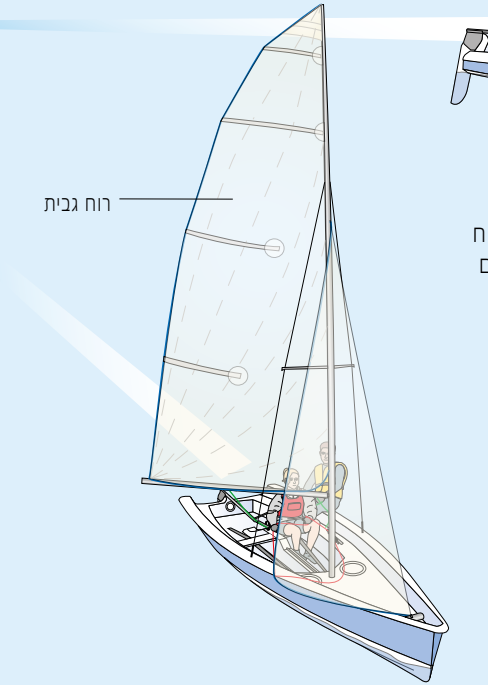


הפלגה ברוח קדמית

רוח גבית

הפלגה ברוח צד

הפלגה כאשר הרוח נושבת מצידה של הסירה, בערך בניצב לה, נקראת הפלגה ברוח צד. ברוב הסירות אפשר להגיע ברוח זו למהירות מרבית. המפרשים משוחררים למחצה והתקב מורדת למחצה.

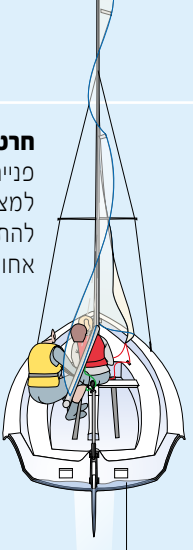


רוח גבית

ברוח גבית הרוח נושבת על צדה האחורי, הימני או השמאלי, של הסירה. המפרשים משוחררים והתקב מורדת לרבע.

חרטום מול הרוח

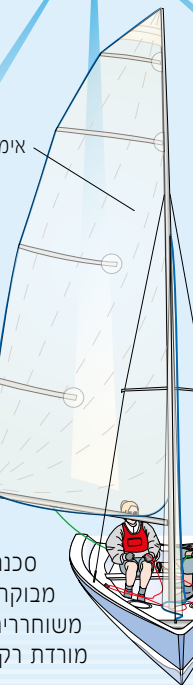
פנייה חדה מדי במעלה הרוח תביא את הסירה למצב של חרטום מול הרוח; המפרשים יתחילו להתנפנף והסירה תאט ובסופו של דבר תיסחף אחורנית.



חרטום מול הרוח

מול הרוח

סירות מפרש אינן יכולות להפליג ישירות אל תוך הרוח. הזווית הקרובה ביותר שרובן יכולות לשוט בה היא 40-45 מעלות מכל כיוון של הרוח האמיתית. בזווית זו הן מתקדמות במעלה הרוח במסלול זיגזג, שנקרא הפלגה בגלסים לכיוון הרוח.

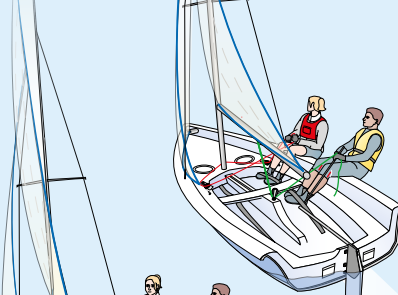


רוח אימון במלאה

רוח אימון במלאה מתאימה במיוחד לאימון שייטים מתחילים. היא סוטה 5-10 מעלות מרוח מלאה, ובטוח יותר להתאמן בה, כי אין סכנה של מהפך בלתי מבוקר. המפרשים משוחררים עד הסוף, והתקב מורדת רק במעט.

הפלגה בקדמית חדה

הפלגה בזווית החדה ביותר לרוח נקראת הפלגה ברוח קדמית חדה. במצב זה המפרשים מתוחים לגמרי, והתקב מורדת עד הסוף (תקב מלאה).

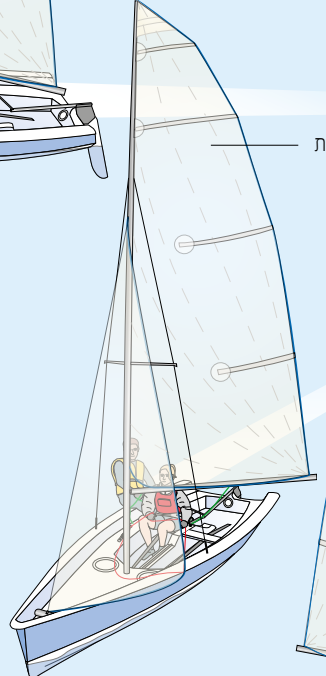


הפלגה ברוח קדמית חדה

הפלגה בקדמית קהה



רוח צד

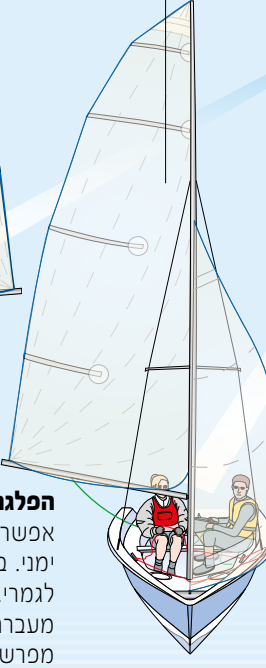


רוח גבית

הפלגה ברוח מלאה

הפלגה במלאה - פרפר

אפשר להפליג ישירות במורד הרוח הן במפנה שמאלי והן במפנה ימני. במצב זה, התקב מורמת כמעט לגמרי, והמפרשים משוחררים לגמרי. אפשר להציב את המפרש החלון מול המפרש הראשי, מעברה האחר של הסירה (הפלגה ב'פרפר'), כדי ליהנות משטח מפרשים גדול יותר וממהירות מוגברת.



רוח גבית