Trimujeme genakr

Správnou míru dotažení halzového rohu genakru prozradí charakter prolamování předního líku: Při povolení genakrových otěží by se měl přední lík prolomit rovnoměrně a současně v celé délce.

Název genakr prozrazuje, že je to něco mezi genou a spinakrem. S profilem bohatým skoro jako spinakr, ale asymetrickým jako gena, ovládá se podobně snadno jako gena (proto jeho obliba u menších a méně rutinovaných posádek) a táhne podobně jak spinakr. Z charakteru genakru vyplývají i úvahy předcházející jeho trim.

Plout s genakrem výš něž 90° – snad s výjimkou velmi lehké brízy – nedává smysl. Odpadnout hlouběji než 160° je sice možné teoreticky (a je-li loď vybavena otočným genakrovým čelenem, je to do jisté míry možné i prakticky), ale rovněž to nedává moc smysl, protože ve stínu hlavní plachty je příliš pracné uhlídat jeho trvalé naplnění a nakonec genakr stejně spadne. Klesne-li síla větru pod 3 °Bft (a rychlostní potenciál daný konstrukcí lodě, není zrovna ten nejvyšší), udělá skipper dobře, když bude udržovat kurz dokonce jen kolem 120° – genakr je totiž účinnější a posádka jej snadněji uhlídá), když se rychlost obtékání zdánlivého větru zvýší křižováním na zadní vítr (což pochopitelně platí i pro lodě rychlé, skluzové). Pro rozhodování o ostrosti kurzu vůči větru při plavbě na zadní vítr platí základní pravidlo: Čím slabší vítr, tím ostřeji vůči větru je třeba plout.

Na rozdíl od směru větru je hranice síly větru, při které se ještě dá s genakrem plout, značně volná. Do jisté míry ji limituje charakter lodě. Výtlačná, turistická jachta bude nucena genakr sbalit nebo jej zaměnit za menší (ale ten ve výbavě obvykle nemá) dřív než skluzová regatovka – neboť trup konstruovaný pro výtlačnou plavbu nedokáže po dosažení její hranice přejít do skluzu a dál zrychlovat – začne se vzpouzet. Kdežto loď s trupem schopným skluzové plavby (lehká loď s plochým dnem a „useknutou" zádí) může plavbu zrychlit nad tuto hranici (a pro skippera se usnadní stabilizace lodě). Faktickým limitem pro horní hranici síly větru je technická zdatnost a kuráž skippera a jeho posádky.

Trim předním líkem

V zásadě lze vycházet z toho, že vrchol genakru je udržován u stěžně (což ale není bezpodmínečně nutné) dotažením výtahu – a trim předního líku probíhá povolováním a dotahováním halzového rohu, který poutá dolní otěžový roh genakru k přídi lodě (nejlépe k čelenu, který se dá stranově vychýlit alespoň o 30°). Přitáhneme-li halzový (dolní) roh genakru blíž k přídi (čelenu), propůjčí přednímu líku větší napětí, ten se napřímí a profil genakru v horní části se změní: Přitažení halzového úvazku k trupu (čelenu) lodě vede k většímu vydutí profilu genakru, nikoli ke zploštění, jak se někteří domnívají. Správnou míru dotažení halzového rohu genakru prozradí charakter prolamování předního líku: Při povolení genakrových otěží by se měl přední lík prolomit rovnoměrně a současně v celé délce. Propadá-li se přední lík jen v horní části, musíme povolovat halzový úvaz tak dlouho, až se přední lík prolamuje v celé délce najednou.

Trim genakru otěžemi

Pokud uvedené nastavení souhlasí, přebírají trim genakru jeho otěže. Posádka by je měla

držet v takové poloze, aby byl přední lík genakru ve stálém pohybu. Domněnka, že genakr je v perfektním trimu tehdy, když je jeho přední lík nehybný, je mylná. Odpočívá-li přední lík, odpočívá i genakr. Jen genakr, jehož přední lík neustále pracuje, vyvozuje největší pohonnou sílu. Perfektního trimu docílíme jen tehdy, povedeme-li otěže tak, aby se přední lík neustále zlehka vlamoval do profilu

Trim genakru na zadním větru

Zaďák je Achillovou patou genakru. Plavit se kurzem blízkým směru zadního větru vyžaduje vést genakr co nejvíc v návětří, mimo stín hlavní plachty. Není-li loď vybavena výklopným pněm, musí se posádka pokusit o vyvedení genakru na čistý vítr pomocí otěží a halzového úvazku – tedy halzový úvazek i otěže genakru popustit, co to při zachování jeho naplnění jde. Důležité je, aby skipper v tu chvíli vedl loď jen tak hluboko na zadní vítr, aby genakr nespadl.

Halza s genakrem

K oblibě genakru přispívá to, že halza s ním není o mnoho komplikovanější než s genou. Větší plocha genakru a překážející přední stěh ovšem vyžadují, aby posádka pracovala precizněji. Zato se vyhne poměrně složité, nepohodlné a někdy i nebezpečné manipulaci se spinakrovým pněm, která provází halzu lodě vybavené spinakrem. V zásadě lze odlišit dvě metody převodu genakru na druhou stranu lodě. Je-li odstup mezi dolním, halzovým rohem genakru a předním stěhem dostatečný (nejčastěji díky výsuvnému genakrovému čelenu) – tedy u jachty střední velikostní kategorie asi půl metru – dá se závětrnou otěží halzový roh protáhnout mezi předním líkem genakru a předním stěhem. Druhého postupu je třeba použít tehdy, je-li halzový roh genakru uvázán přímo na přídi lodě, nebo je-li peň příliš krátký. Pak musí být před předním stěhem převeden celý genakr i s otěžemi. Při druhé metodě musí ovšem posádka důsledně dbát na to, aby byl halzový úvazek veden pod otěžemi. Halzu zahajuje skipper tím, že z hlubokého raumového kurzu dál odpadne. Jeden člen posádky synchronně s tím popouští otěže genakru natolik, až se jeho otěžový roh ocitne ve směru jízdy před předním stěhem (metoda první). Těsně před tím, než k tomu dojde, přehodí skipper hlavní plachtu, načež pravá ruka kapitána rychle přetáhne novou závětrnou otěž na druhou stranu. Důležité je, aby skipper po ukončení halzy kormidloval loď o něco výš vůči větru a pravá ruka kapitána výrazněji přitáhla otěže genakru, čímž oba členové posádky ulehčí jeho naplnění. Poté, co se genakr naplní, upraví skipper kurz a posádka popustí otěže. Načež pokračují v trimu „od počátku" tak, jak bylo popsáno. Při druhé metodě musí být otěže genakru na druhou stranu převedeny nejen před předním stěhem lodě, nýbrž také před předním líkem samotného genakru (to znamená, že na druhou stranu přejde kolem svého předního líku celý gennaker). Má-li být halza zdařilá, znamená to pro posádku otěže o pěkný kus dál dopředu.

Text a foto Otakar Zekl

Jen genakr, jehož přední lík neustále pracuje, vyvozuje největší pohonnou sílu.

Klesne-li síla větru pod 3 °Bft (a rychlostní potenciál daný konstrukcí lodě, není zrovna ten nejvyšší), udělá skipper dobře, když bude udržovat kurz dokonce jen kolem 120°

Plavit se kurzem blízkým směru zadního větru vyžaduje vést genakr co nejvíc v návětří, mimo stín hlavní plachty.