

*Nasz Klub już od 40 lat jest organizatorem imprez sportowych, rekreacyjnych i turystycznych. Bawimy, wychowujemy i szkolimy. Nasza oferta szkoleniowa obejmuje wszystkie stopnie żeglarskie i instruktorskie.*

*Przyszły sezon zapowiada się równie ciekawie jak dotychczasowe.*

*Zapraszamy do nas!*

## Rejs na s/y Kapitan Głowacki

organizator

Klub Żeglarski „Odlewnik” Śrem

# MAJÓWKA 2009



***Miłą tradycją naszego Klubu jest organizowanie rejsów integracyjnych. MAJÓWKA 2009 jest kolejną propozycją dla wszystkich członków naszego Klubu. Tym razem płyniemy w długi weekend majowy w dniach 30.04 – 03.05.2009 roku.***

## **PROGRAM REJSU**

### **I dzień – 30.04.2009 czwartek**

- ◆ przyjazd do Trzebieży w godzinach porannych,
- ◆ zaokrętowanie załogi,
- ◆ szkolenie,
- ◆ podział na wachty.

### **II dzień – 01.05.2009 piątek**

- ◆ Dzień rejsowy

### **III dzień – 02.05.2009 sobota**

- ◆ Dzień rejsowy

### **IV dzień – 03.05.2009 niedziela**

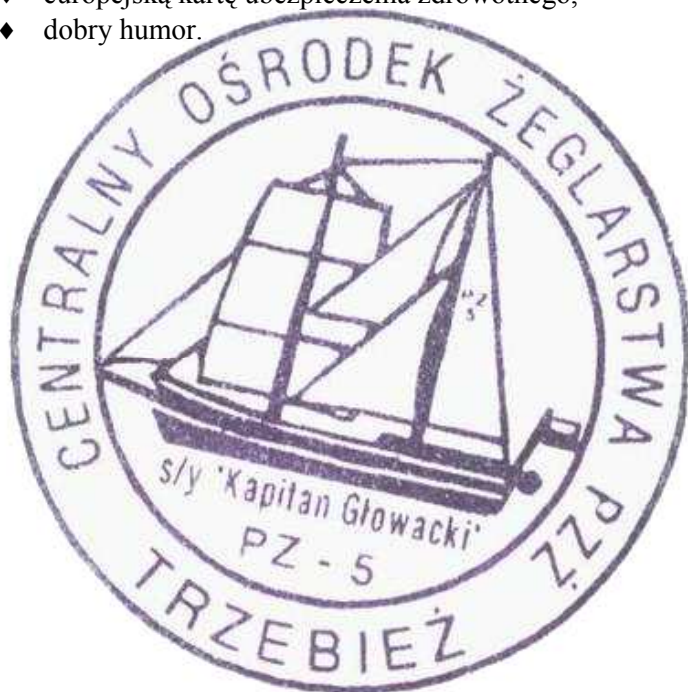
- ◆ klarowanie jachtu,
- ◆ wyokrętownie załogi w godzinach okołopołudniowych.

## **TRASA REJSU**

Trasa rejsu uzależniona jest od warunków pogodowych - ostateczną decyzję podejmować będzie Kapitan jachtu.

## **CO NALEŻY ZABRAĆ**

- ◆ dowód osobisty i/lub paszport,
- ◆ sztormiak, kalosze, czapkę i rękawice,
- ◆ ciepłą odzież,
- ◆ śpiwór,
- ◆ ewentualne leki osobiste,
- ◆ europejską kartę ubezpieczenia zdrowotnego,
- ◆ dobry humor.



## **O JACHCIE**

s/y **Kapitan Głowacki** - żaglowiec flagowy Polskiego Związku Żeglarskiego.

### **Dane podstawowe:**

- typ: do 1967 kecz gafłowy, aktualnie brygantyna
- armator: Polski Związek Żeglarski
- port macierzysty: Szczecin
- rok budowy: 1944
- budowniczy: nieznanymi, kadłub niemiecki przebudowany na żaglowiec w Stoczni Rybackiej w Gdyni
- materiał konstrukcyjny: drewno i stal
- tonaż: 99,4 BRT
- długość
- po pokładzie: 24,30 m
- z bukszprytem: 30,70 m
- szerokość: 6,40 m
- zanurzenie: 3,3-3,35 m
- wysokość maksymalna: 22,4 m
- powierzchnia żagli: do 1967 - 234 m<sup>2</sup>, aktualnie 337,5 m<sup>2</sup>
- silnik pomocniczy: Diesel 135 KM
- załoga: 25 osób

### **Historia i rejsy:**

Brygantyna została zbudowana z niemieckiego kadłuba Kriegsfischkutter (kuter typu KFK), kutry te w czasie II wojny światowej poławiały na Bałtyku i jednocześnie były uzbrojone. Kadłub został wydobyty w 1945 i przekazany Państwowemu Centrum Wychowania Morskiego, został wykończony jako rybacki kecz gafłowy (Stocznia Rybackia w Gdyni). Jednostka była statkiem szkolnym Szkoły Rybołówstwa Morskiego wypływała na rejsy na Morze Północne i Morze Bałtyckie. W 1967 roku został przejęty przez Ligę Obrony Kraju w Jastarni. W 1970 trafił do Ośrodka PZZ w Trzebieży. Po 1976 wycofano go z eksploatacji z powodu złego stanu kadłuba. W 1986 roku powrócił do pływania jako flagowy żaglowiec-szkoleniowy PZZ. Gruntowny remont przeprowadzono w latach 80 w Rybackiej Stoczni Remontowej we Władysławowie, został wtedy przebudowany z kecza gafłowego na brygantynę. Później też zmieniono kolor żagli z białych na brązowe.

Jest jednym z nielicznych współczesnych żaglowców, który stawia na rejach boczne żagle wytykowe zwane lizłami, podobnie jak klipry.

Jacht jest tak nazwany na cześć jednego z największych popularyzatorów żeglarstwa w Polsce - Włodzimierza Głowackiego.

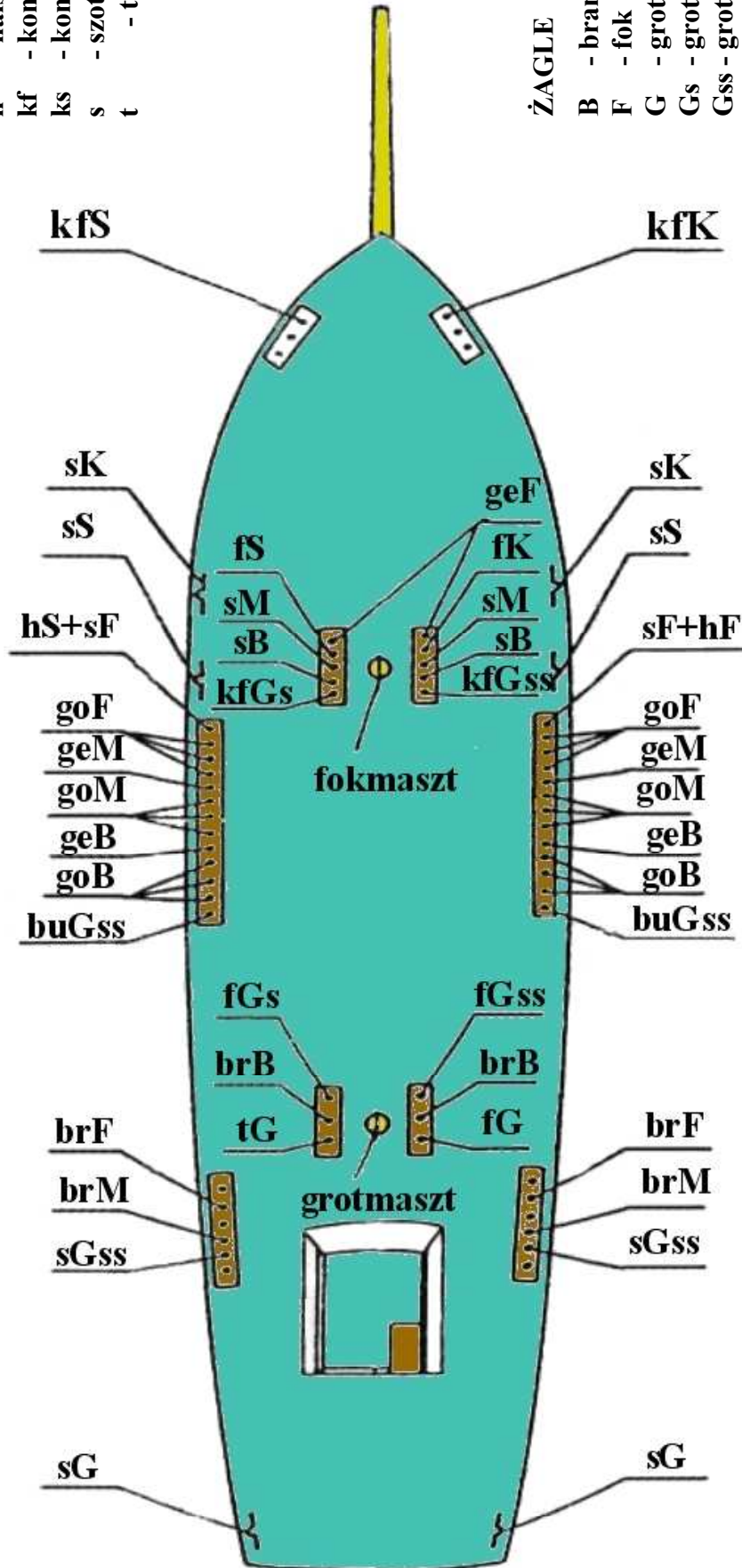
Źródło: Wszystkie materiały tekstowe i graficzne nt. jachtu zaczerpnięto z internetu m.in. ze strony [www.wikipedia.pl](http://www.wikipedia.pl)



**OLINOWANIE RUCHOME**

- br - bras
- bu - bulina
- f - fal
- ge - gejtawa
- go - gording
- h - hals
- kf - kontrafal
- ks - kontraszot
- s - szot
- t - topenanta

- ŻAGLE**
- B - bramsel
  - F - fok
  - G - grot
  - Gs - grotstaksel
  - Gss - grotstentsaksel
  - K - kliwer
  - M - marsel
  - S - sztafok



# SŁOWNICZEK WYBRANYCH HASEŁ

Źródło: internet, m.in. [www.wikipedia.pl](http://www.wikipedia.pl)

**Bom** – drzewce ruchome w omasztowaniu żaglowca z ożaglowaniem przymasztowym - skośnym bermudzkim lub gaflowym. Jest to pozioma belka oparta jednym końcem (piętą) o maszt. Jej drugi koniec zwany nokiem, jest wolny. Do bomu mocowany jest dolny lik żagla na całej jego długości.

Olinowanie bomu

- główne
  - szot (zazwyczaj jako talia) ściągający bom ku płaszczyźnie symetrii statku
- pomocnicze
  - obciążacz bomu zapobiegający niepożądanemu podnoszeniu się bomu przy wietrze pełnym
  - topenanta (przy żaglu bermudzkim) lub dirki (przy żaglu gaflowym), zapobiegające opadaniu bomu przy słabym wietrze lub silnie wybranym szocie, co pozwala utrzymać odpowiednie wyrzucenie żagla

Okucia bomu: **1.** Okucie pięty bomu umożliwia wychyłanie drzewca w poziomie i w pionie oraz obrót dookoła osi bomu.

**2.** Okucie noku bomu służy do mocowania topenanty, szotów oraz rogu szotowego żagla. Przy refowaniu przez nawijanie żagla na bom, jeśli szoty nie są mocowane wyłącznie na noku bomu, stosowany jest szotring – pierścień nakładany na bom. Do refowania za pomocą reflinek, inaczej nazywanych refsejzngami bom może mieć przymocowane w pobliżu noku wąskie okucia z otworami, zwane bisami, wraz z krażkami – biblikami.

**Bramreja** - trzecia lub czwarta, licząc od pokładu, belka (reja) przymocowana do masztu, służąca do mocowania górnej części żagla (bramsla).

**Bramsel (B)** - prostokątny żagiel (zawieszany na bramrei), trzeci lub czwarty od dołu żagiel rejoy (w zależności czy jest marsel górny i dolny, czy tylko marsel); zależnie od masztu: fok-, grot-, sterbramsel. (patrz: marsel)

**Bras (br)** – brasy to liny olinowania ruchomego na żaglowcu, służące do ustawiania ożaglowania rejoy w płaszczyźnie najkorzystniejszej względem wiatru, poprzez odpowiednie obrócenie rei w płaszczyźnie poziomej.

Każda reja ma na swoich końcach (nokach) po jednym brasie. Na współczesnych żaglowcach brasy bieżą od noków rei do sąsiednich masztów (poziomo lub o jedno piętro żagli niżej, a stamtąd na pokład do kołkownicy. Brasy bieżą do sąsiednich masztów w tył, a w przypadku masztu ostatniego w przód. Na starych żaglowcach prowadzenie brasów mogło być znacznie bardziej skomplikowane - np. ze sztagów do noków rei i z powrotem do sztagów, ale w innych miejscach, a stamtąd w dół. Jedynie brasy najniższych rei mogą mieć swoje końce w kołkownicach na burtach.

Liny o podobnym działaniu do brasów, ale bieżące od wolnych rogów żagli to szoty. (patrz: s – szot, reja, kołkownica)

**Brygantyna** inaczej **szkunerbryg** – historyczna klasa okrętów żaglowych, używanych w służbie czynnej od XVI do XIX wieku.

Okręt ten, średnio niewiele mniejszy niż bryg, używany był do ochrony portów i wybrzeży. Niekiedy też jako okręt eskortowy statków handlowych. Po brygu był najbardziej popularnym okrętem bojowym używanym przez korsarzy na Karaibach.

**Brygantyna** - to również typ ożaglowania, posiadający dwa maszty, niosący na przednim maszcie ożaglowanie rejoy, a na tylnym ożaglowanie skośne.

Można powiedzieć, że jest połączeniem brygu (tylko o. rejoy) ze szkunerem (tylko o. skośne). Jeśli z tyłu dołożymy jeszcze jeden maszt, to otrzymamy bark (2 rejoy + 1 skośne) lub barkentyń (1 rejoy + 2 skośne). Maszty brygantyny to, w zależności od tego, który z nich jest wyższy: fokmaszt i grotmaszt (niższy, wyższy), lub grotmaszt i bezanmaszt (wyższy, niższy).

**Bukszpryt** (dziobak) - drzewce wystające do przodu z dziobu jednostki pływającej o napędzie żaglowym, wyjątkowo na innych jednostkach np pancerniku Potiomkin. Położone jest niemal poziomo, lub lekko do góry, najczęściej w linii wzniosu pokładu.

Celami bukszprytu są:

- zwiększenie powierzchni ożaglowania jednostki, co daje zwiększenie jej prędkości
- przesunięcie środka ożaglowania jednostki do przodu, co zwiększa jej stateczność kursową

Bukszpryt zwiększa całkowitą długość jednostki, co umożliwia przesunięcie części olinowania bardziej do przodu, zwiększając przez to korzystnie kąt sztagów pierwszego masztu oraz zwiększając powierzchnię sztaksli postawionych na tych sztagach. Bukszpryt umożliwia także zwiększenie liczby lin, a więc i zwiększenie liczby sztaksli.

Na mniejszych jachtach bukszpryt może być dość krótki, na większych jachtach oraz żaglowcach spełnia rolę masztu leżącego poziomo. Może być wtedy dodatkowo przedłużony bomstengą (a ta dalej bramstengą). Na dawnych żaglowcach podwieszano pod bukszprytem dodatkowe reje (blindreje), a nawet umieszczano na bukszprycie dodatkowy mały pionowy maszt dla jeszcze jednego żagla rejoyego.

Bukszpryt jest usztywniany za pomocą lin lub łańcuchów: watsztagami (czasami przechodzącymi przez delfiniak) do dziobnicy, oraz watsztagami do burt lub kotbelek.

**Bulina (bu)** (obciagarka) – lina pomocnicza stosowana w żeglarstwie do dodatkowego napinania żagli w sytuacjach, gdy podstawowe liny napinające żagle pracują pod wyraźnie innym kątem niż powinny w danych warunkach wiatrowych, lub też nie można nimi nadać wymaganego kształtu żaglom.

Istnieją dwa, zupełnie różne typy bulin, w zależności od typu ożaglowania:

**1.** W ożaglowaniu rejoyem bulina jest liną historyczną, obecną na żaglowcach od XV do XVIII wieku, stosowaną podczas żegluga na wiatr.

Lina ta na końcu od strony żagla przechodzi w rodzaj upręży, czyli w kilka mniejszych lin doczepionych w stały, nie przesuwany sposób, do żagla rejoyego w środkowej części jego liku bocznego (krawędzi bocznej). Drugi koniec buliny przechodzi przez blok na sztagu przed żaglem. Lina ta odciąga żagiel w kierunku dziobu jednostki, aby ustawić go możliwie najbliżej do wiatru, stąd można ją porównać do brasu, tyle że działającego w drugą stronę i zaczepionego w trochę innym miejscu.

**2.** W ożaglowaniu skośnym bulina jest liną stosowaną na współczesnych jachtach, w tym również regatowych.

Lina ta ma zastosowanie do sztaksli przednich i współpracuje z liną zwaną szotem. Jest, podobnie jak szot, zamocowana do rogu szotowego żagla, a jej drugi koniec może przechodzić przez blok zamocowany bezpośrednio na pokładzie, lub przechodzić przez blok, lub tulejkę zwaną barankiem, zamocowane na jednej z lin olinowania stałego – np. na wancie lub sztagu.

W rozwiązaniu z buliną, szot nadal zachowuje główną odpowiedzialność za napięcie żagla, natomiast bulina, działając na róg szotowy żagla pod innym kątem, zapewnia równomierne naprężenie obu lików żagla, lub też ustawia żagiel w odpowiedniej płaszczyźnie względem wiatru

(szczególnie przy bardzo ostrych kursach). Odmianą buliny może być tutaj również talia zamocowana do szota mniej więcej w połowie jego długości przesuwnie za pomocą bloku, działająca na szota pod kątem zbliżonym do prostego.

**Fał (f)** to w żeglarstwie lina służąca do podnoszenia czegoś (a co za tym idzie najczęściej także i opuszczania). Nazywane tak są nie tylko wszystkie liny służące do stawiania żagli, ale także niektóre z lin podnoszących ruchome części omasztowania, oraz liny do podnoszenia płetwy sterowej oraz miecza. Jeśli poluzowanie fału nie powoduje opuszczenia danej rzeczy pod wpływem ciężkości, to stosuje się linę o działaniu przeciwnym - kontrafał. Każdy fał służy konkretnemu celowi, a jego pełna nazwa powstaje poprzez połączenie z nazwą elementu, który jest podnoszony, np. fał foka (inaczej fokfał), fał grotu (grotfał), fał miecza, fał pikiu (pikfał) itp. (patrz: kontrafał)

**Fok (F)** – podstawowy żagiel przedni (czyli żagiel forsztagu) noszony na jachtach jednomasztowych. W przypadku użycia większej liczby żagli przednich, fok jest położony jako ostatni, czyli najbliżej masztu (w kolejności za lataczem, kliwrem i bomkliwrem). W tym znaczeniu fok jest zaliczany do sztaksli przednich.

Natomiast na żaglowcach wielomasztowych fok to główny żagiel pierwszego masztu (fokmasztu). Wyjątek stanowią jol i kecz, gdzie przednim masztem jest grotmaszt, a żagiel na nim - oczywiście - grotżagiel (patrz: grot, fokmaszt, brygantyna)

**Fokmaszt** - pierwszy maszt od strony dziobu znajdujący się na większości jednostek pływających o napędzie żaglowym, posiadających co najmniej dwa maszty. Wyjątkiem są tylko jednostki dwumasztowe, posiadające pierwszy maszt wyższy od drugiego - w tym wypadku pierwszy maszt nazywany jest grotmasztem (a drugi bezanmasztem).

**Gejtawa (ge)** - lina olinowania ruchomego używana podczas pierwszej fazy sprzątania żagla rejowego. Gejtawy występują w jednej parze na każdy żagiel i są obsługiwane z pokładu żaglowca. Każda z gejtaw biegnie z pokładu przez blok umieszczony na rei w okolicy masztu, lub w pewnej odległości od niego, po czym schodzi skośnie w dół do rogu szotowego. Służy do podciągnięcia tego rogu do rei, co powoduje złożenie żagla w "kopertę". Czynność tę wykonuje się, aby żagiel przestał pracować (ciągnąć). Ponieważ żagle rejowe są najtrudniejszymi do sprzątania (jako jedyne podnosi się je wtedy do góry, a nie opuszcza), oraz są jednymi z największych na jednostce, gejtawy są często wyposażone w talie na wysokości rei (lina biegnie wtedy z talii do rogu żagla i z powrotem). Po wybraniu gejtaw wybiera się gordingi. (patrz: gordingi)

**Gording (go)** - jedna z lin służąca do sprzątania żagla rejowego (dociągania go do rei z pokładu). Jest przymocowana do dolnego liku (brzegu) żagla, następnie przechodzi przez kilka pierścieni (baranków) i przez blok biegnie na pokład. Przez wybranie gordingów, po uprzednim zluźnieniu szotów obciążających żagiel do dołu i wybraniu gejtaw, żagiel zostaje sprzątnięty (podobnie jak żaluzja okienna). Dla ostatecznego zwinięcia żagla trzeba wejść na reję, porządnie ułożyć fałdy płótna i przywiązać do rei.

**Grot (G)** – najważniejszy żagiel na dowolnej jednostce pływającej o napędzie żaglowym. Może być to żagiel największy na jednostce, żagiel podstawowy dla danego typu takielunku, lub choćby jedyne. Od nazwy tego żagla nazywane są powiązane z nim: maszty, liny i inne żagle.

W zależności od takielunku jednostki, grotem jest:

- na jednostce z jednym tylko żaglem – właśnie ten żagiel

- na jednostce z jednym tylko masztem – główny (czyli największy) żagiel tego masztu
- na jednostce z dwoma masztami – główny żagiel tego masztu, który jest wyższy, a jeżeli oba maszty są takie same, to tylnego masztu
- na jednostce z trzema masztami – główny żagiel środkowego masztu
- na jednostce z więcej niż trzema masztami – główne żagle na wszystkich masztach prócz pierwszego i ostatniego, groty są wtedy numerowane: żagiel na drugim maszcie to pierwszy grot, na trzecim maszcie to drugi grot itd.

**Grotmaszt** – główny maszt na każdym statku wodnym o napędzie żaglowym. Jest nim maszt – jedyny, najwyższy, lub z innych powodów najważniejszy.

- na jednostce z jednym masztem terminu *grotmaszt* używa się zamiennie z samym określeniem *maszt*
- na jednostce z dwoma masztami, grotmasztem jest ten wyższy, a jeżeli oba maszty są takie same, to jest to maszt tylny
- na jednostce z trzema masztami – środkowy maszt
- na jednostce z więcej niż trzema masztami – wszystkie maszty prócz pierwszego i ostatniego, i są wtedy numerowane: pierwszy grotmaszt, drugi grotmaszt itd...

Jeżeli z kontekstu wynika to jednoznacznie, to na *grotmaszt* mówi się w skrócie *grot*, chociaż dokładnie rzecz ujmując termin ten jest zarezerwowany dla głównego żagla na jednostce, od którego pochodzą wszystkie pochodne terminy.

**Grotstaksel (Gss)** sztaksel między masztowy, najczęściej trójkątny żagiel, rozpinany między grot- i fokmasztem, licząc od pokładu jako drugi.

**Grotsaksel (Gs)** sztaksel między masztowy, trójkątny żagiel rozpinany między grot- i fokmasztem, licząc od pokładu jako pierwszy.

**Hals (h)** jako lina olinowania ruchomego, służąca do napinania wysoko pracującego żagla (np. latacza czy topsła), czyli żagla, którego róg halsowy (dolny przedni róg żagla trójkątnego) znajduje się wysoko nad pokładem. Lina ta przymocowana jest właśnie do tego rogu. Może ona także służyć do ściągania żagla na pokład, aczkolwiek zasadniczo służyć do tego powinien kontrafał, czyli lina zamocowana do górnego rogu żagla (rogu fałowego).

**Kliwer (K)** – jeden z części stosowanych żagli zaliczanych do sztaksli przednich. Występuje już przy dwóch sztaksłach "spychając" do tyłu foka. Przy większej liczbie sztaksli przednich może być dodatkowo poprzedzany lataczem i (rzadziej) bomkliwrem.

Kliwer jest żaglem trójkątnym, podnoszonym na całej długości sztagu, z rogim halsowym (przednim dolnym) umocowanym najczęściej przy noku (końcu) bukszprytu. W przypadku jachtów nok ten dzieli razem z lataczem, dopiero bomkliwer "spycha" dolny róg kliwra do tyłu (w przypadku dużych żaglowców każdy sztaksel przedni ma już własne miejsce na bukszprycie). Róg fałowy (górny) kliwra mocowany jest w okolicy topu masztu, a "spychany" jest stamtąd w dół o 1/3 już przez samego latacza, który zastępuje jego miejsce na topie. Czasami kliwrami nazywa się również ogólnie wszystkie sztaksle przednie.

**Kolkownica** albo **nagielbank** - pozioma belka z otworami na nagle. Umieszczana blisko masztu albo przy nadburciu. (patrz: nagiel)

**Kontrafał (kf)** w żeglarstwie lina do opuszczania czegoś, zrzucania. Jest liną o działaniu przeciwnym do fału. (patrz: fał)

**Kontraszot (ks)** – lina w olinowaniu ruchomym, głównie na żaglowcach, ale także na jachtach, służąca do ustawiania i usztywniania bomu wraz z jego żaglem, poprzez odciąganie noku bomu w kierunku na dół i do przodu. (patrz: szot)

**Lik** - brzeg żagla.

- W żaglu trójkątnym wyróżnia się liki: dolny, przedni i wolny (czyli tylny).
- W żaglu czworokątnym znajdują się: dolny, przedni, górny i wolny.
- W żaglach rejowych: górny, dolny oraz prawy i lewy.

Do lików (z wyjątkiem lików wolnych) przymocowuje się ruchome drzewce omasztowania. Lik mocowany do drzewca często wzmacnia się poprzez wszycie liny - tzw. likliny, natomiast lik wolny często usztywnia się za pomocą listew.

**Marsel (M)** lub **marszałgiel** – prostokątny żagiel rejowy (zawieszany na marsrei), pomiędzy marssem, a bramsalingiem. Jeśli znajdują się tam dwa żagle to nazywane są marslem dolnym i marslem górnym. W zależności zaś od masztu, na którym żagiel jest podniesiony, otrzymuje on także nazwę tego masztu, np. foka czy grota, i wówczas pełna nazwa brzmi *fokmarsel dolny*, *grotmarsel górny* itd.

**Nagiel, Kolek** - (*ang.* - *pin*) drewniany lub metalowy, odpowiednio ukształtowany kolek pionowo, do połowy jego długości włożony w otwór nagielbanku (kolkownicy). Służy do *obkładania* (mocowania) lin. Spełnia podobną rolę jak knaga, z tym że znacznie łatwiej na nim pracować, gdy jak to bywa na żaglowcach jedną linę wybiera wiele osób. Ponadto kiedy liny były produkowane z włókien naturalnych (np sizał, konopie, juta, bawełna) znacznie zmieniały długość zależnie od zmian wilgotności. Przez to pracująca pod dużym obciążeniem zaknagowana lina mogła zacisnąć się tak, że jedynym sposobem, aby ją zwolnić było przecięcie liny lub zniszczenie nagla. Nie trzeba tłumaczyć, że opóźnienie w wyluzowaniu liny mogło zagrozić bezpieczeństwu statku. Aby tego uniknąć na naglach nie stosowano węzła knagowego, a jedynie kilkakrotnie linę obwijano "w ósemkę" naprzemiennie wokół górnej i dolnej części nagla. Następnie wolną część liny swobodnie (bez związywania) buchtowano na górnej części nagla. Obecnie, gdy liny żeglarskie produkowane są niemal wyłącznie z włókien syntetycznych praktycznie nie ma ryzyka zaciśnięcia się jej na naglu. Na wielu żaglowcach dopuszcza się, a nawet zaleca jednorazowe obwiniecie liny wokół nagla, a przy następnym przepleceniu (zwłaszcza dla cieńszych lin) użycie węzła knagowego. Nadal nie należy wiązać bucht, a jedynie swobodnie związać linę na górnej części nagla. Mimo używania lin syntetycznych, nie należy grubych lin cumowniczych czy holowniczych knagować na polerach. Należy jedynie obwinąć je w "ósemkę", a przed odwinieciem się ewentualnie zabezpieczyć sejingiem.

**Ożaglowanie rejowe** – rodzaj ożaglowania, stosowanego na większych żaglowcach.

W ożaglowaniu tym, prostokątny lub trapezowy żagiel rozpięty jest poniżej poziomej belki zwanej reją. Reja zamocowana jest do masztu poprzecznie do osi podłużnej żaglowca, żagle rejowe mogą być obracane wokół masztu w niewielkim zakresie (do kilkudziesięciu stopni), tym samym żaglowiec z ożaglowaniem rejowym nie może pływać ostro pod wiatr.

Ożaglowanie rejowe stosowane jest na następujących rodzajach żaglowców: fregatach, barkach, barkentynach, brygach, brygantynach, szkunerach, z tego bryg i fregata (nazywana pełnorejowcem) mają ożaglowanie rejowe na wszystkich masztach.

Na żaglowcach spotyka się do ośmiu pięter rei, są to od góry do dołu:

8. topreja (moonraker)

7. trumselreja

6. bombramreja

5. bramreja górna

4. bramreja dolna

3. marsreja górna

2. marsreja dolna

1. reja

Na żaglowcu s/y Kapitan Głowacki są trzy reje na fokmaszcie:

3. bramreja

2. marsreja

1. reja

**Reja** - na żaglowcu jest to pozioma belka (drzewce) przytwierdzona do masztu w połowie jej długości, do której przymocowany jest górny lik prostokątnego żagla rejowego. Reję można obracać (brasować) o pewien kąt wokół masztu w celu ustawienia żagla do wiatru pod odpowiednim kątem. Żagle rejowe sprząta się gejtawami, a następnie gordingami.

**Szot (s)** – na żaglowcu jest to lina olinowania ruchomego służąca do ustawiania wolnego rogu żagla najkorzystniej względem kierunku wiatru. Róg ten nazywany jest właśnie rogiem szotowym. Szot jest liną napinającą pracujący żagiel, a biegnie od niego w dół do pokładu, w stronę rufy.

Jeżeli wolny róg danego żagla nie jest przymocowany do żadnego drzewca, to szot jest przymocowany w rogu tego żagla do otworu zwanego uchem szotowym. Rozwiązanie takie dotyczy sztaksli (żagli wiszących na sztagach), żagli w ożaglowaniu arabskim, lugrowym, łańskim i rozprzowym, oraz żagli rejowych, przy czym w tym ostatnim przypadku stosowana jest symetrycznie para szotów (po jednym na każdy z wolnych rogów).

W przypadku żagli mocowanych do bomu (ożaglowanie bermudzkie i gaflowe), szot jest mocowany do wolnego końca bomu, czyli do jego noku.

W żaglach sztaksłowych razem z szotem może być czasami stosowana lina o działaniu przeciwstawnym, biegnąca w dół, ale w stronę dziobu jednostki, zwana kontraszotem, służąca przy słabych wiatrach pełnych do utrzymania żagla w prawidłowym położeniu. Natomiast przy kursach ostrzejszych, stosowane są dwa szoty (prawy i lewy), przy czym szot nawietrzny jest luzowany, a napinany jest szot zawietrzny.

W przypadku żagli rejowych pracują zawsze oba szoty, a kontraszoty spełniają inną funkcję i inaczej się nazywają - są nimi gejtawy służące do sprzątania żagla poprzez podciągnięcie jego rogów szotowych do góry. (patrz: bras)

**Sztafok (S)** – jeden z żagli zaliczanych do sztaksli przednich, trójkątny żagiel, ostatni od strony dziobu, położony najbliżej fokmasztu, występujący na dużych żaglowcach. W zależności od typu ożaglowania zamiast sztafok może nosić nazwę foksztafka.

**Topenanta (t)** - lina podtrzymująca wolny koniec (nok) poziomych drzewce - bomu lub rei.

W ożaglowaniu bermudzkim jest to lina biegnąca od noku bomu do topu masztu, a samą wracająca na pokład. Zazwyczaj jest to lina z tworzywa sztucznego, a stalowa stosowana jest tylko na największych jednostkach. Na jachtach morskich i większych śródlądowych jest coraz częściej zastępowana przez hydrauliczny obciągacz bomu, który spełnia jednocześnie funkcję topenanty i obciągacza. W ożaglowaniu rejowym topenanta podtrzymuje i stabilizuje w poziomie najwyższą reję.

**W** 2009 roku Klub Żeglarski „Odlewnik” Śrem obchodzi czterdziestolecie swojej działalności.

Od roku 1984 jest właścicielem pełnomorskiego jachtu popularnego w Polsce typu carter 30. Obecnie s/y Hipolit jest jedynym klubowym jachtem morskim w Wielkopolsce.

Swoje zadania środowiskowe, sportowe, rekreacyjne, turystyczne, wychowawcze i szkoleniowe Klub realizuje z powodzeniem nie tylko na terenie Przystani Klubowej nad Jeziorem Grzymysławskim w Śremie, ale również podczas organizowanych rejsów śródlądowych i morskich. Bazę stanowi nie tylko około trzydzieści jachtów klubowych ale również hangary, warsztat szkutniczy, pomieszczenie szkoleniowe, zaplecze socjalne, pomosty manewrowe i cumownicze oraz miejsca rekreacji. Na terenie Klubu znajduje się wydzielone miejsce na ognisko, grill oraz boisko do gry w koszykówkę czy badminton.

Klub od kilku lat jest współorganizatorem Motorowych Mistrzostw Świata i Europy oraz corocznym organizatorem cyklu regat żeglarskich na Jeziorze Grzymysławskim.



Około stu członków Klubu legitymuje się patentami żeglarskimi od kapitana jachtowego, jachtowych sterników morskich, sterników jachtowych po żeglarzy.

Baza klubowa pozwala na szkolenie na wszystkie stopnie żeglarskie. W Klubie obecnie jest siedemnastu instruktorów żeglarstwa. Nasz Klub posiada licencję szkoleniową Polskiego Związku Żeglarskiego nr 20.

W każdym sezonie odbywają się kursy na stopnie żeglarskie i instruktorskie.

**Z**apraszamy do wzięcia udziału w Dniach Otwartych Przystani Klubowej połączonych z żeglowaniem Gości Klubu po Jeziorze Grzymysławskim, kursach na stopnie żeglarskie i instruktorskie oraz rejsach śródlądowych i morskich na naszych jachtach.

