Instrukcja.

Wszystko, czego trzeba, żeby odejść od boi, przejść przelot i wejść do następnego portu — oraz co robić, kiedy coś idzie nie tak. Lista klawiszy jest generowana z ekranu pomocy w samej grze, czyli z jedynej kopii, która nie może się rozjechać.

sail 0.1.33

Zanim zaczniesz
Łódź
Pierwszy przelot
Przyrządy
Kiedy przywieje
Kiedy ktoś wypadnie za burtę
Wprowadzanie statku
Ustalanie pozycji
Start
Wędka
Żeglowanie razem
Kiedy coś idzie nie tak
Wszystkie klawisze

ZANIM ZACZNIESZ

Nic tutaj nie wymaga konta, launchera ani sieci. Na Macu albo na pececie to jedna linijka w terminalu; ze źródeł jedno polecenie `cargo`. Linie instalacyjne są na stronie głównej i w pliku README repozytorium.

Gra jest pisana pod gamepada; klawiatura też działa. Reguła jest taka: przypisuje się *zamiary*, a nie liny, i dobiera naturę każdego sterowania do sprzętu, który ono zastępuje — ster i szot grota to pozycje trzymane ręką, szot genui to kabestan, który się kręci, a ref to robota do wykonania.

Kamera w kokpicie przechyla się razem z łodzią. To jest celowe. Przechył jest pierwszą rzeczą, po której poznaje się, co dzieje się z łodzią, a widok trzymający poziom tę informację wyrzuca.

Obraz ma ziarno i możesz wybrać, jak grube. `Esc`, potem **PICTURE**: wiersz *pixels* daje 720, 960 i *sharp*. Świat jest rysowany w takiej liczbie pikseli i rozciągany na ekran bez żadnego filtrowania po drodze — dlatego połysk morza jest tańcem pojedynczych rozświetlonych pikseli, a nie połyskiem, a olinowanie jest linią schodkową. Nic z tego nie jest filtrem nałożonym na współczesny obraz; to jest naprawdę mały obraz i dlatego nie wygląda jak duży z efektem.

720 jest tym, co gra robi, jeśli jej nie powiesz inaczej, i tam lądują wszyscy, którzy przy tym siedzieli. 960 to ten sam obraz, drobniejszy — warto o nim wiedzieć przy dużym ekranie, gdzie grubsze ziarno przestaje czytać się jako obraz rysowany, a zaczyna jako niskorozdzielczy. *sharp* wyłącza ziarno całkiem, na chwile, kiedy chcesz zobaczyć, co naprawdę leży na pokładzie.

Konsola i mapa zostają ostre przy każdym ustawieniu. Są rysowane później, w przestrzeni ekranu: spikselizowany przyrząd to pomysł nostalgiczny, a nie czytelny.



720 PO LEWEJ, 960 PO PRAWEJ

Te same wanty, ta sama chwila, powiększone jednakowo. Na otwartej wodzie obu nie da się odróżnić; różnicę pokazuje olinowanie — czyli to samo, co gubiła najgrubsza szerokość.

ŁÓDŹ

Seryjny slup czarterowy około trzydziestu czterech stóp: 9,20 m linii wodnej, 5500 kg wyporności, 64 m² ożaglowania, prędkość kadłubowa 7,36 węzła. Ma grota z trzema refami i garderobę przednich żagli — genuę, code 0, gennakera, spinakera — stawia się jeden naraz.

Nie jest szybka i nie ma być. Najlepsze VMG pod wiatr przy dwunastu węzłach wypada na 40 stopniach od wiatru: 5,6 węzła przez wodę, 4,1 zyskane, 21 stopni przechyłu, 3,6 stopnia dryfu. To są liczby z prawdziwej łodzi, a polara na stronie głównej jest wygenerowana, nie narysowana.

PIERWSZY PRZELOT

Zlecenie jest najstarszą robotą na wybrzeżu: jesteś skipperem przeprowadzeń, a czyjaś łódź ma być gdzieś na czas. Panel w lewym górnym rogu mówi, dokąd idziesz, jak daleko to jest, jaki jest namiar i ile masz czasu.

1. **Najpierw spójrz na barometr, zanim spojrzysz na cokolwiek innego.** OUTLOOK na konsoli mówi, co robi ciśnienie, a to decyduje, czy zaraz będziesz przeciążony. Rosnące i stałe to miłe popołudnie; spadające i cofające to ref, który trzeba założyć teraz, a nie za dwadzieścia minut.
2. **Postaw przedni żagiel i wybierz grota.** `X` i `Z` przechodzą przez garderobę — i jest to *rozkaz*, a nie przełącznik. Dziób zwija stary żagiel, podpina nowy i stawia go, co jest robotą z etapami i trwa tyle, ile trwa. `W` i `S` to szot grota; `Q` i `E` to kabestan genui.
3. **Steruj rumplem i patrz na nitki.** Rumpel trzyma kąt, w jakim go zostawisz — to nie jest sprężyna. `Space` ustawia go na wprost.
4. **Oddaj żagle komuś, kiedy chcesz nawigować.** `Shift T` woła wachtę na pokład: trymują szoty na bieżąco, do wiatru, który każdy żagiel naprawdę spotyka, pracują przy jednej linie naraz i dobierają żagiel do kąta i siły wiatru. Ręka na dowolnym szocie odsyła ich, tak samo jak ręka na rumplu odbiera ster autopilotowi.
5. **Na długi odcinek włącz autopilota.** `P` go załącza, a `O` wybiera, który to z dwóch — autopilot sterujący kursem kompasowym albo wiatrowy trzymający kąt do wiatru.
6. **Ustal pozycję, zanim będzie potrzebna.** Nie wtedy, kiedy podchodzisz do lądu o zmierzchu. Trzy namiary, przecięte, zapisane w dzienniku.

PRZYRZĄDY

Cała skrzynka to jedna kotwiczka w rogu, w każdym widoku. Górna połowa to róża kompasowa widziana tak, jak się ją widzi patrząc w kotwiczkę, z okienkiem przy kresce kursowej. Dolna to morze, wycięte jako odcinek tego samego szkła, żeby niezależnie od przechyłu woda została w kotwiczce. Guzik pośrodku to wiatr, w którym łódź naprawdę jest: pozorny na wskazówce, rzeczywisty za nim.

A pierścień jest tą częścią, która jest nawigacją. Na nim: skąd wieje, zacieniona woda, w którą nie da się wejść, i dwa kursy, które ją ograniczają — czyli to, z czego składa się halsowanie. *Czy dojdę tam tym halsem* odczytuje się wprost z pierścienia, zamiast wyliczać z trzech liczb, a kąt bierze się z jej własnej polary, nie z książki, więc zwęża się przy refie i otwiera, kiedy łódź odpada.

Nic nie jest napisane obok swojego rysunku. Kurs łodzi to róża, wiatr pozorny to wskazówka, przechył to linia w dolnej połowie — więc te trzy liczby nie są *dodatkowo* wypisane cyframi obok, co jest najstarszym sposobem na zrobienie nieczytelnego pulpitu. Wypisane jest wszystko, czego kotwiczka pokazać nie może: log, siła obu wiatrów, prędkość zyskana, woda pod kilem i to, co robi barometr.

Każdy widok dostaje narzędzia do swojej roboty. Przy sterze pracujesz szotami, bomblokiem i autopilotem, więc listwa siedmiu lin jest przypięta pośrodku. Z rufy patrzysz, jak żagle pracują, i myślisz o tym, co jest postawione. Pod wodą łowisz i nie ma na tej łodzi niczego, co dałoby się stamtąd wyregulować.

KIEDY PRZYWIEJE

Najpierw luzuj, dopiero potem refuj. To jest kolejność, która ma znaczenie: ref to dwadzieścia minut roboty, a szot to sekunda. Zrzut — `R` — luzuje, aż pokład się uspokoi i autopilot da radę ją utrzymać; naciśnięty drugi raz albo przytrzymany puszcza wszystko i łódź staje z łopoczącym płótnem.

Potem refuj, etapami. Trzy refy i jest obezżaglowana: pełny, pierwszy, drugi, trzeci, dół. Każdy ref zabiera jej szóstą część, a krok od drugiego refu do zupełnego braku grota jest tym, którego potrzebujesz przy czterdziestu węzłach. Ref i lina rolera są linami w banku sprzęgieł — `1` i `2` wybierają, `A` i `D` pracują.

Na długi baksztag załóż bomblok i zdejmij go przed zwrotem przez rufę. `F`. Cały jego sens polega na tym, że nie pozwala bomowi przelecieć — co jest zarazem dokładnie tym, co czyni go groźnym, kiedy zapomnisz, że jest założony.

> SZKWAŁ TO RZECZ DO PILNOWANIA
>
> Pojawia się na konsoli, zanim pojawi się na łodzi: namiar, odległość i to, czy przechodzi bokiem, czy idzie na ciebie. Szkwał zapowiedziany i zlekceważony jest tutaj najczęstszym sposobem na położenie łodzi, bo wiatr w nim jednocześnie rośnie i skręca.

KIEDY KTOŚ WYPADNIE ZA BURTĘ

Na prawej ćwiartce rufy wisi koło na krótkiej stropie, dwadzieścia metrów pływającej liny zwiniętej na tym samym knadze i brezentowa torba ratunkowa na nich. `Enter` rzuca koło.

Rzut jest tą częścią, która nie może się spóźnić. Człowiek w wodzie dryfuje z dwoma procentami prędkości wiatru, a koło z pianki z czterema do ośmiu, więc koło odchodzi z wiatrem po piętnaście metrów na minutę. Rzucone od razu jest czymś, do czego da się dopłynąć; rzucone po minucie zbierania się jest na nawietrznej niczego. To są liczby z ratownictwa morskiego, a nie wymyślone, i całe ćwiczenie stoi na nich.

Potem wróć do niego i podejmij go. Bosak sięga sam — nie celujesz nim — a `Enter` bierze chwyt. Cała rzecz polega na tym, *kiedy*: bosak założony, gdy pokład spada, to bosak wyrwany z rąk, a o tym, kiedy to jest, decyduje morze, a nie gracz.

`Esc`, a potem strona **MISSIONS**, ćwiczy całość na boi — i jest zarazem najlepszym wejściem w grę, bo po drodze uczy nią żeglować.

Schemat, którego uczy, to ósemka: odpadnij na półwiatr i przejdź cztery długości łodzi, zrób zwrot na wiatr, zejdź pod wiatr poniżej niego, a potem podejdź do niego ostrym półwiatrem z wyluzowanym wszystkim i dojdź zatrzymany. Tego uczą i RYA, i US Sailing dla jachtu, który ma rozbitka na oku, a działa pod żaglami, bo nigdy nie każe przechodzić rufą i kończy się ostrym półwiatrem — jedynym kursem, na którym da się łódź zatrzymać. Zwrot Williamsona z podręcznika IAMSAR jest dobrą odpowiedzią dla statku na silniku i złą tutaj.

Każdy odcinek dostaje kurs docelowy, strzałkę i znak położony na wodzie w miejscu, na które należy sterować. Ta pomoc jest celowa: początkujący, któremu każe się *zejść pod wiatr poniżej niego*, nie ma pojęcia, co to znaczy, a początkujący sterujący na świecący znak dowiaduje się tego, robiąc to. Podpowiedzi wewnątrz odcinka są radą, a nie bramką — ćwiczenie kończy się, kiedy Oscar jest na pokładzie, niezależnie od tego, jak to się udało.

WPROWADZANIE STATKU

Najstarsza robota na tym wybrzeżu i ta, która płaci. Bryg rejowy wchodzi z pełnego morza i szuka kogoś, kto zna wodę, a ty jesteś łodzią, która ją zna.

Pilotaż to prowadzenie, nie wchodzenie na pokład. Nikt się nie przesiada — bierzesz flagę, doganiasz go i wychodzisz przed niego. Od tej chwili idzie twoją wodą, co znaczy, że każdą skałę, którą ty miniesz, on też minie, a każdą, którą weźmiesz ciasno, on weźmie ciaśniej — w kadłubie, który ma większe zanurzenie i nie skręca tak jak twój.

Flaga **H** — *mam pilota na pokładzie* — idzie w górę w twoim własnym olinowaniu w chwili przyjęcia zlecenia i wisi tam do końca roboty. Mapa rysuje wodę, którą powinieneś go prowadzić.

Kończy się na wodzie, nie przy nabrzeżu. Doprowadź go na czystą wodę przed kotwicowiskiem, a `Enter` go oddaje: flaga schodzi i od tego miejsca jest zmartwieniem portu. Czyli dokładnie tym, co robi prawdziwy pilot — miejsce przy kei jest czyjąś inną robotą.

Zlecenie jest na stronie **MISSIONS** pod `Esc`, obok ćwiczenia z człowiekiem za burtą.

USTALANIE POZYCJI

Jeden przyrząd naraz — i masz jedną rękę. `Shift B` to lornetka, a `Shift N` kompas ręczny; wzięcie jednego odkłada drugi, bo siedem na pięćdziesiąt trzyma się dwiema rękami

na kołyszącej się łodzi, a kompas wyciąga się na odległość ramienia. Każde z nich stawia cię w kokpicie. Rozłożenie mapy chowa oba: albo pracujesz na papierze, albo na horyzoncie.

Najpierw nazwij znaki. `B` pyta, czy to, co jest w lornetce, wystarczy: znak na tyle blisko, żeby odczytać jego kształt, nazywa się sam, a trzy dobrze rozstawione nazywają wybrzeże — liczone tak, jak robi to kątomierz nawigacyjny, z dwóch kątów poziomych między nimi.

Potem bierz namiary. `N`, ze szczerbinką trzymaną na znaku. Odpowiada w obu przypadkach: nazwą i liczbą, jeśli złapał, i tym, o ile chybiłeś, jeśli nie. Utrzymanie szczerbinki szerokiej na stopień z ćwiercią na znaku z kołyszącego się pokładu jest tą odrobiną opanowania, dla której ten przyrząd istnieje.

Dziennik jest miejscem, w którym nawigator zapisuje — nie mapa. Każdy namiar, każdy rozpoznany znak, każdy odczyt logu idzie na stronę obok papieru z godziną przy nim. Dwa przyciski, bo zaznaczenie na papierze i zapisanie w dzienniku to dwie różne czynności: ON THE CHART kładzie pozycję na papierze i jest martwy, dopóki dwie linie się nie przetną; IN THE LOG zapisuje linię i jest żywy zawsze.

Używaj gumki. Jedno naciśnięcie zdejmuje wątpliwą linię z papieru, a drugie kładzie ją tam, gdzie teraz należy — bo zwykłym powodem, dla którego pozycja się nie domyka, jest linia, w którą nie należało wierzyć.

WHY, na końcu rzędu przyrządów, każe każdej linii na papierze powiedzieć, czym jest i po co tam jest — linia pozycyjna, przeniesiona, pociągnięta ręcznie, odcinek z logu, zliczenie, droga nad dnem. Nakres to sześć rodzajów linii w dwóch kolorach bez legendy, a odróżnianie ich jest większością tej sztuki.

> PAPIER NIE WIE, ŻE ZROBIŁEŚ ZWROT
>
> Zliczenie jest ciągiem kursów, a nie linią, a nakres jest tak stary, jak twoja ostatnia wizyta przy stole nawigacyjnym. Łódź doskonale wie, że zrobiła zwrot — kompas jest na grodzi — ale papier nie wie, więc dalej odkłada kurs, który mu ostatnio podano, z milami z logu, a ołówkowa pozycja odchodzi od łodzi. Dziesięć minut niezapisanego dziennika po zwrocie o dziewięćdziesiąt stopni to półtorej mili błędu ołówka, zmierzone. Rozłożenie mapy dopisuje dziennik.

START

Start jest tym, co żeglarstwo ma, a czego nie ma nic innego. Nie da się zatrzymać jachtu ani go zaparkować — zawsze gdzieś idzie — więc start wyścigu nie jest przyciskiem, tylko manewrem. Ostatnie pięć minut spędzasz na doprowadzeniu łodzi do linii, której nie wolno przeciąć za wcześnie, z pełną prędkością i na tym jej końcu, który uznałeś za uprzywilejowany.

Każdy, kto się ścigał, wie, że tam zwykle rozstrzyga się wyścig, a każdy, kto się nie ścigał, jest tym zdumiony.

Uprzywilejowany koniec jest policzony, nie wymyślony. Linia długa na sto czterdzieści metrów, odchylona o dziesięć stopni od prostopadłej do wiatru, daje na jednym końcu dwadzieścia parę metrów darmowej drogi — a panel mówi, który to koniec i o ile metrów, bo metry są jedyną jednostką, w której da się o tym myśleć na wodzie. Za wcześnie za linią i wracasz, co jest tą jedną regułą, która czyni start startem.

Cztery odcinki, pod wiatr i z wiatrem, około dwudziestu minut. Trasa jest kładziona od wiatru w chwili jej ustawienia: jedna boja prosto na nawietrznej, druga prosto na zawietrznej, więc każdy odcinek jest halsowaniem albo baksztagiem i niczym pomiędzy. To jest celowe — na tych dwóch kursach jest co decydować. Półwiatr jest ślicznym kursem i nie ma na nim nic do roboty poza sterowaniem, a trasa z samych półwiatrów to trasa, na której wygrywa ten, kto wystartował pierwszy.

Boje zalicza się bliskością — dwadzieścia pięć metrów — bo na pytanie, którą stroną się je minęło, ta gra nie umie odpowiedzieć uczciwie, a reguła, której nie da się wyegzekwować, lepiej niech zostanie żeglarzowi.

> CZEGO W TYM JESZCZE NIE MA
>
> Innych łodzi. Flota istnieje, a czasy, które zrobiłyby z tego wyścig, to dwa pola w protokole — ale nie ma z kim startować, więc nie ma też prawa drogi: łodzie tutaj się nie zderzają, a protest, którego nikt nie może złożyć, jest regułą, której nie ma. Jest zegar, linia, boje i odesłanie, kiedy się wyjdzie za wcześnie.

WĘDKA

Do 1964 roku była otwartą łodzią rybacką, więc na lewej ćwiartce rufy stoi wędka w uchwycie. To nie jest minigra obok żeglowania; jest do niego przyspawana, a spoiną jest jeden fakt: **ryba na żyłce przy sześciu węzłach to ryba, którą stracisz.** Woda ciągnąca dziewięciokilową molwę bokiem z taką prędkością szarpie mocniej, niż żyłka wytrzyma, więc pierwszą rzeczą, kiedy coś weźmie, jest wytracenie prędkości — a sprzętem do tego jest szot grota, zrzut, zabackowany przedni żagiel i ster, który już masz. Wędka nie ma regulacji prędkości. Łódź jest regulacją prędkości.

Głębokość to prędkość łodzi. Przy pięciu węzłach holowana przynęta sunie w pierwszym metrze czy dwóch; wytrać prędkość, a opada ostro — dziewięć metrów przy dwóch węzłach i trzydzieści przy jednym. Dlatego makrele łowi się szybko i płytko, a dorsze wolno i głęboko: łódź wybiera zdobycz wcześniej niż zestaw. Plusk za rufą jest głębokościomierzem i znika, kiedy przynęta zejdzie na cztery metry.

Hamulec jest całą grą i myli się w obie strony. Za mocno i haczyk wychodzi rybie z pyska, bo to obciążenie rozpycha dziurę, w której siedzi. Za słabo i ryba w ogóle się nie męczy — zmęczenie liczy się z pracy wykonanej przeciw żyłce, więc popuszczony hamulec to ryba, której nie pokonujesz. Reguła wydrukowana na każdej szpuli mówi o jednej czwartej do jednej trzeciej wytrzymałości żyłki, i ten zakres jest namalowany na tarczy.

Przyciśnij ją, a ucieknie. Ryba, która ma jeszcze siłę, nie wisi i nie przyjmuje mocnego nacisku. Ciągnij mocniej, a dostaniesz dłuższą walkę — co jest pierwszą rzeczą, jaką każdemu mówią na łodzi.

Nic nie przychodzi spokojnie, a ostatni ruch trzeba wyczuć w czasie. Każda ryba, choćby pokonana, znajduje jeszcze jeden zryw na widok burty. To, co zostaje potem, nie jest kwestią siły, tylko wyczucia: rybę przy burcie podnosi się *na wznoszeniu*, pozwalając morzu podnieść ją do relingu. Przerzucona na pokład, kiedy burta opada, bierze cały swój ciężar na haczyk, który obluzowywał się przez pięć minut.

ŻEGLOWANIE RAZEM

Od dwóch do ośmiu znajomych w jednym archipelagu. Ktoś uruchamia przekaźnik:

```
sail-server --seed 42
```

Reszta naciska `Esc` i otwiera stronę **TOGETHER**. Gra w tej samej sieci jest na liście. Świat pochodzi od gospodarza — dołączasz i jesteś w jego archipelagu, jego pogodzie i jego porze dnia. Łódź każdego jest na mapie z nazwą obok.

Gra na serwerze, a nie na laptopie, ma adres i **słowo**, i oba wpisuje się na tej stronie. **KNOCK** pyta, co tam jest, bez dołączania — jaka gra, ilu na pokładzie, które morze — a kiedy nic nie odpowiada, mówi, która z trzech rzeczy to jest: słowo, port czy serwer, który nie działa. Wszystkie trzy wyglądały kiedyś tak samo, a są trzema różnymi wieczorami.

Przez internet działa to tak samo z wpisanym adresem gospodarza, a najmniej roboty daje jedna sieć Tailscale między znajomymi: bez przekierowania portów i bez kodu.

KIEDY COŚ IDZIE NIE TAK

- **Nie idzie ostro.** Sprawdź, co jest postawione i co jest wybrane. Zarefowana łódź nie dojdzie tam, gdzie dojdzie pełno ożaglowana, i zacieniony wycinek na pierścieniu kompasu zwęża się, żeby ci to powiedzieć.
- **Stoi w martwym kącie.** Zabackuj genuę — `G`. To jedyny żagiel, który da się zabackować, i to jest wyjście.

- **Autopilot puścił.** Elektryczny mówi o tym wprost: sterownik, który przez sześć sekund jednocześnie siedzi na krańcówce i jest poza kursem, wie, że hamuje, a nie steruje. Wiatrowy nie ma czym puścić — przeciążony nie rozłącza się, tylko przestaje nadążać, i w końcu łódź sama robi zwrot, a urządzenie cierpliwie steruje nowym kursem.
- **Żagle łopoczą i nic nie pomaga.** Masz za dużo płótna. Luzuj, potem refuj.
- **Pozycja się nie domyka.** Jedna z trzech linii jest zła — najpewniej źle rozpoznany znak. Zetrzyj ją i weź następną.
- **Coś wygląda źle, a nie umiesz tego opisać.** `F12` wrzuca zdjęcie ekranu do twojego katalogu z obrazami. Usterka, której nie da się opisać, jest tą, której nikt nie naprawia.

WSZYSTKIE KLAWISZE

Ta sama lista, którą gra pokazuje pod `?` albo `F1`, wygenerowana z jej źródła. Wiersz bez klawisza to zdanie należące do klawisza powyżej. Po angielsku, bo tak brzmi w grze.

AT THE HELM

← →	the tiller, and it holds the angle you leave it at
Space	centre the helm, and put the view back where it looks
Shift	fine — hold it with anything for a smaller bite
P	autopilot on and off
Q	and whether it steers a compass course or a wind angle
, .	move its target ten degrees — one with Shift
	with it engaged, Space is the view only: the pilot has the helm

THE SAILS

W S	mainsheet: haul in, ease
Q E	genoa winch: ease, grind in
1 2	pick a line out of the clutch bank
A D	and work the one you picked
X Z	order a headsail: genoa, code 0, gennaker, spinnaker — the foredeck rolls the old one away, bends the new one on and sets it
T	a hand on the sheet: once for the sail that leads
shift T	call the watch on deck, or stand them down — they sail her while you steer, and a hand on any rope takes it back *press again for the other — main first upwind, headsail off it*
G	back the genoa — the only sail that can be, and the way out of irons
F	the preventer: rig it for a long run, take it off before you gybe

WHEN IT BLOWS

R	dump: once eases until the deck is steady and the pilot can hold her *again, or held, lets everything go — cloth flogging, and she stops*
1 2 A D	the reef and the furling line are lines in the bank

WHERE YOU ARE

Shift B	the glasses, which name the place rather than the thing
B	and ask whether what is in them is enough: a mark near enough to read names itself, and three well spread name the coast
Shift N	the hand bearing compass; aim with the right button held
N	and shoot: hold the notch *on* it, and it says whether it caught
	one instrument at a time, and either one puts you in the cockpit
M	the chart in the corner, and [ ] to zoom it
Shift M	spread on the table: dividers, ruler, parallel rule, protractor, pencil, watch, log, rubber, and the fix
	bearings and what you have made out go in the DECK LOG; click a line there to lay it on the chart, and again to take it off
	right-drag moves the paper — lost, it does not follow you about
	the log writes itself up while it is spread: tack, stay on deck, and the pencil runs on the old course until you come back to the table
L	stream the log and read it: a minute of glass, and the bar says when to stop her
Shift Backspace	somewhere at sea with the sails set and no idea where — it throws the passage away, which is why it is nowhere near the keys you sail with
F12	a picture of the screen, into your Pictures folder — the fault you cannot describe is the one nobody fixes

STOPPING FOR THE NIGHT

V	let go, and veer five to one on the water under her — press it again to weigh
	the chart draws the anchor and the circle she can swing in: inside it is lying to it, outside it is dragging
	the windlass lifts chain, not a boat — if the cable is bar taut, sail up to it and take in the slack as it comes

IF SOMEBODY GOES IN

Enter	throw the lifebuoy — and the throw is the part that cannot be late
	the same key alongside: the boathook reaches by itself, and the catch is timed to the sea — take it as she comes level
Esc	then MISSIONS practises the whole thing on Oscar

THE ROD, AND THE SCREEN

J	the rod over the stern — and the lift, with one alongside
↑ ↓	the reel: wind in, give line — and line out is depth
- =	the drag: a third of the line's strength is the rule
Shift	low gear: slower, and it winds when high gear will not
U	pump: lift the rod, and wind as you let it down
I	what swims here, how to troll for it, and what you have had
C	view: behind her, ahead, down the wake, under it
H	hide the console
K	mute
3 - 7	the signal halyard, while there is a ship to talk to: K ask, L stop, X wait, P carry on, U danger — and 0 hauls it down
F11	full screen, and back — Alt Enter does it too
Esc	settings — sound, picture, weather, the passage, together, drill

---

sail 0.1.33 — MIT albo Apache-2.0. Pisane przez jedną osobę z agentem, otwarcie: github.com/kapoost/sail