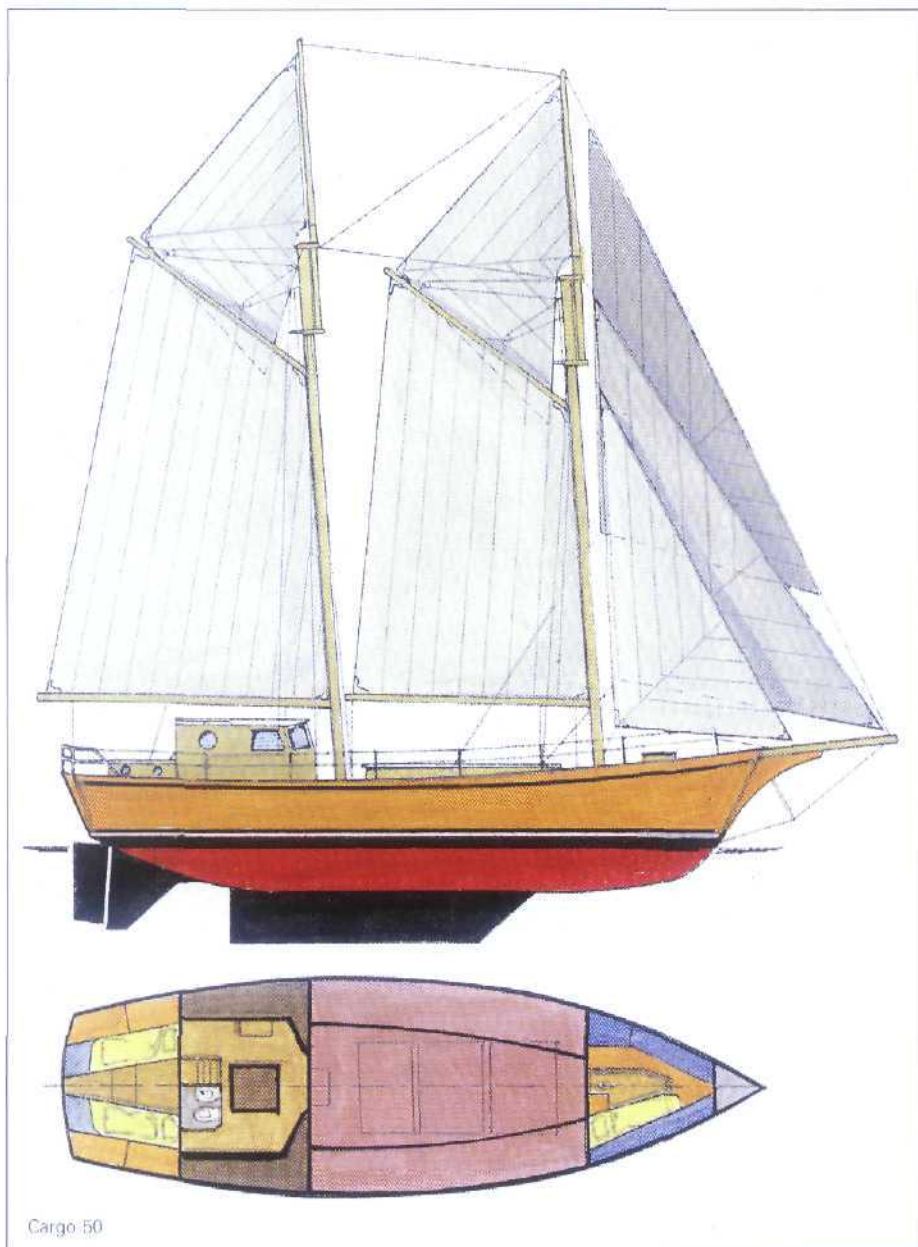


CARGO-JACHTY

Jak połączyć umiłowanie pływania pod żaglami z równoczesnym zarabkowaniem? Otóż jest kilka sposobów łączenia przyjemności żeglowania ze zdobywaniem grosza.

Stefan Workert



Cargo 50

Jest na ziemi kategoria ludzi, których ziemia parzy. Oni muszą się włożyć po morzu i być ciągle w podróży. W Polsce zaliczyłbym do nich Krzysztofa Baranowskiego i Ludomira Mączkę. Może również Andrzeja Urbańczyka. Są w tym szczęśliwym położeniu, że jakoś im się udaje. Ale żeby się to udało, to trzeba mieć pieniądze i statek, a ten kosztuje. Tym więcej, im większy.

Okazuje się jednak, że również w dzisiejszych czasach można połączyć pasję żeglowania z niewdzięczną koniecznością zarabkowania. Są nieduże żaglowce zaprojektowane z myślą o zastosowaniach transportowych.

Żaglowiec, na którym się pływa przyjemnościowo, to jacht, a jak nazywać żaglowiec, na którym oprócz przyjemności wozi się zarobkowo ładunek?

Proponuję nazwę cargo-jacht,

Przeglądając stare czasopisma natrafiłem w „Segeln” z początku lat dziewięćdziesiątych na ciekawe artykuły o takich statkach.

Przyjrzyjmy się kilku przedstawicielom tej grupy.

Cargo 50

Żaglowiec stalowy. Kadłub z blachy gr. 5 mm, pokład z 3 mm. Wzdłużniki i wręgi z kształtowników stalowych. Pięć ton stałego balastu i trzy tony wody w zbiornikach balastowych pod ładownią zapewnia-

ją właściwą stateczność zarówno z ładunkiem jak i bez niego. W kielumieści się trzy tysiące litrów oleju napędowego. Pojemność ładowni to 43 m³ na powierzchni 14 m². Silnik diesla „Perkins” o mocy 354 KM przy 1500 obrotach na minutę popycha statek z ładunkiem 10 ton z prędkością 6,5 węzła. Zasięg około 2600 Mm. Konstruktorem jachtu jest Dudley Dix z Afryki Południowej.

Dane techniczne:

długość z bukszprytem: 18,9 m
długość całkowita: 15,9 m
długość KLW: 13,9 m
szerokość całkowita: 4,8 m
zanurzenie: 2,1 m
wyporność: 29,5 tony
powierzchnia żagli: 118 m²
załoga: 2 osoby

Albacore 64

Jest statkiem wielostronnym zbudowanym w trzech odmianach. Pierwsza jako kuter rybacki pływa w Teksasie, druga pływa jako statek łososiowy na Alasce. Przedstawiona wersja to frachtowiec żaglowy ożaglowany jak szkuner sztakslowy lub jako kecz sztakslowy z dużym kliwrem na rolerze.

Pojemność ładowni to aż 186 m³. Zbiorniki balastu wodnego mają 3700 litrów pojemności, Silnik diesla o mocy 190 KM napędza śrubę o stałym skoku. Zasięg 2000 Mm przy jednorazowym za-tankowaniu 7560 litrów oleju napędowego.

Konstruktorem tego typu statków jest Nils Lucander ze Stanów Zjednoczonych.

Dane techniczne:

długość całkowita: 19,5 m
długość KLW: 15,9 m
szerokość całkowita: 6,1 m
zanurzenie: 1,8 m
wyporność: 43 tony
balast stały: 6,35 tony
powierzchnia żagli: 190-222 m²
załoga: 2 osoby

Alaskan Trader

Jest małym czterdziestostopowym szkunerem z komfortową kabiną rufową dla dwuosobowej za-

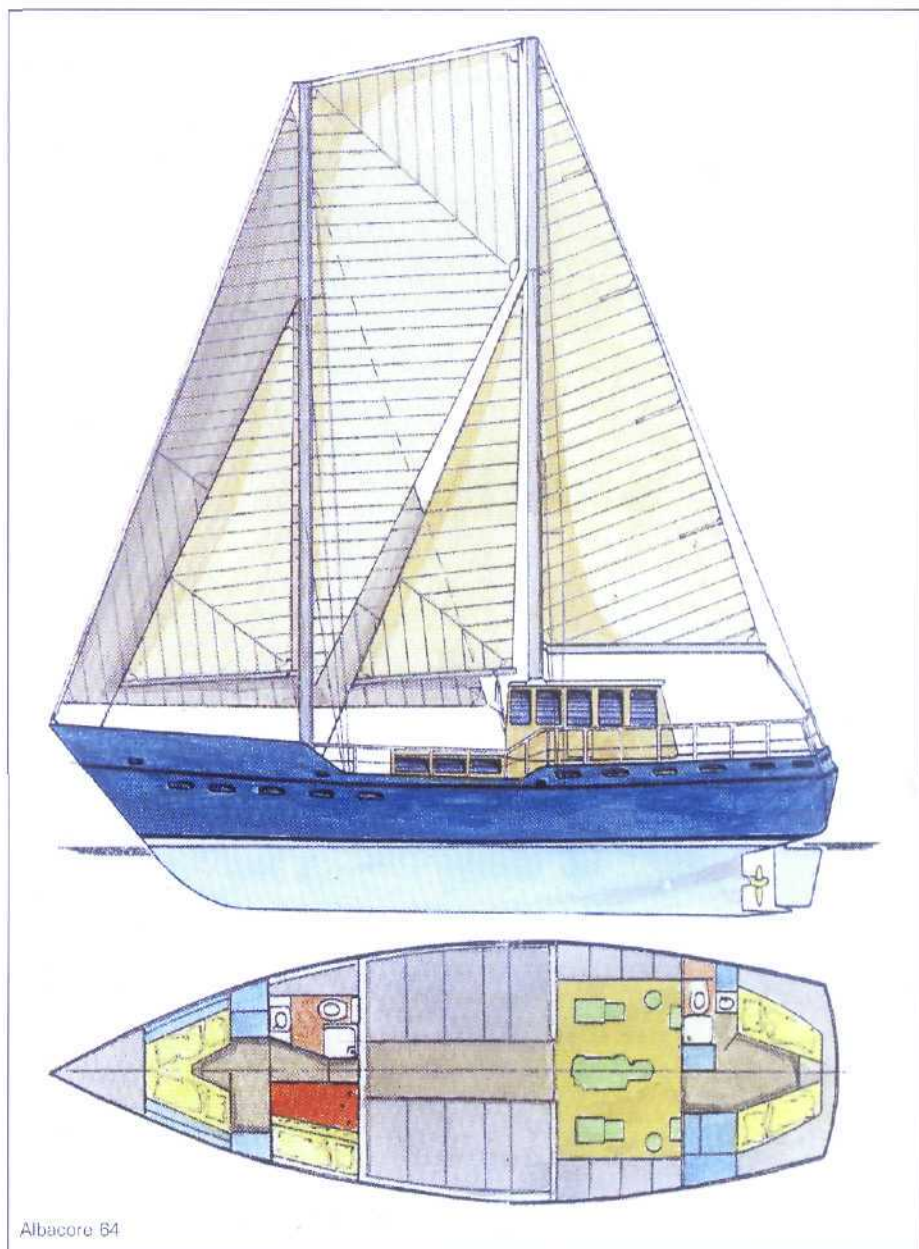
łogi. Nieduża ładownia o pojemności 19 m³ jest przeznaczona na lekkie ładunki. Jest też wersja z mniejszą kabiną i bardziej pojemną ładownią. Dokumentacja przewiduje budowę z drewna, ze stali, z aluminium, z siatkobetonu lub z laminatu poliestrowo-szklanego. Dzięki temu, że wszystkie żagle są na bcmach, możliwa jest obsługa jednoosobowa. Małe wymiary i niskie nakłady na ekwipunek zapewniają niski koszt transportu. Konstruktor Jay Benford z USA ma jeszcze w zanadru projekty podobnych, lecz nieco większych statków czterdziestopięcio- i pięćdziesięciostopowych.

Dane techniczne:

długość całkowita: 13 m
długość KLW: 9,8 m
szerokość całkowita: 4,1 m
zanurzenie: 1,8 m
wyporność: 16,3 tony
powierzchnia żagli: 88,3 m²
załoga: 2 osoby

Melquides

Jest szkunerem gąflowym przewidzianym do budowy amatorskiej z drewna lub ze stali. W wersji drewnianej poszycie jest z 38 mm klepek, a pokład z podwójnej 13 mm sklejk. Całość zalaminowana matą szklaną i żywicą epoksydową. W wersji sta-



Albacore 64



Alaskan Trader

lowej statek jest wykonany z 6 mm blachy. W ładowni o pojemności 111 m³ pomieścić wolno ładunek o masie 12,3 tony. Statek może przewozić nie tylko kontener, lecz także ładunki sypkie i drobnicę. Oprócz stałego balastu przy przelotach bez ładunku przewidziano zabieranie ruchomego balastu z kamieni. Takie rozwiązanie jest zastanawiające, ponieważ trudno sobie wyobrazić zgromadzenie do tego jednostkowego celu ekstra kilku ton czystego kamienia. Konstruktor Georg Buehlerz USA oferował w tym czasie dokumentację z listą materiałową za 575 USD.

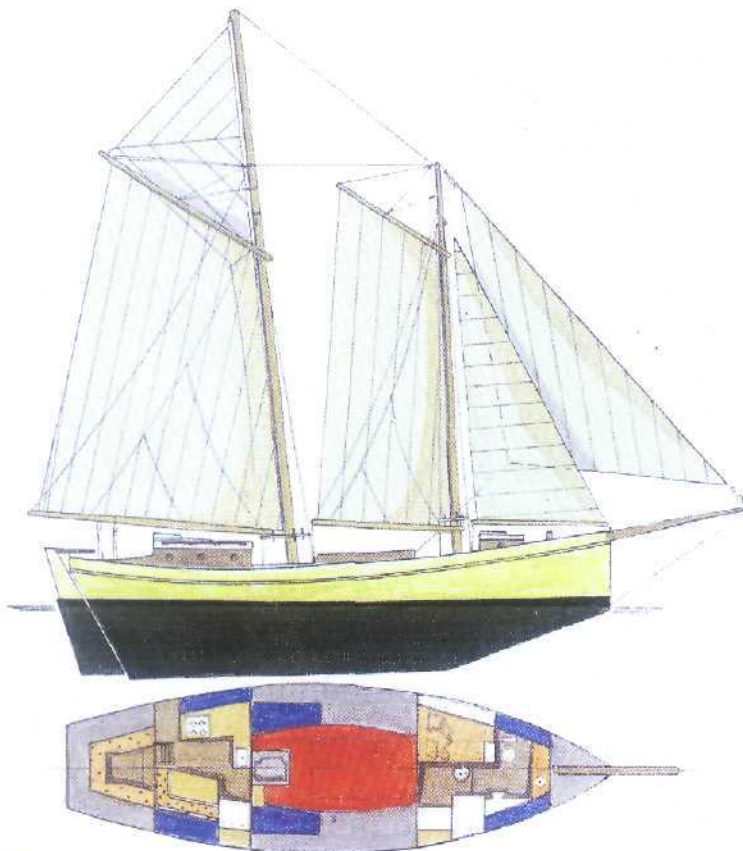
Dane techniczne:

- długość całkowita: 15,2 m
- długość K LW: 14,6 m
- szerokość całkowita: 4,3 m
- zanurzenie: 2 m
- wyporność: 27,9 tony
- powierzchnia żagli: 124 m²
- załoga: 2 osoby

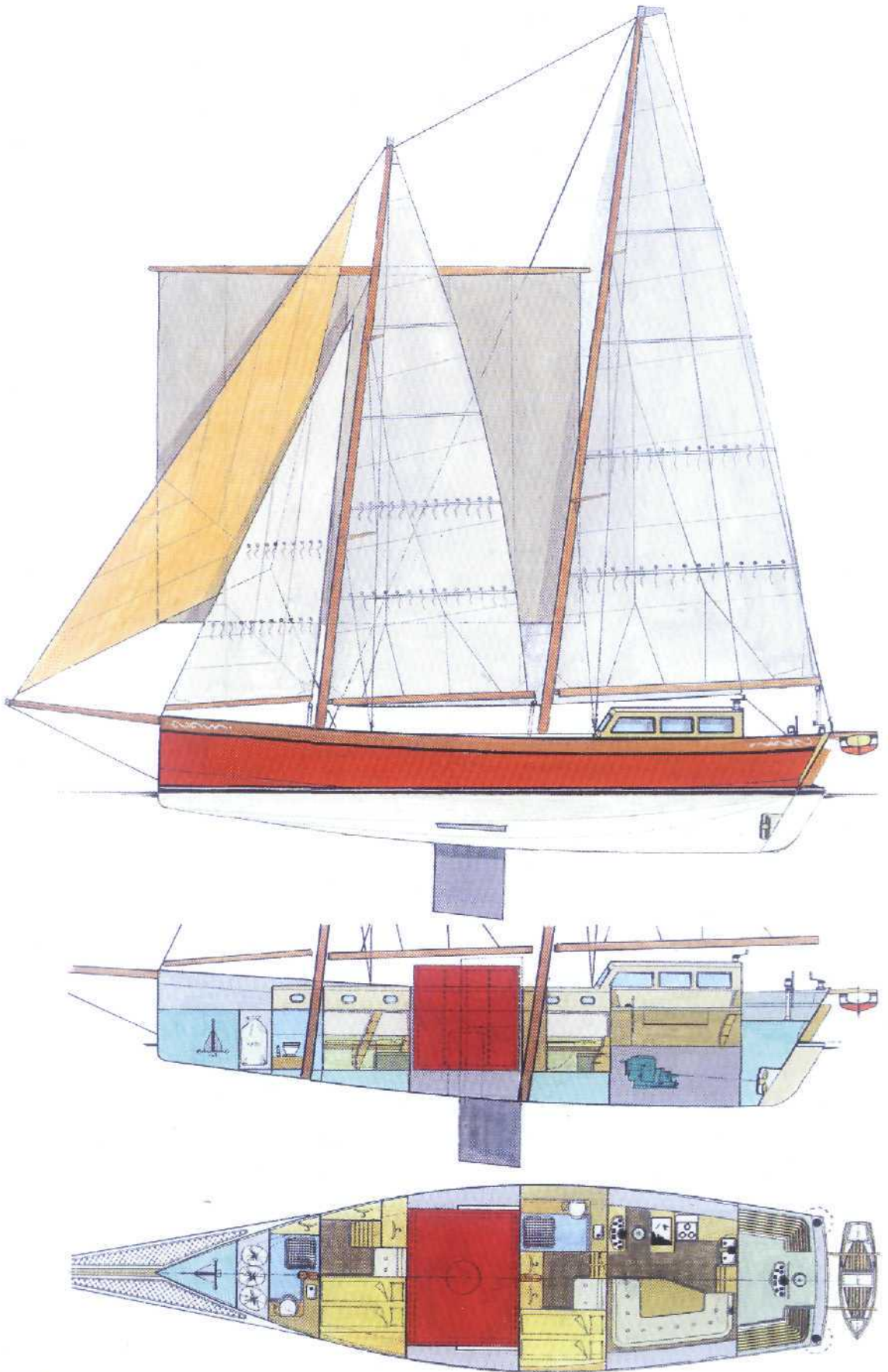
H49SEG

Przedstawione do tej pory żaglowe frachtowce to konstrukcje pozaeuropejskie przeznaczone do eksploatacji poza naszym kontynentem na morzach południowych. Dlatego na szczególną uwagę zasługuje konstrukcja statku oznaczonego jako typ H49SEG, która wyszła z niemieckiego biura konstrukcyjnego Uli Heine-manna. Projekt przewidywany jest dla średnio zasobnych kieszeni przyszłych armatorów. Stąd możliwość budowy amatorskiej, aczkolwiek statek spełnia wymogi przepisów Germanischer Lloyd. Jednostka ma umożliwiać nie tylko żeglugę pełnomorska, ale także po płytkich rzekach i wodach wewnętrznych z odwiedzeniem drugorzędnych portów. Jako nie tylko frachtowiec, ale i jacht ma on estetyczną sylwetkę, pomimo że konstrukcjata, zakładająca możliwość budowy przez niezbyt wykwalifikowanych w tej materii ślusarzy, jest kanciastą bryłą ze stalowych blach, nie wymagających gięcia.

Statek ma dwa boczne miecze szybrowe w skrzynkach po obu burtach ładowni mieszczącej dziesięciostopowy kontener Długość wynika



Melquades



H49SEG

z niskich opłat w wielu portach Europy i świata dla statków nie przekraczających 50 stóp. Poza tym w wielu z nich cargo-jachty są traktowane jako zwykłe jachty, dla których pobyt w portach jest tańszy niż dla normalnych frachtowców.

Małe porty to porty zwykle bez specjalnego uzbrojenia w urządzenia przeładunkowe. Zatem taki cargo-jacht musi obsłużyć się sam. Sprzyjają temu dwa maszty, których borny żaglie głównych mogą służyć do rozładunku. Zatem i maszty, i borny muszą być solidne. Podstawowe ożaglowanie jako szkuner bernardzki, w którym grot i fok mają po dwie refbanty oraz refowany sztafok na bomie, umożliwiają obsługę tego żaglowca przez dwuosobową załogę i wykonywanie zwrotów przez jedną osobę. Kiedy pogoda sprzyja, można postawić kliwer, ogromny jak genua apsel i bryfok na rei. Do napędu konstruktor przewiduje śrubę o stałym skoku z ustawianymi w chorągiewkę skrzydłami, kiedy żeglują się na żaglach. Urządzenia sterowe są zdwojone. Jedno na pokładzie rufowym, jedno w sterówce. Także zdwojono manewrowanie silnikiem. Większość fałów i szotów

sprowadzonych jest na rufę. Wszystko to umożliwia prowadzenie żaglowca przez jedną osobę. Sternik na obu stanowiskach sterowych może siedzieć na obrotowych fotelikach.

Wnętrze tego żaglowca zostało zaprojektowane podobnie jak u pozostałych frachtowców z tym, że - jak widać - przewidziano nieco mniejszą ładownię w zamian za dość wygodne pomieszczenia dziobowe z oddzielną kabiną sanitarną i prysznicem. Niezależnie od tego taką samą kabiną dysponuje załoga siata. Wyraźnie więc ten statek jest przeznaczony również do przewozu ludzi. Wprawdzie określa się ich jako „goście”, ale kto sprawdzi, czy ci goście pływają za darmo. Gdyby był to statek pasażerski, to wymogi i koszty byłyby zupełnie nieatrakcyjne, a tak to jest jakaś dodatkowa rejsowa załoga jak na każdym jachcie, i wydaje się, że w tym tkwi atrakcyjność tej drobnej przedsiębiorczości połączonej z własną życiową przyjemnością.

W otwartej ładowni H49SEG może przewozić nie tylko kontener, ale również drobnicę, przy czym ładownia jest ona wówczas zakrywana.

Dane techniczne:

długość całkowita: 15,44 m
długość K LW: 14,62 m
szerokość całkowita: 4,29 m
szerokość K LW: 4,05 m
zanurzenie z mieczami: 2,82 m
zanurzenie minimalne: 1,41 m
wyporność: 32,52 tony
grot: 50,3 m²
fok: 32,7 m²
sztafok: 15,2 m²
kliwer: 23,2 m²
apsel: 73,9 m²
bryfok: 78,3 m²
załoga: 2 osoby

Podsumowanie

Gdzie taki żaglowiec mógłby pływać i zarabiać? Czy tak pomyślany statek da się wcisnąć w ramy obowiązujących u nas przepisów, nadzorów, zezwoleń etc? Nie badałem tego. Nie badałem też ekonomicznej strony takiego przedsięwzięcia.

Interesuje nas państwa opinia na temat możliwości wykorzystania takich jednostek w naszych realiach.

Literatura: „Segeln” 10/1990 i 2/1991.

SKUTER WODNY JUMPER

Bogdan Kitowski

Jumper w prezentowanej wersji, jest przeznaczony głównie dla dzieci i młodzieży (do 50 kg). Gabaryty skutera wynoszą 1,5 m x 1,1 m. W opracowaniu znajdują się wersja dla dorosłych. Pionowe ruchy ciała osoby płynącej powodują zanurzenie i wynurzenie się skutera. Ruchy te powodują ugięcia, pod naporem wody, elastycznych płetw usytuowanych poziomo pomiędzy pływakami skutera i w wyniku czego powstaje na nich siła napędowa. Skręt wywołuje się poprzez balans ciałem w chwili, gdy statek jest „wynurzony”. Przewidziano również wersję z kierownicą i płetwą sterową. Na skuterze Jumper pływa się bardzo łatwo. Jego szybkość zależy jest od intensywności ruchów osoby płynącej. Pyszna zabawa dla dzieci i dorosłych.



Rozwiązanie jest zgłoszone do Urzędu Patentowego Rzeczypospolitej Polskiej jako wzór użytkowy.