

Jachty...

Drugie narodziny jachtu

SZPICGAT DLA MŁODEJ PARY



Fot. Zbigniew Krystowczyk

Wielu żeglarzy marzy o własnoręcznym zbudowaniu jachtu lub odrestaurowaniu starej szalupy i stworzeniu z niej pięknego stylowego żaglowca. Ale niewielu z nas decyduje się na podjęcie takiego wyzwania, czasami bowiem trzeba do tego szczęśliwego splotu przypadku, a zawsze upor.

Zbigniew Krystowczyk



Fot. Krystof Matusz

Od dawna marzyłem o stworzeniu stylowego jachtu. Nie zabrałbym się jednak do realizacji tego planu, gdyby nie to, że pewnej ciepłej kwietniowej nocy poznałem piękną kobietę. Dwa miesiące później pływalismy razem po Śródziemnym i w długie rejsowe godziny marzyliśmy o jachcie, który odzwierciedlałby nasze romantyczne nastroje. Doszło nawet do tego, że zaczęliśmy kupować stylowe butelki i mosiężne ozdoby do „naszego jachtu”. Wariactwo - zdawałoby się, ale wiercie mi, bez tak wyraźnie zarysowanych pragnień nie ma się co zabierać do realizacji tego typu planów.

Pomysł spodobał się moim przyjaciółom i rodzicom, którzy zaoferowali pomoc finansową (jestem studentem), należało więc zabrać się do pracy.

Kto szuka, ten znajduje

Po przeszło dwóch miesiącach poszukiwań znajdujemy to, o co nam chodziło. W krzakach pod Giżyckiem stoi piękny szpicgat. Oglądamy go z bliska: pokład grozi zawaleniem, w środku pełno ropy z wymontowanego silnika, w obu kabinach znajdują się gniazda os, w burcie jest dziura i słychać chrupiącego kornika. Tak, to jacht idealny dla nas. Z mieszanymi uczuciami jedziemy „przespać się z problemem”. Nazajutrz ponowne oględziny, tym razem w towarzystwie przyjaciela...

- Konstrukcja kadłuba nienaruszona, sarno posycie w dobrym stanie, bo ropa je zaimpregnowała, pokład można wymienić, a w ogóle to piękny jacht. Stary, bierz go!

Od marzeń dorzeczywistości

I tak zapadła decyzja o zakupie SZAMANA MORSKIEGO. Od tego momentu praktycznie skończyły się sentymenty i marzenia. Zaczęła się sucha kalkulacja kosztów, terminów, wybór miejsca remontu, odpowiednich ludzi, słowem, planowanie inwestycji. Moim zamierzeniem było zakończyć remont do maja, czyli



Fot. Zbigniew Krystowicz

W takim stanie znaleźliśmy SZAMANA



Fot. Monika Pietrzykowska

Wyjęta praca przyniosła efekty

w siedem miesięcy, i chciałem tego dokonać pracą własnych (i przyjaciół) rąk. Tymczasem demontaż zbędnych części (za pomocą siekiery) i umycie jachtu z ropy zajęło ostatnie dwa tygodnie wakacji. Stało się oczywiste, że rozpoczął się wyścig z czasem.

Na jachcie należało wymienić kabiny i ich dachy, przerobić maszynownię na dwuosobową sypialnię, przerobić tylny kokpit oraz wymienić cały pokład. Do tych prac potrzebowaliśmy pomocy skutnika, gdyż w grę wchodziło naruszenie całej konstrukcji, wraz z belkami podma-



Fot. Monika Pietrzykowska

Wreszcie na wodzie



Fot. Krzysztof Malkiewicz

Przed remontem...



Fot. Krzysztof Malkiewicz

... nikt nie dawał wiary, że wewnątrz będzie tak przytulne



Fot. Zbigniew Krystowicz

Pokrycie zdewastowanego pokładu sosnową, klepką podkreśliło charakter jachtu



Fot. Zbigniew Krystowicz

sztowymi. Pokład wykonany został z klepki sosnowej przekładanej czarnym sikafleksem. Muszę przyznać, że nasza ekipa remontowa odwaliła kawał dobrej roboty, wykazując przy tym sporo własnej inwencji przy „reanimacji” jachtu.

Na tym etapie prac przeszliśmy moment krytyczny, przed którym nie było widać końca narastających problemów. Moment, w którym siedząc we własnym jachcie po trzech miesiącach pracy widzieliśmy tylko gołą konstrukcję. Przyznam, że byłem bliski zwątpienia w powodzenie projektu. Ale znów niezawodni rodzice, przyjaciele, dziewczyna... Wzięliśmy się za szlifierki, pędzle, piły, tarniki i robota znów ruszyła z kopyta.

Z pomocą szkutników i... przyjaciół

O ogromie pracy najlepiej świadczą liczby. Nasi szkutnicy wkręcili w jacht ponad 1000 wkrętów, na pomalowanie kadłuba pokładu i wnętrza zużyto 70 l farb i lakierów, do ogrzewania hangaru spalono 5 ton węgla, nie mówiąc już o setkach godzin spędzonych z ołówkiem, kalkulatorem i podręcznikiem Milewskiego.

Spotykaliśmy się również z sytuacjami przyjemnymi. Przyjaciel zaoferował pomoc przy wykonaniu instalacji elektrycznej, inny wykonał szplajsy i nagle do kołkownicy. I to wszystko bezinteresownie! Innym razem kupując z dziewczyną (która zadbała o harmonię stylu wnętrza i kolorystykę) materiały obiciowe na koje, firanki, karnisze, lampki, itp. usłyszeliśmy od uśmiechniętej sprzedawczyni:

- O, młoda para urządza mieszkanie?!

SZAMAN zrównoważony

Osobnym zagadnieniem było ozaglowanie i napęd pomocniczy. Zdecydowaliśmy się na kupno silnika zaburtowego o mocy 15 KM i sprzężenie go sztywnym wodzikiem z płetwą sterową. Daje to możliwość sterowania strugą silnika za pomocą rumpla. Dzięki temu ma-

newrowanie jachtem w portach nie nastręcza żadnych trudności. Sprawa ożaglowania nie przedstawiała się tak łatwo. W opinii poprzednich właścicieli jacht był wolny i nie chodził na wiatr.

Stało się oczywiste, że trzeba przeprojektować cały takielunek. Po wielu pomiarach, obliczeniach i dyskusjach jacht otrzymał 43 m² żagla (poprzednio było 28), przy czym powierzchnia bezana wzrosła trzykrotnie dzięki zastosowaniu gafla. Przesunęliśmy tym samym środek ożaglowania do tyłu, co w efekcie daje większą nawietrzność jachtu. Trzeba przyznać, że kierowaliśmy się głównie intuicją, gdyż nie posiadaliśmy żadnej dokumentacji technicznej. Opłacało się jednak zaryzykować. Obecnie *SZAMAN MORSKI* jest niezłe zrównoważony, bez problemów robi zwroty na wiatr, a na pełniejszych kursach osiąga przyzwoite prędkości.

Głębokie wodowanie i wreszcie - na wiatr

Czas płynął nieubłaganie, a wraz z nim zbliżał się termin wodowania. Pod koniec kwietnia przy jachcie pracowali moi rodzice, ich znajomi, moi znajomi, ja i moja dziewczyna, właściciel hangaru, jego synowie i sąsiedzi. Prace ukończono na czas. W „pierwszomajowy” weekend jacht dotknął wody i... natychmiast zaczął tonąć. Kadłub *SZAMANA* ma poszycie klepkowe i po czterech latach na lądzie cały się rozsechł. Po dziesięciu godzinach wybraliśmy z niego 100 wiader wody. Klepki napęczniały jednak dość szybko i po tygodniu problem przestał istnieć.

W pierwszym rejsie stopniowo i ostrożnie stawialiśmy kolejne żagle, aby w końcu poczuć, jak jacht rozpędza się pod pełnym ożaglowaniem i bez problemu robi zwrot na wiatr. Nasza radość nie znała granic i nie zakłócił jej nawet zerwany fał kliwra. Ponad pół roku pracy, zaangażowanie i przychylność wielu ludzi, upór i determinacja – to wszystko przyniosło rezultaty. Nasze marzenie się spełniło.



Fot. Norbert Palas

Nowy plan ożaglowania poprawił zrównoważenie jachtu

SZAMAN MORSKI

Zbudowany został w Archangielsku w 1991 roku. Kadłub wykonano z sosny syberyjskiej, kładzionej na dębowych wręgach. Konstruktor jachtu jest nieznanym, ale wiadomo, że jacht był budowany w stylu retro w oparciu o wygląd kutrów skandynawskich z przełomu XIX i XX wieku. Jednostka wielokrotnie zmieniała nazwę i właściciela. Kilka lat przeleżał na kei w Giżycku. W 1998 roku nabyty przez obecnych właścicieli.

Takielunek i żagle

SZAMAN MORSKI ożaglowany jest jako kecz gaflowy. Maszty ustawione są na belkach nośnych, zastępujących pilersy. Olinowanie stałe napinane jest za pomocą talrepów. Fały sprowadzone są do kołkownic u podstaw masztów i knagowane na dębowych naglach. Większość bloków jest również drewniana.

Żagle uszyte na specjalne zamówienie. Sztaksle mają krój „w jodeł-



Fot. Zbigniew Krystowczyk

Nagielbanki są już rzadko spotykane



SZAMAN MORSKI w pełnej krasie

kę" obecnie już nie stosowany. Kliwer stawiany jest z dwumetrowego bukszprytu. Grot i bezan to oczywiście żagle gafflowe. SZAMAN charakteryzuje się bardzo dużą statecznością i dopuszczony jest do żeglugi w rejonie „2” bez ograniczeń.

Dwa kokpity, dwie kabiny

Jacht posiada dwa kokpity: centralny i rufowy. Umożliwia to sprawną pracę nawet sześciu osobom. Jednocześnie jednostka może być prowadzona bez problemu przez dwóch członków załogi.

SZAMAN MORSKI ma również dwie kabiny. W dziobie znajdują się dwie połączone koje, z rozkładanym stołem pośrodku. Po lewej stronie kabiny znajduje się kambuz, z dwupal-

nikową kuchenką i zlewozmywakiem, a po prawej stolik nawigacyjny. Pod centralnym kokpitem mieszczą się dwie hundkoje i ogromna bakista. W kabine rufowej znajduje się rozkładana koja dwuosobowa i duża szafa na ubrania. Wnętrze utrzymane jest w starym stylu. Widoczne są wszystkie części konstrukcji jachtu i brak jest charakterystycznej dla współczesnych jachtów „szpitalnej” bieli żelkotu. Toaletę chemiczną umieszczono w forpiku.

Zasilanie i napęd pomocniczy

Dwunastowoltowy akumulator zasilają sześć punktów świetlnych, radiomagnetofon stereo, UKF-kę i gniazdo ładowania telefonu. Napęd pomocniczy jachtu stanowi silnik przyczepny Johnson 15 KM, który

jest sprzężony ze sterem za pomocą sztywnego wodzika. Jacht posiada pompy wody pitnej i zaburtowej oraz dużą membranową pompę zęzową.

Przy całej swej oryginalności SZAMAN MORSKI jest jachtem bardzo uniwersalnym. Może służyć z powodzeniem jako jacht rodzinny, szkoleniowy lub być eksploatowany jako jacht do czarterów. Ponad wszystko jednak jest ozdobą każdego akwenu i portu, do którego przypląwa.

SZAMAN MORSKI

Długość całkowita	11,00 m
Długość po pokładzie	9,00 m
Szerokość	2,80 m
Zanurzenie	0,65 m
Wyporność	4 L
Balast	0,6 t
Powierzchnia ożaglowania	43 m ²