

Technika...

Dhou - zmodernizowane zabytki

ŁODZIE JAK PTAKI



20-metrowa regatowa arabska dhou

Witold Pieniążek

Modlitwa do Allacha jest niezbędna przy zwrocie na tej łodzi. Wersja regatowa tradycyjnych arabskich dhou niewiele zachowała z tamtego pękatego kształtu kadłuba. Za to takielunek pozostał toporny i trudny w obsłudze. Mimo to dhou bez trudu „objeżdża” Hoby-Cata.





W starej łodzi dychtowanie jest ostatecznym ratunkiem

specjaliści wysokiej klasy lub ludzie odporni na przekupstwo. Dobrze wykonują oni swą pracę: miasta są czyste, architektura przepiękna, a i spacerować w środku nocy można bezpiecznie. Zaszuga to niewątpliwa policji (Marokańczycy), a i pieńka z toporem. Surowe to prawo - ale po obcięciu ręki chirurg opatrzy kikut zgodnie z wszystkimi kanonami lekarskiej sztuki.

Życie w Emiratach kwitnie, ludzie żyją dostatnio. Allah dał im bogactwo i Allah je zabierze, a wtedy wszystko wróci do piasku. Ale na razie jest za co budować olbrzymie tory wyścigowe wielbłądów i pasjonować się wyścigiem regatowych „dhou”.

Smukłe kadłuby

Jechałem z bratem do mariny i nagle na przymorskim placu zobaczyłem kilkanaście długich na 15 lub 20 m przyczep z leżącymi na nich kadłubami łodzi. Na każdym leżała potężna reja sięgająca 18 m długości oraz krótki, gruby maszt typowy dla arabskiego ozaglowania. Ale zdumienie moje i zachwyt konstruktora wywołały kadłuby tych łodzi. Nie miały one nic wspólnego z tradycyjnymi, powszechnie znanymi arabskimi „dhou” o dość pękatej sylwetce i wysokiej burcie. Na przyczepach leżały smukłe kadłuby o cudownej linii, zbudowane z teaku, bardziej przypominające ptaki niż łodzie. Pionowa stowa, ostre, niezwykle płynne wejście

dziubu w wodę i takie same wyjście płaskiej rufy zapewniały ciągłe utrzymanie maksymalnej długości linii wodnej i możliwość ślizgania się jachtu po falach. Po starciu kurzu mogłem się przejrzeć w lakierze.

Zaraz za bramą wjazdową, pod trzciniowymi daszkami stało kilkadziesiąt takich samych łodzi w różnym stadium budowy i różnym stanie technicznym. Na większości siedzieli szkutnicy z Pakistanu i Bangladeszu doprowadzając je do pełnej gotowości.

Łodzie takie mają 15 do 22 m długości, szerokość 3,5 do 4,5 m i wysokość 2-3 m. Od góry pokład położony jest się tylko na kawałku części dziobowej i rufowej. Natomiast przez całą długość bieżną szerokie na metr półpokłady. Środek łodzi jest wolny i służy do składowania worków z piaskiem stanowiących balast. Sam kształt kadłuba, choć tak wyrafinowany, jest chyba obwarowany tradycją lub przepisami, bo łodzie o długościach 7,5 m, 15 m i 20 m kształt i proporcje miały takie same.

Przywilej budowania tych łodzi mają w Emiratach dwa rody. Ród Mouhaivy ma swoją stocznię w Abuhadabi (właśnie na nią trafiliśmy), a ród Raumaithy - na Sadyat Island. Tyle dowiedzieliśmy się od członka rodu Mouhaivy, który nadzorował (pro forma chyba) budowę.

Nie udało nam się dowiedzieć kiedy i kto zainspirował zmianę typowo arabskich w obecnie budowane ja-

Przypadek, a może złośliwość losu sprawiła, że zaproszono mnie do Zjednoczonych Emiratów Arabskich dopiero pod koniec życia. Po to chyba, żebym wiedział, ile straciłem, prowadząc życie osiadłe. Dużo tam naturalnej pustyni i dużo nienaturalnej zieleni. Do milionów krzewów i drzew woda doprowadzana jest siecią plastikowych węży. Na brzegu morza pracują odsalarnie wody wielkości naszej elektrowni Kozienice.

Półtora miliona „rdzennych” panów tej ziemi jest obsługiwane przez 3,5 miliona Pakistańczyków, Marokańczyków, ludzi z Bangladeszu, Hindusów i Filipińczyków. No i przez garstkę białych tam, gdzie niezbędni są



Poważny remont 20-metrowego kadłuba



Budowa nowego dhou - doginanie klepek poszycia. Tradycja tradycją, ale elektronarzędzia i żywice epoksydowe są powszechnie używane



Tradycyjne arabskie dhou

chty. I dlaczego metamorfoza kadłubów nie pociągnęła za sobą zmiany ożaglowania, które pozostało tak samo toporne i trudne w obsłudze, jak na starych arabskich żaglowcach. Niestety angielski naszego informatora był tak ubogi, jak arabski mego brata, a pytania były zbyt abstrakcyjne.

Budowa lub odbudowa łodzi

Ustawia się na prymitywnym helingu pionową stewę, stępkę i wręgę rufową. Następnie do stępki montuje się 6-8 prowizorycznych wręg, wycinanych z toczonych desek - ale o kształtach zewnętrznych zgodnych z liniami łodzi. W jaki sposób tworzy się te kształty - nie wiem, ale wydaje mi się, że i komputer miałby tu trudne zadanie. A ci prości robotnicy, mając do dyspozycji wyginane z listewek krzywki i w genach chyba zakodowaną informację - doskonale sobie radzili.

Górne końce wręg, stewy i rufy łączy i zamyka silny wzdłużnik o grubości -40 mm i szerokości -200 mm. Łódź w całości, zarówno szkielet jak i poszycie, wykonana jest z teaku. Ze wzmocnień wzdłużnych łódź posiada tylko ten górny wzdłużnik i stępkę.

Następnie do wręg montuje się poszycie z klepek teakowych na styk o grubości ~12-15 mm, szerokości 100-140 mm i długich tak, jak długa jest łódź. Klepki do prowizorycznych wręg, stewy i rufy dokręcane są na siłę wkrętami z dużymi podkładkami aby wygięły się i przyjęły kształt łodzi. O ile dobrze zrozumiałem, polewają je co jakiś czas wodą, co ułatwia ich formowanie.

Od środka klepki są do siebie ściągane poprzecznymi listewkami. Po wykonaniu poszycia robi się wręgi właściwe i montuje się je co 400-500 mm, przy czym poszycie do wręg klejone jest żywicą epoksydową i dokręcane wkrętami z zagłębionymi łbami. Następnie demontuje się wręgi prowizoryczne i wstawia na ich miejsce ostateczne. Demontuje się poprzeczne listwy ściągające, a wszystkie zagłębienia i szczeliny zalewa się żywicą (w formie rzadkiej szpachlówki).



Aż dziw jak małe są stery tych łodzi. A jednym z najbardziej fotogenicznych elementów na rufie jest... toaleta.

Dalej to już roboty wykończeniowe i konstrukcyjne: zabudowa półpokładów, mocowanie masztu, uchwyty wian, no i montaż bardzo fotogenicznej i wygodnej toalety na rufie. Długotrwałe szlifowanie, malowanie i polerowanie zamyka cykl budowy. Poszycie gotowego jachtu ma ~ 8-10 mm grubości, a więc szlifierkami zdejmuje się około 3-4 mm. A ja myślałem, że budowa „wydmuszek” to domena wysokich technologii i profesjonalnych regatowców.

Nie widziałem tych łodzi na wodzie, ale mój brat opowiadał, że płynąc równolegle na Hoby-cate niewiele miał czasu, żeby obejrzeć lecący „dhou” z bliska. Są to jednak, moim zdaniem,

Łodzie budowane na jeden wyścig

A i tak nie mogę uwierzyć, że na łodzi o długości 20 metrów, z ożaglowaniem o powierzchni 120 m², właściwie bezpokładowej - klepkowe poszycie o grubości 10 mm może wytrzymać choć trochę cięższe warunki, i nie wiem, ile tych łodzi do-



Jak widać powyżej, jest to moduł przelotowy, zupełnie niechemiczny

ciera do końca 150-kilometrowej trasy w Abudhabi. Ale widok startu ponad setki tych jachtów w z Dubaju musi być cudowny.

Żeglowanie na nich wymaga nie lada umiejętności. Zmiana halsu przy tak małym sterze i tym kształcie linii podwodnej kadłuba wymaga z pewnością, oprócz umiejętności, także gorącej modlitwy do Allacha. Samo opuszczenie na pokład olbrzymiej rei z 60 m² żagla, zmiana halsu i podniesienie go z drugiej strony masztu jest

majstersztykiem. A co się dzieje, gdy powieje dajmy na to 6°B? Moja wyobraźnia nie sięga tak daleko. Widocznie Allah ma ich jednak w swojej opiece i zsyła im wyłącznie łagodne warunki.

Myślę, że po regatach 60% łodzi wraca do stoczni, część zostaje na dnie morza, a tylko nieliczne wędrują na plac, by czekać następnych regat. Szkutnicy z Pakistanu nie muszą zatem obawiać się utraty pracy. Fot. Witold Pieniążek