

Katamarany i trimarany

Praktyczny poradnik dla żeglarzy



tekst i ilustracje

ANDREW SIMPSON

**Andrew Simpson: *Katamarany i trimarany.*
*Praktyczny poradnik dla żeglarzy***

Tytuł oryginału: *RYA Multihull Handbook for
cruisers*

Copyright © for this edition by Wydawnictwo
Nautica, 2019

Copyright © Andrew Simpson 2010
The Royal Yachting Association
Wszelkie prawa zastrzeżone.

Wydanie I

Przekład: Wojciech Szypuła
Redakcja: *MODESTIA* Rafał Sarna
Korekta: *MODESTIA* Katarzyna Sarna
Skład: BestIT Paulina Andrulewicz
Projekt okładki: Filip Falandysz

ISBN 978-83-953063-6-5

ISBN e-book 978-83-953063-7-2

Druk: OZGraf, Olsztyn

Warszawa 2019



Wydawnictwo Nautica

e-mail: [wydawnictwonautica@](mailto:wydawnictwonautica@wydawnictwonautica.pl)

wydawnictwonautica.pl

www.wydawnictwonautica.pl

PRZEDMOWA

Jachty wielokadłubowe przeszły długą drogę od czasów, gdy żeglarze przemierzający Ocean Indyjski i południowy Pacyfik wpadli na niezwykle sprytny pomysł związania sznurami dwóch kanoe, by uzyskać stabilniejszą jednostkę pływającą. Gdyby jednak doszukiwać się jakiejś myśli przewodniej przewijającej się przez całą historię wielokadłubowców, można by stwierdzić jedno: pływanie na nich zawsze oznaczało świetną zabawę.

Należy też przyznać, że w niektórych sytuacjach jachty te prowadzi się w dość specyficzny sposób, który trzeba dobrze zrozumieć, zanim będzie można w pełni rozkoszować się taką żeglugą. Wydany przez RYA podręcznik *Katamarany i trimarany. Praktyczny poradnik dla żeglarzy* stanowi doskonały punkt wyjścia dla wszystkich, którzy chcieliby się bliżej zapoznać z tą ekscytującą odmianą sportu żeglarskiego.

Jako wieloletni posiadacz katamaranu i zagorzały zwolennik jednostek dwukadłubowych, doceniający ich rozliczne zalety, dostrzegalne w porównaniu z konstrukcjami klasycznymi, uważam, że zwięzły i klarowny podręcznik Andrew Simpsona jest lekturą niezwykle użyteczną i pouczającą. Autor przedstawił wszystkie najważniejsze sprawy – od podstawowych zagadnień związanych ze stabilnością wielokadłubowca po tajniki prowadzenia takiej jednostki na silniku i pod żaglami. Miło również czyta się książkę, w której poruszone zostały kwestie pewnych umiejętności, jakich wielu z nas uczyło się starą, dobrą metodą prób i błędów, zderzeń i zadrapań – mam tu na myśli manewrowanie na ograniczonej przestrzeni.

A już całkiem poważnie, wskazówki dotyczące: prowadzenia wielokadłubowców w trudnych warunkach pogodowych, postępowania w razie wywrotki oraz ratowania człowieka za burtą są nie do przecenienia. To one sprawiają, że ten rzetelny tekst jest lekturą absolutnie obowiązkową dla każdego, kto poważnie myśli o wyjściu w morze na jachcie wielokadłubowym.

Miłej lektury! A przy okazji także sprzyjających wiatrów i szybkich przelotów.

Rod Carr, kawaler Orderu Imperium Brytyjskiego

WSTĘP

Puśćmy na chwilę wodze fantazji. Pewien wynalazca wymyślił nowy produkt, który zamierzał sprzedać światu. W tym celu zebrał ekipę specjalistów od marketingu, aby pomogli mu wypromować jego wynalazek.

– Oto on – obwieścił, wyświetlając slajd.

– Co to takiego? – zapytał ktoś.

– Jacht.

Powszechne niedowierzanie.

– Poważnie? To ma tylko jeden kadłub.

– Otóż to! Właśnie dlatego nazwałem go – uwaga! – jednokadłubowcem. „Jedno-”, bo kadłub jest tylko jeden, a „-kadłubowiec”... to wiecie i beze mnie. Ale do rzeczy: wasze zadanie polega na tym, aby jak najlepiej wyeksponować jego rozliczne zalety.

– Jakie zalety?

– Zaczniemy od tego, że będzie zajmował mniej miejsca w marinie.

– Ma tylko jeden kadłub! Nie wywróci się?

– O, i tutaj dochodzimy do mojego sprytnego rozwiązania! – odpowiedział wynalazca z błyskiem w oku. – Od spodu kadłuba przyczepiona jest, na takiej jakby płetwie, bryła ołowiu. Dzięki niej jacht trzyma pion.

– Zatem mariny będą musiały być głębsze?

– Tak, ale nieznacznie. Trzy, cztery metry.

Szef marketingu w zadumie postukał się ołówkiem po zębach.

– Rozumiem... Wróćmy jeszcze do tej bryły ołowiu – jednokadłubowiec stanie się przez nią cięższy i wolniejszy.

– To prawda.

– W takim razie należałoby podkreślić fakt, że rejsy będą bardziej czasochłonne, co pozwoli dłużej rozkoszować się żeglowaniem.

– Wyśmienicie! – Wynalazca nie posiadał się ze szczęścia. – Wiedziałem, że znacie się na swojej robocie.

– Potrzebujemy czegoś więcej – wtrącił inny specjalista. – Czegoś bardziej ekscytującego.

– Jest coś takiego... – przyznał wynalazca. – Mój prototyp ma skłonność do pochylenia się na boki podczas żeglugi. Nazywam to przechylem. Bywa to zabawne, zwłaszcza gdy filizanki i spodki zaczynają latać po całej kajucie. Skoro już o tym mowa, chciałbym poruszyć kwestię bezpieczeństwa...

Ktoś ziewnął.

– Bezpieczeństwo kiepsko się sprzedaje. Potłuczona zastawa, owszem, ma potencjał, ale bezpieczeństwo nie bardzo. Nie jest dostatecznie seksowne. Ale mimo to posłuchajmy, co pan ma do powiedzenia.

– Mój jednokadłubowiec jest absolutnie niewywrrotny. Jeżeli tylko za bardzo się wychyli, natychmiast sam staje do pionu. To chyba przydatna cecha?

– Czy ja wiem... Słabo to brzmi: „absolutnie niewywrrotny”. Gdzie tu emocje? Ale zaraz! Czy dałoby się go zatopić? Czy gdyby go podziurawić, to zatonię?

– Mowa! Pójdzie na dno jak kamień.

– To jest to! Pływa tylko w głębokiej wodzie, posuwa się naprzód wolniej niż lodowiec sunący pod górę, gwarantuje potłuczenie porcelanowej zastawy... tu dorzuciłbym parę noży, jakieś ciężkie książki, może rozlany kwas z akumulatorów... A potem wielki finał: jeżeli wasz jacht zatonię, możecie być zmuszeni dokończyć podróż wpław!

To zmyślona historyjka, dobrze jednak pokazuje, jak specyficznym dobrany punkt widzenia pozwalała podać w wątpliwość powszechnie akceptowaną wiedzę i praktykę. To, co jednemu człowiekowi wydaje się logiczne, dla innego może być głupota; w sporze natury intelektualnej może się zdarzyć, że strony się nie rozumieją. Na tym właśnie polegał problem, gdy pod koniec lat 50. zachodni projektanci rozpoczęli prace (kontynuowane przez dwie kolejne dekady) nad łodziami wielokadłubowymi. Ich dziwaczne twory zostały przyjęte z dużą dozą sceptycyzmu, niekiedy wręcz z wrogością. Krytycy wytykali wielokadłubowcom, że ich konstrukcja jest z natury niebezpieczna, a żegluga na nich – skrajnie nieodpowiedzialna.

Dzisiaj na szczęście jachty wielokadłubowe nie muszą już nikomu niczego udowadniać. Zapracowały sobie na powszechny szacunek. Owszem, mają swoje kaprysy, a także słabe strony – ale to samo można powiedzieć o wielu innych typach łodzi. Trzeba po prostu zrozumieć ich funkcjonowanie i nauczyć się, jak najlepiej wykorzystywać ich zalety.

I o tym właśnie jest ta książka.

Andrew Simpson

SPIS TREŚCI

PRZEDMOWA	2	Tworzywa sztuczne zbrojone włóknem szklanym	37
WSTĘP	3	Przekładkowa konstrukcja piankowa	38
1 POCZĄTKI	6	6 POD ŻAGLAMI	39
2 WIELOKADŁUBOWCE – POZNAJMY JE BLIŻEJ	8	Wiatry zmian	39
Katamarany	8	Prędkość efektywna	42
Trimarany	10	VMG przy pełnym wietrze	45
Porównanie przestrzeni mieszkalnej	11	Halsowanie z wiatrem	46
Różnice praktyczne	12	Trudy halsowania	48
3 TROCHĘ MATEMATYKI	13	Fok na wstecznym	49
Nie wszyscy są równi	13	Idealny wehikuł do żeglowania z wiatrem	50
Stateczność	14	Bliźniacze sztaksle	50
Trimarany z zanurzalnym pływakiem	15	Spinakery	51
Stateczność w ruchu	16	Refowanie żagli	52
Szybki czy wściekły	17	7 NA SILNIKU	54
Kształt kadłuba	19	Najpierw pomyśl, potem działaj	56
Pryzmatyczny współczynnik pełnotliwości	21	Manewrowanie z prądem	58
Rzut oka na opór aerodynamiczny	22	Przybijanie do nabrzeża	60
Prześwit	23	Jeszcze o szpringach	61
4 OMASZTOWANIE I OŻAGLOWANIE	25	Z mieczem czy bez miecza	62
Płaty aero- i hydrodynamiczne	28	Kotwiczenie	63
Sterowanie	30	Uzda	64
Długie, krótkie i wysokie	31	Przy nabrzeżu	65
Cześć, grubasku	32	Cumowanie do innych jachtów	66
Listwy usztywniające	33	8 ŻEGLOWANIE W TRUDNYCH WARUNKACH	67
Maszt obrotowy	35	Ożaglowanie sztormowe	68
5 BUDOWA	36	Walka z wiatrem i morzem	69
Drewno	36	Niebezpieczeństwa żeglowania z wiatrem	70
		Dryfkotwy i inne urządzenia oporowe	72



Żeglowanie półwiatrem na wzburzonym morzu	74	Wywrotka	82
Kotwice pływające	75	Życie po drugiej stronie	83
Uprząże i linki asekuracyjne	76	Grab bag	84
Stawanie w dryf	76	Człowiek za burtą	85
9 POSTĘPOWANIE W RAZIE WYWROTKI	78	Uprząże i kamizelki ratunkowe	89
Czy wielokadłubowiec nie zatonie?	79	Podjęcie ofiary z wody	90
W przewidywaniu najgorszego	80	Podjęcie człowieka zza burty	91
		Dalsza opieka nad poszkodowanym	92
		Gaśnice	93
		SŁOWNICZEK TERMINÓW	94