

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 Andrulowicz
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 żegluga. 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.

Powszechnie 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 wyróci 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 zacie się na swojej robocie.

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

– Jest coś takiego... – przyznał wynalazca. – Mój prototyp ma skłonność do pochylania się na boki podczas żeglugi. Nazywam to przechyłem. 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 niewyrotny. Jeżeli tylko za bardzo się wychyli, natychmiast sam staje do pionu. To chyba przydatna cecha?

– Czy ja wiem... Słabo to brzmi: „absolutnie niewyrotny”. 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 pozwala 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		
WSTĘP	3		
1 POCZĄTKI	6		
2 WIELOKADŁUBOWCE – POZNAJMY JE BLIŻEJ	8		
Katamarany	8		
Trimarany	10		
Porównanie przestrzeni mieszkalnej	11		
Różnice praktyczne	12		
3 TROCHĘ MATEMATYKI	13		
Nie wszyscy są równi	13		
Stateczność	14		
Trimarany z zanurzalnym pływakiem	15		
Stateczność w ruchu	16		
Szybki czy wściekły	17		
Kształt kadłuba	19		
Pryzmatyczny współczynnik pełnotliwości	21		
Rzut oka na opór aerodynamiczny	22		
Prześwit	23		
4 OMASZTOWANIE I OŻAGLOWANIE	25		
Płaty aero- i hydrodynamiczne	28		
Sterowanie	30		
Długie, krótkie i wysokie	31		
Cześć, grubasku	32		
Listwy usztywniające	33		
Maszt obrotowy	35		
5 BUDOWA	36		
Drewno	36		
		Tworzywa sztuczne zbrojone włóknem szklanym	37
		Przekładkowa konstrukcja piankowa	38
		6 POD ŻAGLAMI	39
		Wiatry zmian	39
		Prędkość efektywna	42
		VMG przy pełnym wietrze	45
		Halsowanie z wiatrem	46
		Trudy halsowania	48
		Fok na wstecznym	49
		Idealny wehikuł do żeglowania z wiatrem	50
		Bliźniacze sztaksle	50
		Spinakery	51
		Refowanie żagli	52
		7 NA SILNIKU	54
		Najpierw pomyśl, potem działaj	56
		Manewrowanie z prądem	58
		Przybijanie do nabrzeża	60
		Jeszcze o szpringach	61
		Z mieczem czy bez miecza	62
		Kotwiczenie	63
		Uzda	64
		Przy nabrzeżu	65
		Cumowanie do innych jachtów	66
		8 ŻEGLOWANIE W TRUDNYCH WARUNKACH	67
		Ożaglowanie sztormowe	68
		Walka z wiatrem i morzem	69
		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		Uprząże i kamizelki ratunkowe	89
WYWROTKI	78	Podjęcie ofiary z wody	90
Czy wielokadłubowiec nie zatonie?	79	Podjęcie człowieka zza burty	91
W przewidywaniu najgorszego	80	Dalsza opieka nad poszkodowanym	92
		Gaśnice	93
		SŁOWNICZEK TERMINÓW	94