

długość 4,6 m

cena ok. 6000 zł

# Dwie tradycje jedna przyjemność

Tym razem testujemy dwie małe jednostki żaglowe, które łączy technologia wykonania, osoba projektanta i wytwórcy, dzieli natomiast geografia powstania. Pierwsza z nich to **dory-skiff** – tradycyjna łódź europejskich rybaków, druga zaś – spotykane od tysięcy lat pacyficzne **canoe outrigger**. Oba jachty są niedrogie i do samodzielnego wykonania z elementów zakupionego zestawu.

TEKST JERZY KUBASZEWSKI  
ZDJĘCIA JERZY PIEŚNIEWSKI

→ Tradycyjna dory-skiff powstała na wyspach brytyjskich z przeznaczeniem do rybołówstwa – to prosta w budowie, drewniana płaskodenna łódź o długości między 5 a 7 m. Tradycyjna dory napędzana była wiosłami, lecz w XVII w. zaczęły pojawiać się wersje ożaglowane jako kety z żaglem lugrowym. Łodzie tego typu na połowy ruszały nie tylko z brzegu, ale stacjonowały również na pokładach rybackich szkunerów. Dory-skiffy zyskały sobie należny szacunek ze względu na niezwykłą dzielność, doskonałe właściwości żeglugowe i prostotę obsługi. Na takiej łodzi amerykański rybak Alfred Johnson w 1876 r. przepłynął Atlantyk w ciągu 46 dni.

Druga z testowanych łodzi – canoe outrigger swoje źródła ma na antypodach. Projekt nawiązuje do łodzi znanych i używanych na Pacyfiku od setek, a nawet tysięcy lat, od Hawajów aż po Nową Zelandię. Trudno ją jednoznacznie zakwalifikować do konkretnego typu, jest ich bowiem w tych regionach setki – łódki różnej budowy, wielkości i ożaglowania. Wielu czytelników może mieć wątpliwości, czy to czasem nie proa?

Tak odległe konstrukcyjnie łodzie wykonywane są dziś tą samą metodą – szycia i sklejania. Metoda ta powstała całkiem niedawno, bo dopiero w drugiej połowie XX w., specjalnie dla amatorskiej budowy

łodzi. Podstawową jej zaletą jest łatwość i relatywnie niewielka pracochłonność, a współczesne materiały szkudnicze zapewniają trwałość i elegancję konstrukcji. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że budowa obu łodzi nie pochłania więcej niż 200 roboczogodzin każda.

## SALMO 15 – DORY-SKIFF

Ten odkrytopokładowy jachcik, o masie całkowitej około 150 kg, przeznaczony jest do ogólnie rozumianej rekreacji na wodzie. Można powiosłować i pożegłować w krótkich i długich wyprawach. Daje się łatwo holować na lekkiej przyczepie nawet za ma-







**długość 5,7 m**  
**cena ok. 12 000 zł**

litolitrazowym samochodem. Przygotowanie jachtu do żeglugi trwa kilka minut.

Linie teoretyczne kadłuba nawiązują do klasycznej dory z wysoko uniesionym dziobem, siodłową linią burty i nieco zadartą pawężą. W przekroju poprzecznym Salmo 15 jest skipjackiem (skośnodenny kształt kadłuba o kilku załamaniach biegnących wzdłuż kadłuba) opartym na płaskim dnie i dwóch płatach poszycia na każdej burcie. Dzięki temu kadłub jest stosunkowo wąski w linii wodnej, a co zatem idzie miękki w żegludze. Aby zapewnić załodze bezpieczeństwo, w forpiku i achterpiku znajdują się komory wypornościowe o objętości

156 dm<sup>3</sup>. W centralnej części zamontowano szybrową skrzynkę mieczową, w którą wsuwa się drewniany miecz. Rozwiązanie to jest bardzo proste i skuteczne. Tuż za skrzynią mieczową zainstalowano balast stały o masie 64 kg.

Salmo 15 otaklowano jako ket. Na wolno stojącym maszcie, osadzonym w gnieździe na dnie i opętniku w pokładzie dziobowym, stawia się ługowego grota. Żagiel ten ma tylko jedno drzewce – rejkę, do której mocuje się go za pomocą zmijki. Rejka podnoszona jest fałem poprowadzonym przez szyber na topie masztu i knagowanym na klasycznej knadze różkowej wykonanej z drewna. Dolny lik gro-

ta jest wolny, tzn. nie ma bomu. Nie ma więc zagrożenia uderzeniem w głowę podczas zwrotów. Ważne, że drzewca po złożeniu da się ulokować w kokpicie, a to niezwykle ułatwia transport łodzi za samochodem.

Bardzo interesująco rozwiązano ster. Ponieważ płetwa sterowa zanurzona jest o kilkanaście centymetrów głębiej niż stępka, podnosi się całą płetwę sterową wzdłuż pręta stanowiącego oś steru.

W końcu skiff nie byłby skiffem, gdyby nie można było napędzać go wiosłami. Testowana jednostka miała zainstalowane dulki (dwie pary) i wiosła, a co ważne, w dobrym miejscu usytuowane ławki dla wioślarzy. →



**SALMO 19**

**- CANOE OUTRIGGER**

Łodzi tego typu spotyka się na naszych wodach niezwykle rzadko. Jest to bowiem katamaran o kadłubach różnej wielkości. Dłuższy, ale wąski kadłub canoe outriggera ma 5,7 m długości, a krótszy jest szczelnie zamkniętym pływakiem ustającą jednostką i mierzy 4,1 m. Takie proporcje upodobniają go do proa. Nie jest nim jednak, ponieważ jednostka tego typu ma niezdefiniowane pojęcie dziób i rufy (po zmianie halsu dziób staje się rufą, a ster przenosi się na drugi koniec kadłuba). Charakterystyczne dla proa jest też to, że istnieje on w dwóch wersjach:

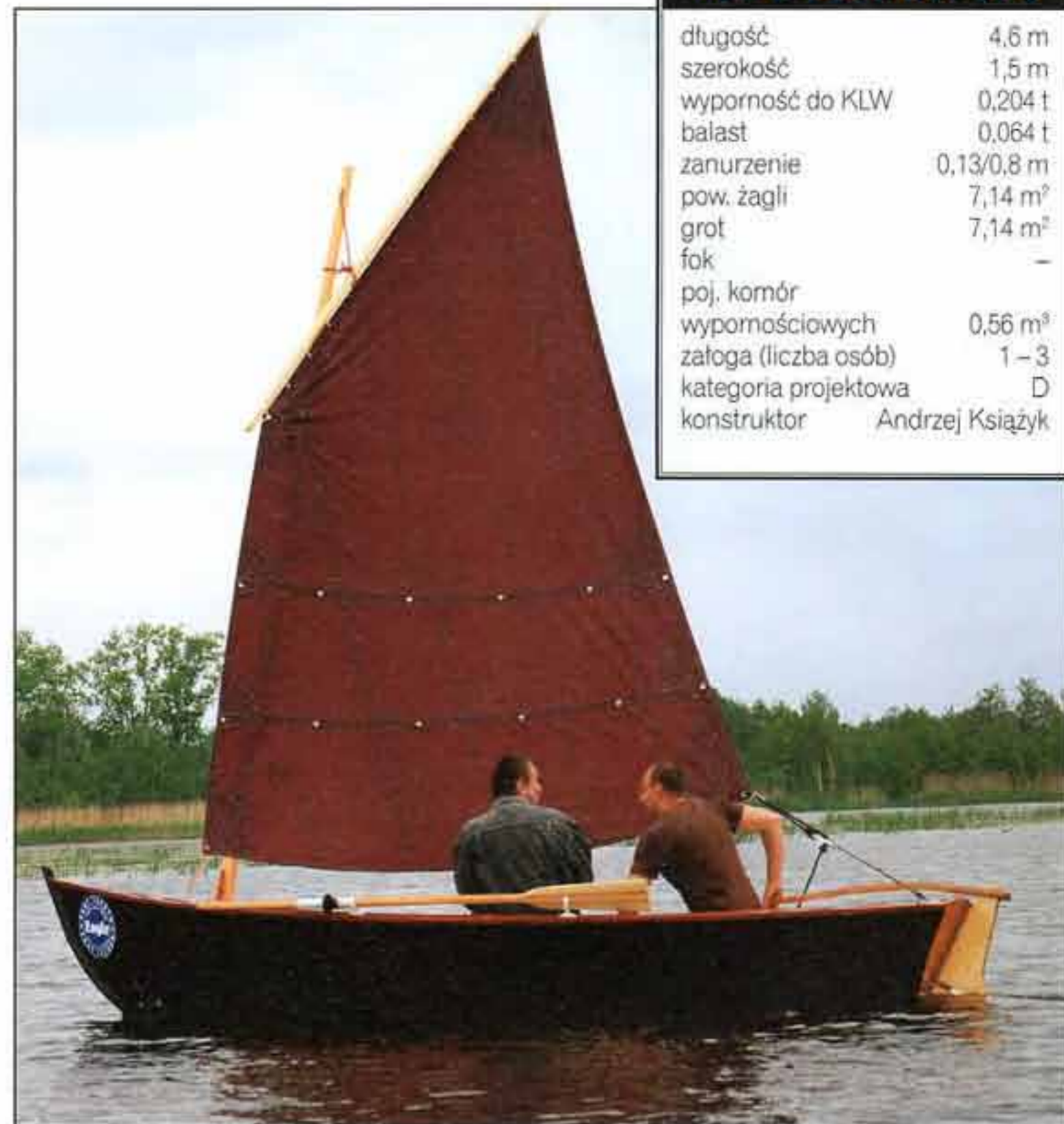
a) Pływak znajduje się zawsze po zawietrznej kadłuba głównego, pełniąc funkcję podpórki, a wtedy zasadnicze znaczenie ma jego wyporność;

b) Pływak po nawietrznej pełni funkcję przeciwwagi, a wtedy zasadnicze znaczenie ma jego masa.

W przypadku naszego canoe outriggera pływak znajduje się raz po zawietrznej, raz po nawietrznej, kadłub główny bowiem ma stały dziób i rufę. Pochodzenia takiej konstrukcji należy poszukiwać na Hawajach, gdzie wypływanie w rozfalowane morze na wąskich łodziach było ryzykowne. Z tego powodu dodano pływak – outrigger, a potem ożaglowano.

Kadłub główny przy swoich 0,8 m szerokości przypomina raczej canoe. Z nim, za pomocą mahoniowych wysięgników, połączono pływak, który znajduje się po lewej stronie. Wysięgniki zamocowane są do kadłuba głównego linami, a do pływaka śrubami oczkowymi.

Interesująco rozwiązano miecz, który zamontowano na lewej burcie canoe. Opusz-



**SALMO 15**  
DANE TECHNICZNE

długość	4,6 m
szerokość	1,5 m
wyporność do KLW	0,204 t
balast	0,064 t
zanurzenie	0,13/0,8 m
pow. żagli	7,14 m <sup>2</sup>
grot	7,14 m <sup>2</sup>
fok	-
poj. komór wypornościowych	0,56 m <sup>3</sup>
załoga (liczba osób)	1-3
kategoria projektowa	D
konstruktor	Andrzej Książyk

cza i podnosi się go rękojeścią będącą integralną jego częścią. Nakrętką motylkową na śrubie, która jest jednocześnie osią obrotu, można regulować siłę, z jaką miecz się złoży. Stanowi to bezpiecznik chroniący go przed uszkodzeniem.

Takielunek słup guari canoe outriggera jest przykładem tradycyjnej sztuki takielarskiej.

Kto dziś pamięta, co to są rakskloty czy szpon gafla oraz bomu? Kto wie, co to jest zmijska? Nie wiecie? Popatrzcie na nasze zdjęcia!

Jeszcze w ubiegłym roku, tuż po zakończeniu budowy, do sterowania służyło wiosło sterowe. Doświadczenia pokazały, że taka konfiguracja, jakkolwiek prosta w wykonaniu, jest trudna w eksploatacji i niewiele osób

**OKIEM EKSPERTA**

■ Maszt jak w „poważnym” jachcie mocowany jest w opętniku; stojąc na stępcie kadłuba



■ Przy takim przechyłu woda sięga do listwy odbojowej



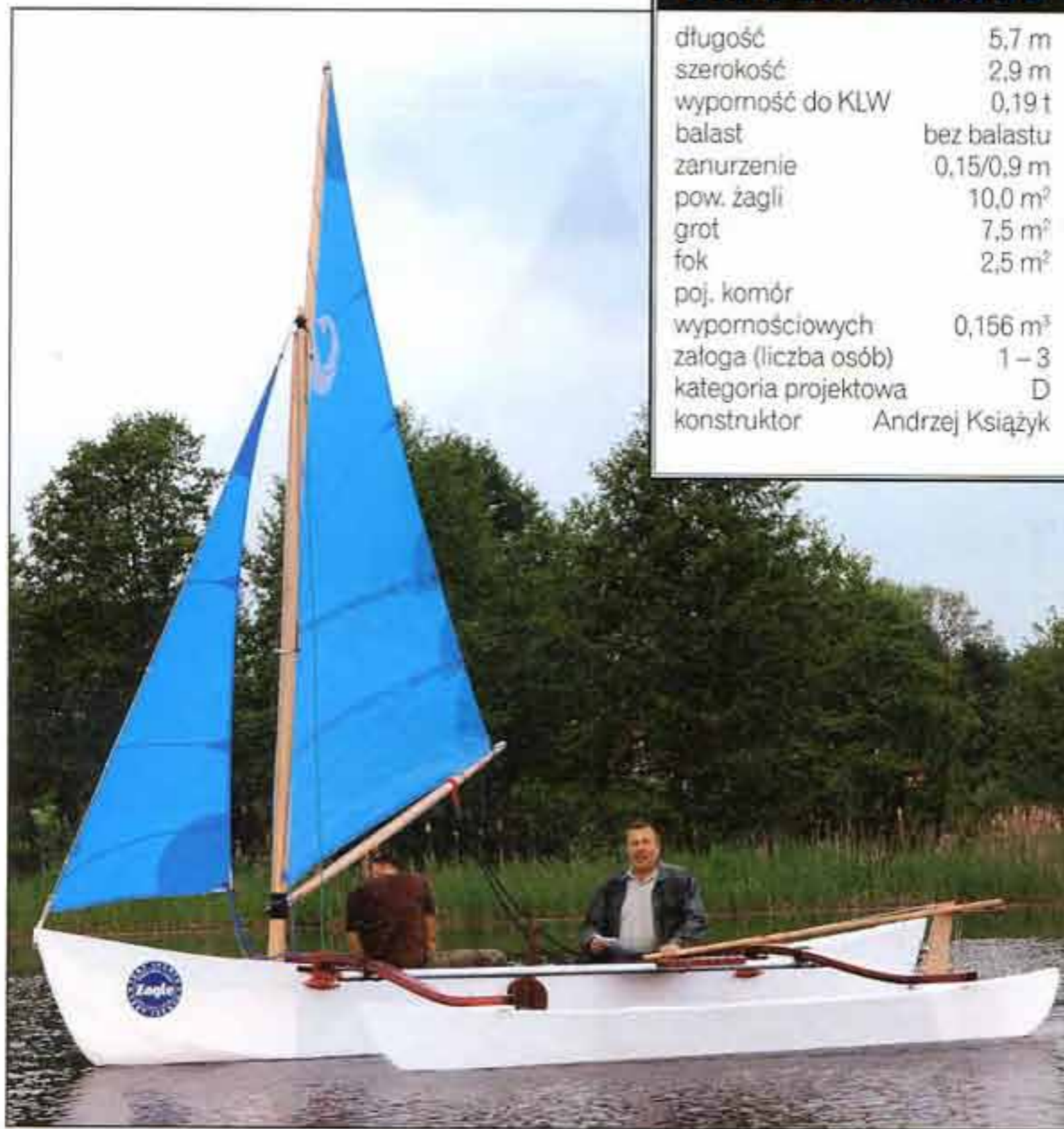
■ Płetwa sterowa podniesiona do góry, aby ją opuścić, trzeba uwolnić fal z knagi umocowanej na pawęży





## SALMO 19 DANE TECHNICZNE

długość	5,7 m
szerokość	2,9 m
wyporność do KLW	0,19 t
balast	bez balastu
zanurzenie	0,15/0,9 m
pow. żagli	10,0 m <sup>2</sup>
grot	7,5 m <sup>2</sup>
fok	2,5 m <sup>2</sup>
poj. komór wypornościowych	0,156 m <sup>3</sup>
załoga (liczba osób)	1 – 3
kategoria projektowa	D
konstruktor	Andrzej Książyk



jest w stanie ją opanować. Obecne urządzenie sterowe przypomina znane nam z innych jachtów, z tą różnicą, że steruje się długim przedłużaczem, którym porusza się w przód lub w tył (co lepiej widać na fotografii), a rumpel jest prostopadły do osi kadłuba.

W tej sytuacji zupełnie nie pasuje do całości nietradycyjna talia grota wyposażona

w nowoczesne bloczki ze stalowymi policzkami i plastikowymi rolkami. Ładniej wyglądałyby bloczki drewniane.

### WYKONANIE

Jasne jest dla nas, że jakość wykonania zależy od budowniczego, który kupując sklejkowe elementy, sam zbuduje swój

jachcik. Zaprezentowane w teście jednostki wykonane były przez ich konstruktora i producenta. Prawie każdy jest w stanie wykonać je podobnie. Potrzebne jest tylko dobre drewno i cierpliwość. Miło było popatrzeć na elegancko polakierowane mahoniowe listwy i drzewca, gładkie, oblaminiowane żywicą epoksydową i tkaniną szklaną burty oraz ciekawe tradycyjne rozwiązania techniczne.

Do zbudowania każdej z tych łodzi potrzebne jest od 200 do 300 roboczogodzin, garaż i najprostsze narzędzia. Warto także zajrzeć na stronę [www.salmoboats.com](http://www.salmoboats.com), gdzie w blogu pana Aleksandra Hanusza znaleźć można relację z budowy Salmo 15 lugger. Właściciel tego jachciku buduje go, aby popływać wzdłuż wybrzeży Norwegii.

### WŁAŚCIWOŚCI ŻEGLUGOWE

Test obu jednostek przeprowadzono na Jeziorze Zegrzyńskim w okolicach Dzierżenina. W tym miejscu prąd wynosi około 0,5 w, co przy słabym wietrze, około 5 w (2B), wiejącym z prądem wprowadzało duże utrudnienie w ocenie prędkości łodzi. Mimo to okazały się one na tyle szybkie, że dało się skutecznie halsować pod prąd. Sterowanie nimi jest prawdziwą przyjemnością, tym bardziej że z powodu niewielkich rozmiarów i niewysokiej wolnej burty tych łódek czuje się bliski kontakt z wodą. Żeglowanie można porównać z jazdą małym sportowym autem, jednak do nietypowego sposobu sterowania na canoe outriggerze trzeba się przyzwyczaić.

### PODSUMOWANIE

Niewiele tego typu jednostek oferuje się w zestawach („kitach”) do samodzielnej →

■ Szpon gafla opiera się na maszcie, który w tym miejscu chroniony jest opaską wykonaną z nowoczesnego smoprzylepnego dakronu



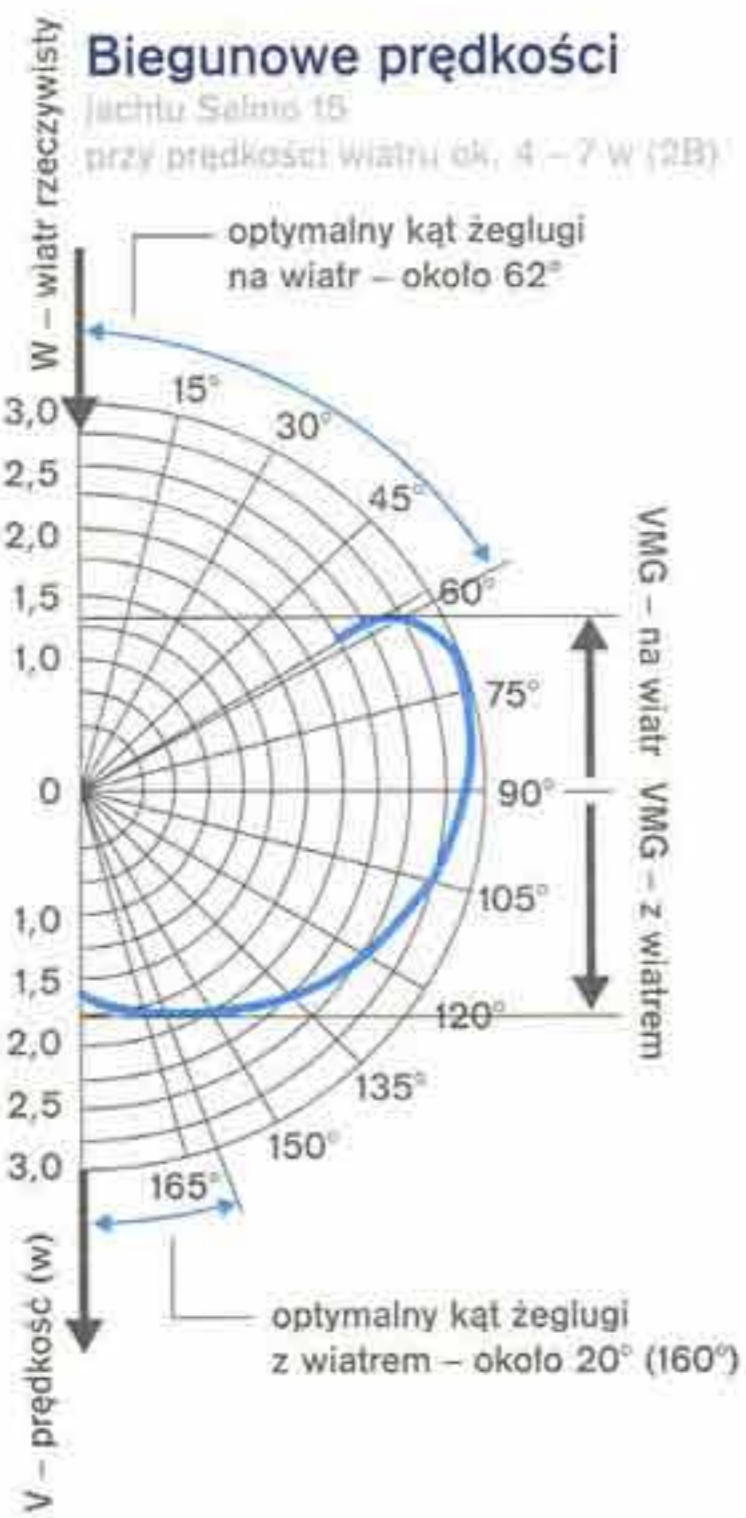
■ Szpon gafla jak na dawnych żaglowcach ma rakskłoty



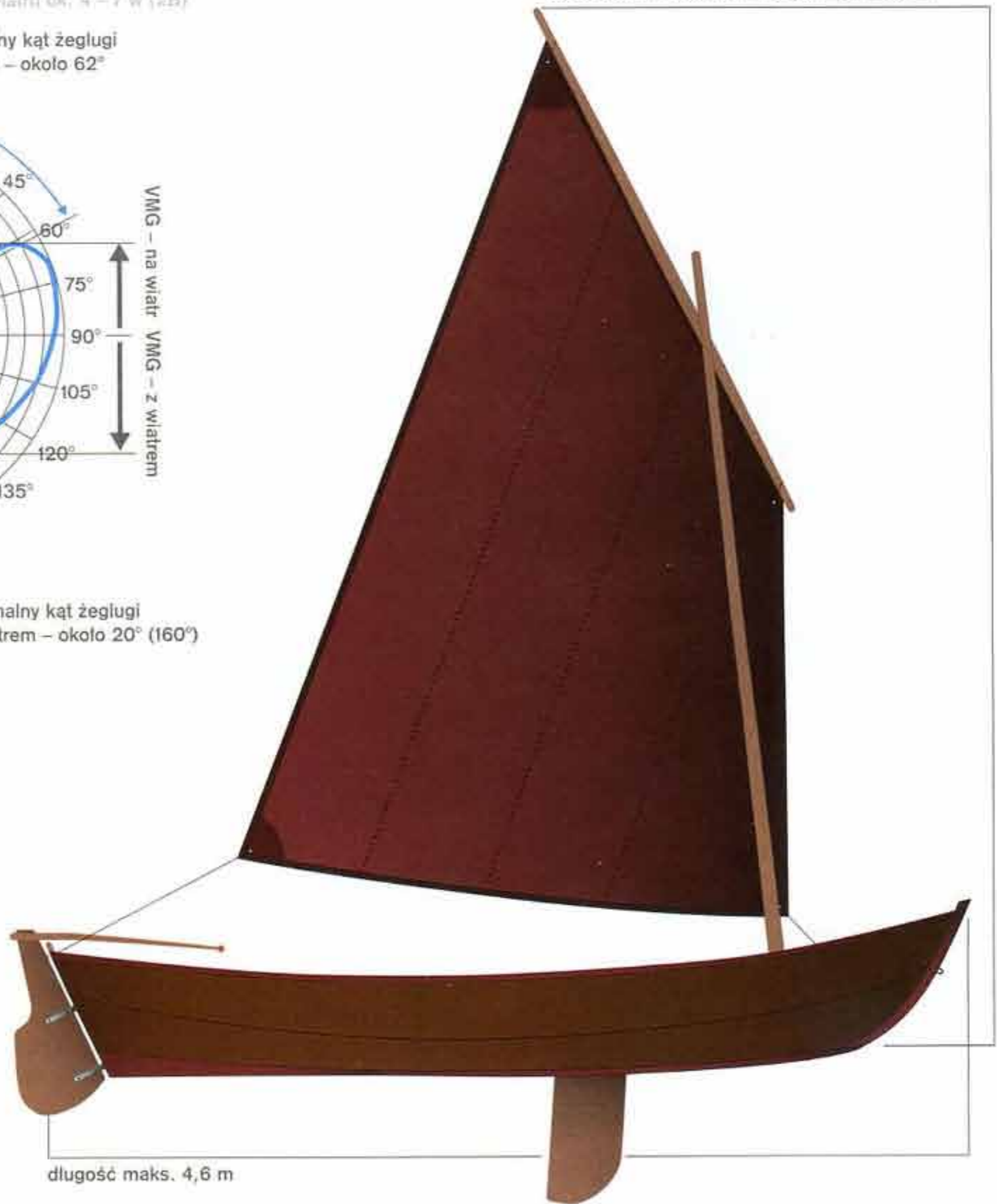
■ Urządzenie sterowe i jego poprzeczny rumpel to rozwiązanie typowo kajakowe







wysokość masztu od linii wody maks. 5,3 m



długość maks. 4,6 m

szerokość 1,5 m



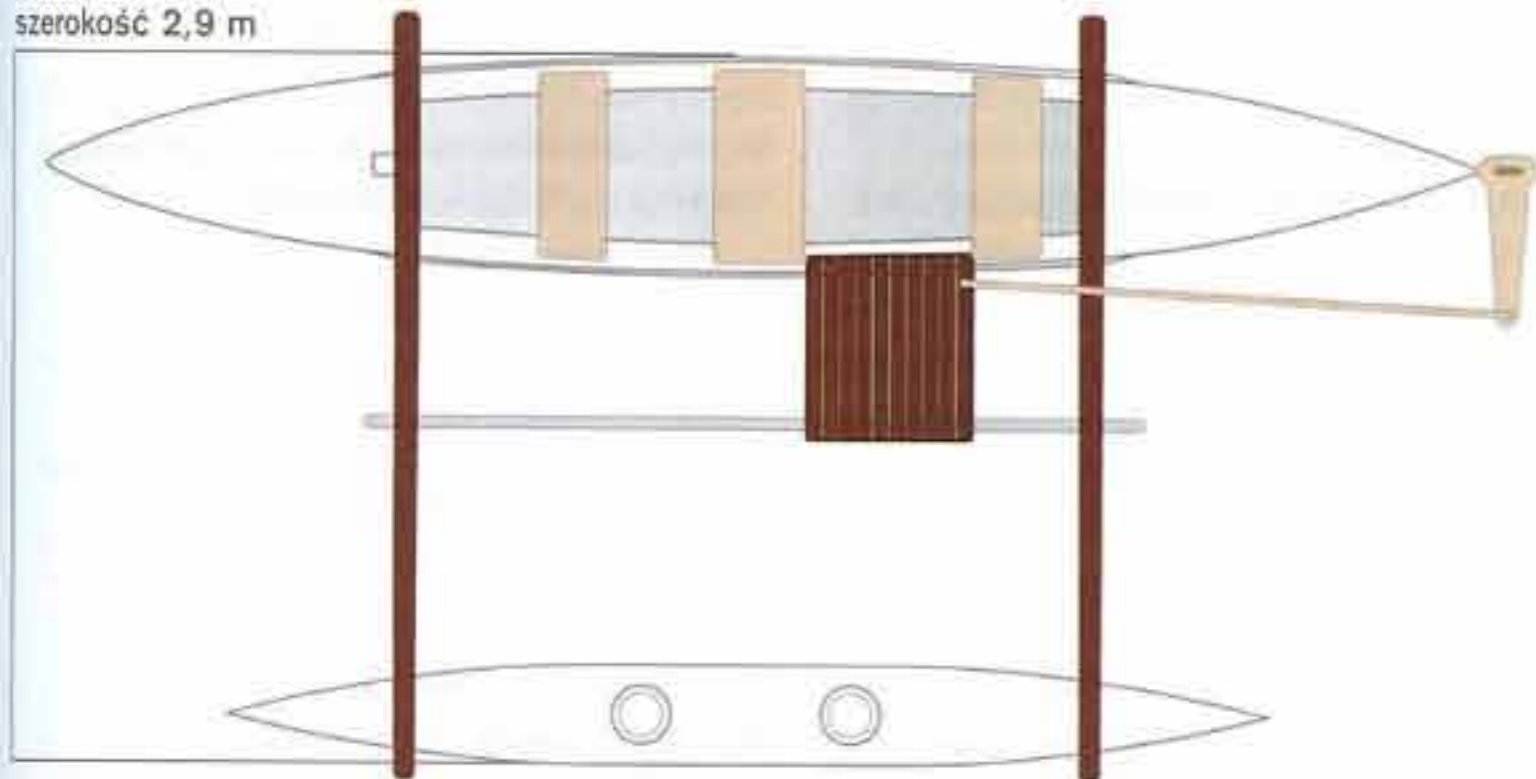


wysokość masztu od linii wody maks. 5,53 m



długość maks. 5,7 m

szerokość 2,9 m



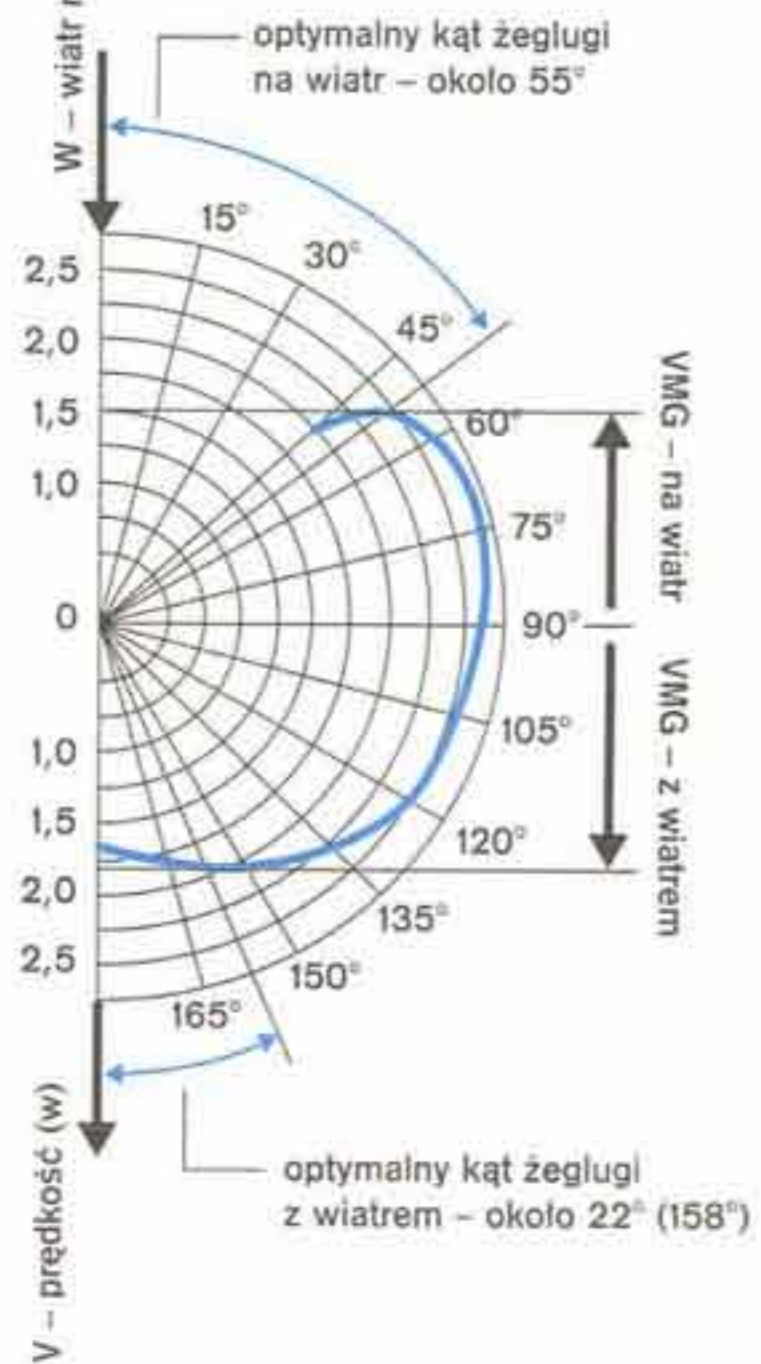
budowy. Jeżeli chcemy odwiedzać odludne akweny, gdzie nie można wynająć jakiegokolwiek łodzi, takie jak prezentowane powyżej, oddają nieocenione usługi. Do transportu drogowego nadają się znakomicie, są bowiem bardzo lekkie, a holowane na wózku za małowitrazowym samochodem stają się znakomitymi przyczepkami „bagażowymi”, w których przewieziemy: namiot, ku-

chenkę, zapasy żywności itp. Samodzielne zbudowanie takiej łodzi daje satysfakcję, rozwija też zdolności politechniczne, a ponieważ technologia wykonania jest prosta, może zbudować ją nawet młody człowiek. Dlatego powinna być wykonywana w warsztatach szkolnych, a później wykorzystywana w akcjach wakacyjnych. Jak widać, same zalety!

## Biegunowe prędkości

jachtu Salmo 19

przy prędkości wiatru ok. 3-6 w (1-2B)



SEWERYN CZARNOCKI NA PODSTAWIE RYS. KONSTRUKTORA

## OCENA JACHTU

### Plusy

- możliwość zakupu tzw. kitu do samodzielnego montażu
- prosta budowa, tradycyjne rozwiązania techniczne
- dobre właściwości nautyczne

### Minusy

- zbyt nowoczesna jak na tak tradycyjną łódź talia grota
- zbyt duży kąt martwy dla Salmo 15 dory-skiff przy słabych wiatrach

### Załoga testowa

Jerzy Pieśniewski  
Jerzy Kubaszewski  
Andrzej Książyk