

Może kiedyś czytałeś książki o wyprawach żeglarskich. Marzyłeś o podróży solo dookoła świata, wypłynięciu na Bałtyk. Z czego udało się zrealizować jedynie jakiś czarter na Mazurach albo spływ kajakiem. Marzyłeś o własnym jachcie, mierzyłeś się w myślach z jego budową w ogródku, albo wypytywałeś o ceny gotowych produktów stocznioowych. Studiowałeś książkę „Sam zbuduj łódź” lub projekty publikowane w Żaglach. Liczyłeś środki. Mijały lata ale miałeś wciąż ważniejsze sprawy na głowie. A może jest inaczej. Jednak coś sprawiło, że zainteresował Cię ten opis.

Decyzja prowadząca do budowy własnej łódki (jachtu) i jej realizacja to z pewnością przeżycia natury emocjonalnej, ale w realnym świecie. Zbudowałem samodzielnie łódkę typu Salmo 11-S wg. projektu pana Andrzeja Książyka. Wiem więc z doświadczenia, czego najbardziej mi brakowało; tak przy podejmowaniu decyzji jak i w trakcie budowy. Tym artykułem chciałbym:

- spłacić pewien dług wobec społeczności internetowej; moja łódka nie powstałaby, gdyby nie wsparcie informacyjne z internetu, zarówno to natury komercyjnej, ale też rady i opisy zwykłych entuzjastów, którzy zechcieli się podzielić swoimi doświadczeniami
- zdopingować niezdecydowanych szkutników, dodać im otuchy i wiary. Mimo, że to wcale nie było łatwe, ani tanie ani szybkie, a wymagało wielu specjalistycznych a nie kilku podstawowych narzędzi - chciałem zachęcić do podjęcia się roli szkutnika-amatora. I armatora in spe.

Raport będzie składał się z trzech części: 1. opis, 2. szczegóły techniczne, 3. zdjęcia.

Na początek pożyteczne linki w internecie:

budowa Piranii 6, płaskodennej żaglówki „low budget”

pirania6.blogspot.com

Artystyczna relacja z budowy większego bliźniaka, Salmo-15S

Wpisany przez Wojtek
czwartek, 14 czerwca 2018 20:59 -

<https://youtu.be/ZzckxMso-yM>

Wprowadzenie w technologię szycia i klejenia

<https://youtu.be/Wuoy1dGOxFI>

Przymierzając się do projektów brałem pod uwagę warunki: łódka miała się zmieścić w garażu, zarówno w trakcie budowy, jak i „na spoczynek” a jej przewożenie miało się odbywać na bagażniku dachowym. Żeglować zamierzałem głównie sam, może z psem. Myślałem o możliwości prowizorycznego noclegu na łódce. A w wersji docelowej - o wielodniowym nawet rejsie np. na Kaszubach lub Wiśle. Wyboru łódek za dużego nie było (Piranie, Dinghy Radosława Wreszko, jakieś amerykańskie konstrukcje). Salmo 11S mnie urzekł. Przyznam, że koszty budowy nie były głównym kryterium.

Ocena projektu: Metodą szycia i klejenia sklejki można wykonać stan surowy porównywalnej „kanciastej” łódki płaskodennej z pewnością szybciej. Godząc się na mankamenty estetyczne można osiągnąć pływający efekt szybciej i taniej. To droga dla młodszych i ze skromniejszą kasą - satysfakcja jest też. Salmo 11-S to bardzo ładna, wręcz urokliwa łódka w swojej klasie, wiele ładniejsza od płaskodennych kadłubów. Uroku dodają jej plankowe poszycie na zakładkę, kształt dziobnicy i pawęży. Podjęcie się jej budowy zobowiązuje wprost do staranności aby osiągnąć oczekiwany efekt. Na moje wyobrażenie kadłub taki był niemożliwy do zbudowania bezwzględnie metodą szycia i klejenia.

Moje obawy natury nautycznej wynikały z linii kadłuba właściwych dla łodzi wiosłowej - żaglowa wersja 11S jest bowiem modyfikacją projektu wiosłówki Salmo-11 polegającej na dodaniu masztu, steru i miecza - bez zmiany linii kadłuba. Wioślarz siedzi na środkowej ławce, czyli w miejscu konstrukcyjnego środka wyporu kadłuba. Kontrolowanie steru łodzi żaglowej wymusza usadowienie sternika w pobliżu rufy - co bez pasażera w przedniej części kadłuba powinno powodować przegłębienie rufy. Ciekawy jest brak klasycznych wręgów; kadłub rozwija się jedynie na niewielkich dennikach; poprzecznego usztywnienia dopełniają grodzie dziobowa i rufowa oraz ławka wioślarza. Listwy burtowe pełnią rolę konstrukcyjnych wzdłużników. Maszt nie ma olinowania stałego, jedynym okuciem do zamówienia jest kilka elementów ze stali nierdzewnej do zawieszenia steru.

Wpisany przez Wojtek
czwartek, 14 czerwca 2018 20:59 -

Moje umiejętności skutnicze przed podjęciem budowy oceniam na praktycznie zerowe, bez doświadczeń. Umiejętności ogólne to obsługa wiertarki, pilarki, młotka, śrubokrętu itp. Z dużą obawą patrzyłem w projekt i z ostrożnością szacowałem swe siły i możliwości. Wydaje mi się jednak, że jak już zapadnie decyzja i zostaną wydane pierwsze większe pieniądze - to już nie ma odwrotu i musi się udać. Co też się stało.

Sklejka ułożyła się więc jak powinna; kadłub wyszedł ze „stoczni” sztywny i tak jak powinien. Tzn. tak, jak go sobie wyobrażałem na podstawie rysunków. Według mojej własnej oceny nawet udało się na tyle, że mogłem pokazać jego zdjęcia konstruktorowi. I zorganizować chrzest łódki przed garażem dla znajomych i sąsiadów - budząc nawet podziw. Łódkę widziało też przypadkiem dwóch inżynierów budowy okrętów - z oceną pozytywną zarówno łodzi jak i jej wykonania.

Największym mankamentem projektu okazały się dane dotyczące masy gotowej łodzi. Na ich podstawie liczyłem się z kadłubem o masie rzędu 60kg - a w konsekwencji całość mógł wytrzymać mój bagażnik samochodowy (nośność 75kg) i transportowo łódź obędzie się bez wózka. A zimą i między pływaniem łódka będzie wisiała w garażu nad samochodem. Jak się okazało prawie 60 kg ważyły same elementy ze sklejk. A ostatecznie gotowy „pusty” kadłub ma masę około 80kg. Co wykluczyło transport łodzi na dachu mojego kombi. Na razie rozwiązuję problem transportu wynajmując bagażówkę; alternatywą będzie wózek podłodziowy i konieczność instalacji haka holowniczego. No i problem z miejscem zimowania łódki.

Moje zmiany względem projektu:

- rezygnacja z zamkniętych komór wypornościowych w achterpiku i forpiku. Pozostawiłem je jako mniej lub bardziej otwarte schowki-bagażniki. Jako dodatkowa wyporność (ok. 50l) zainstalowane zostały płyty z nienamakalnego styropianu pod podłogami.
- wykonanie pokładów i ławeczki ze sklejk dębowej o grubości 9mm.
- wykonanie podłóg ze sklejk 10mm
- wydłużenie rumpla i poszerzenie ławeczki rufowej o niewielkie ławeczki boczne wsparte na dodatkowych wspornikach
- wyszczuplenie zamówionego masztu. Wykonany chyba wg. wymiarów projektu okazał się zbyt gruby i ciężki, został więc oheblowany.

Wrażenia z pierwszych rejsów (Zatoka Pucka) przy wietrze 1...3 stopni Beauforta, około 10 godzin:

Wpisany przez Wojtek
czwartek, 14 czerwca 2018 20:59 -

Wiosłowanie - mam wiosła 210cm jako napęd pomocniczy, to chyba dobra długość, zresztą dłuższe trudno mieściłyby się na pokładzie. Problemem są chyba zastosowane otwarte dulki - wiosła „wylatają” z nich podczas wiosłowania. Muszę nad tym popracować.

Żeglowanie: Łódka jest chyba stabilna, prędkością przy pełnym wietrze dorównuje większym jachtom. Na wiatr ma spory kąt martwy - ale nie spodziewałem się tu cudów. Odejście od plaży przy fali i wietrze jest problematyczne: burta jest trochę za wysoka na wskoczenie do środka z wody. Trzeba szybko zawiesić ster, wsunąć miecz, wybrać szot - w międzyczasie można wylądować niechcący ponownie na plaży. Dobrze, gdy nikt tego nie widzi.

Gdy już się uda odejść - to jest... fajnie. Praktyczne okazało się (do dopracowania) przytrzymywanie miecza w pozycji wysuniętej (karby na mieczu + gumowy stoper). Dobry jest też dłuższy niż w projekcie rumpel, ale przy żeglowaniu solo i tak nie znalazłem jeszcze dobrej pozycji do sterowania. Operowanie prowizorycznym przedłużaczem rumpla z ławeczki wiosłarza przyspieszało pływanie i wyciszało głośnie (ale suche) stukanie dziobem o fale przy żeglowaniu solo. Operowanie szotem „ciągnącym do tyłu” wydaje się niewygodne - zastosowanie rolki kabestanowej poprawiło komfort jego trzymania. Nie zastosowałem patentu knagi samozaciskowej - gwałtowniejsze podmuchy byłyby wtedy niebezpieczne. Maksymalnie pływałem w dwie osoby + pies. Można sobie wyobrazić żeglowanie w trzy osoby. Albo rejs weekendowy we dwójkę. Wyobraźalnym wyzwaniem byłby dłuższy, wielodniowy rejs solo. Na podłodze można się położyć, przykryć prowizorycznym tentem, mam suchy forpik i achterpik. Ale ogólnie jest to łódka na dobrą pogodę, relaks przy brzegu. I na przyjemność jej zbudowania (?)