

1997 wydłużenie jachtu „Varsovia”

Po jedenastu latach żeglowania na mojej „Varsovii” uznałem, że jacht jest bardzo dzielny, tylko trochę wolny, szczególnie na fali oceanicznej. Brakuje też miejsca na składowanie różnych rzeczy. Postanowiłem więc wydłużyć kadłub, bo prędkość jachtu w dużej mierze zależy od długości linii wodnej. Dodatkowo dało to trochę miejsca na składowanie sprzętu.



„Varsovia” na wodzie z wydłużoną rufą, jeszcze nie wykończoną, zaraz po powrocie do mariny.



Założeniem mojego projektu było wykonanie przedłużenia, coś w rodzaju skrzynki przykręconej do istniejącej pawęzy, którą teoretycznie można by odkręcać. Chodziło o to,

żeby zachować oficjalną długość w rejestrze jachtowym. Wstępnie myślałem wydłużyć tylko o około dwóch stóp (60 cm), jednak w trakcie prac wyszło ponad dwa razy więcej, czyli mierząc po pokładzie ponad półtora metra.
Do wykonania takiej skrzynki zaplanowałem zrobienie wewnętrznej formy, trzymającej się na drewnianych deskach 2x4 cale.



Konstrukcja powstającej formy w czterech punktach trzymała się na wspornikach wykonanych ze stali nierdzewnej. Wsporniki te miały później trzymać całą nową konstrukcję wydłużenia jachtu.



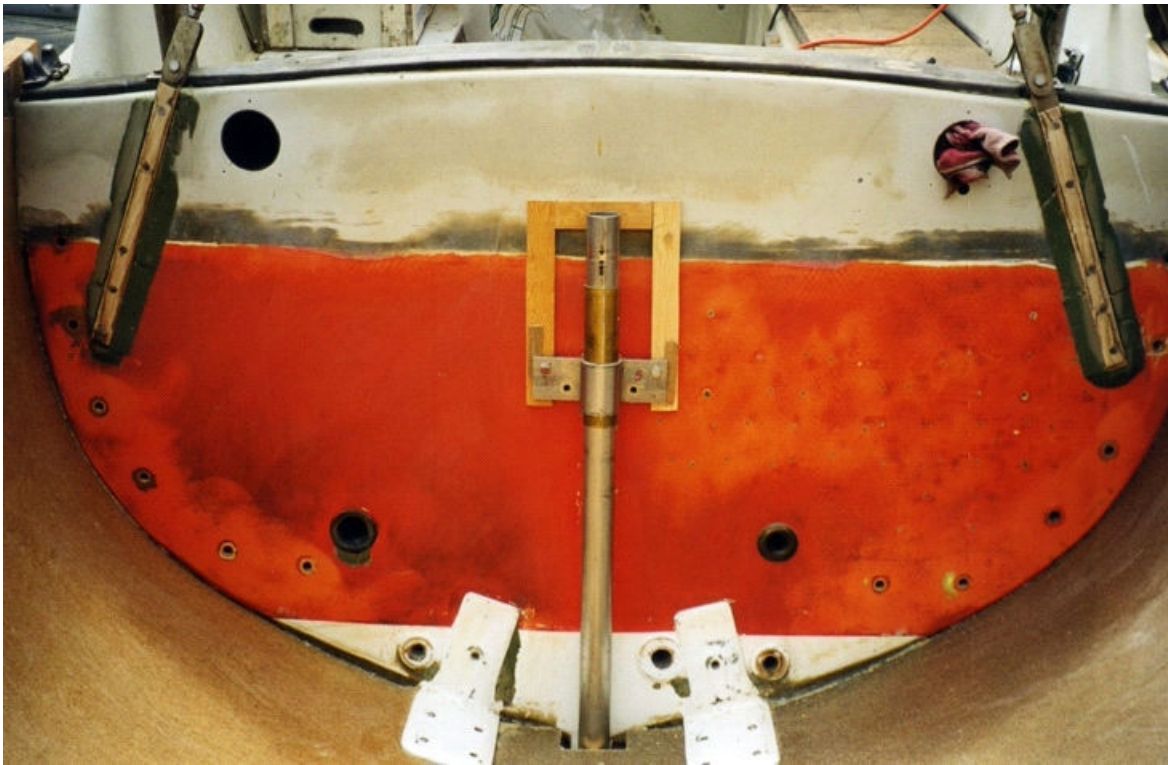
Całość wewnętrznej formy wykonałem z płyty spilśnionej.



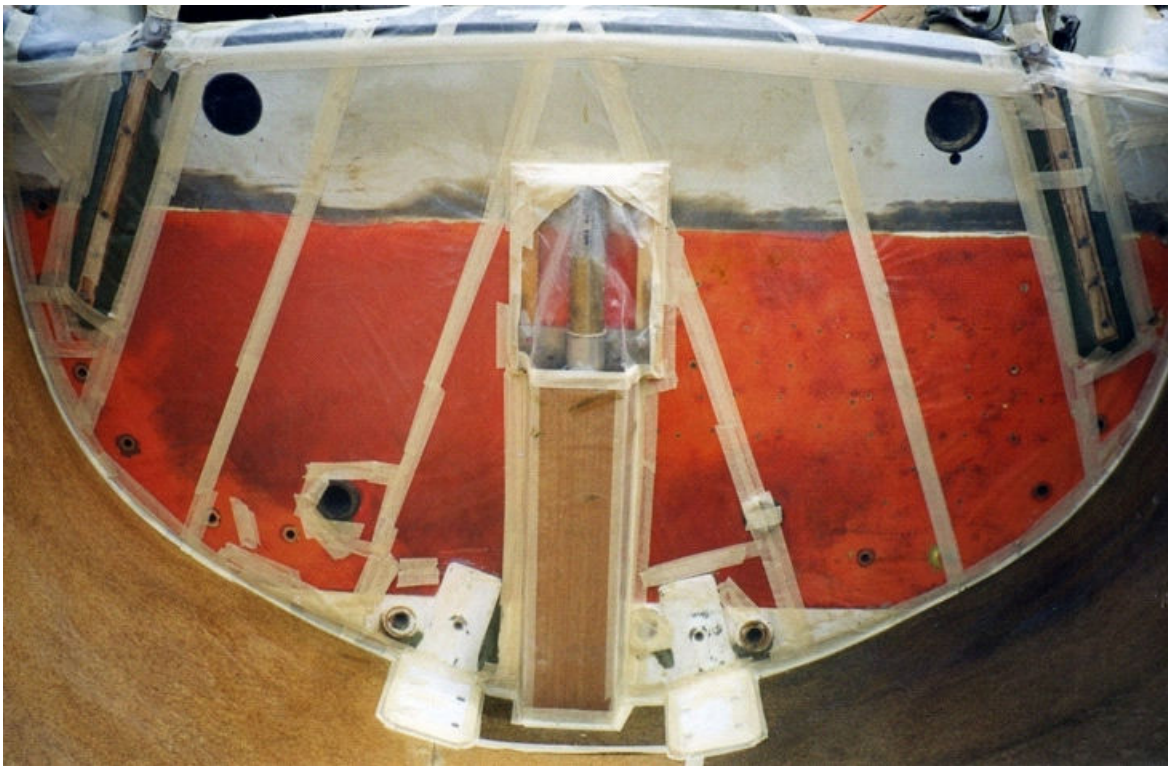
Oryginalnie wydłużenie miało być mniejsze, ale w trakcie prac zdecydowałem zwiększyć i dlatego na zdjęciu widać przedłużenie formy.



W przerwie prac, mogłem popijać piwko i odpoczywać w gotowej do laminowania formie, której długość umożliwiała wyciągnięcie nóg. Odchylenia od pionu, starej i nowej pawęży były odwrotne, co zwiększało długość na poziomie pokładu. Ewentualnie może to być dodatkowe miejsce do spania, ale schowek na sprzęt był ważniejszy, niż dodatkowe osoby załogi na tak małej łódce.



W istniejącej pawęży zrobiłem otwory na śruby, które miały być wkręcane w nakrętki zamocowane i zablokowane, nie obracające się wewnątrz jachtu. Wszystkie przepusty w istniejącej pawęży również przygotowałem do połączenia z nową sekcją. Trzon steru zmodyfikowałem tak, żeby znajdował się pomiędzy pawężą i nową sekcją wydłużenia jachtu.



Żeby nowa sekcja nie przykleiła się do pawęży, nakleiliśmy folię plastikową a resztę formy pokryłem specjalną pastą stosowaną powszechnie do form tego typu. Paście takiej nie dowierzałem, czy zapewni ona łatwe odłączenie nowej sekcji w razie potrzeby. Z perspektywy lat nigdy nie było takiej potrzeby, bo odłączanie takiej rufy było by zbyt skomplikowane. Przede wszystkim ze względu, jak pisałem wcześniej, zwiększenie planowanego wydłużenia. Czyli większa i cięższa konstrukcja.



Zacząłem laminowanie podczas, którego nie żałowałem żywicy poliestrowej, mat i tkaniny z włókna szklanego.



Po zalaminowaniu pierwszych warstw na pawęży, zrobiłem z twardego drewna podkładki pod śruby, które będą później łączyć nową sekcję ze stara pawężą. Następnie zalaminowałem całość. W otwory na te śruby wstawiłem rurki i uszczelnienie, żeby woda nie dostawała się tam a była możliwość prostego odkręcania śrub z jednej strony, bo wewnętrzne nakrętki były zablokowane i nie obracały się.



Następnie w laminowałem poziome i pionowe przegrody ze sklejki, które wzmocniły całość nowej konstrukcji.



Wszystkie te przegrody pokryłem laminatem.



Pokład na nowej sekcji wykonałem ze sklejki 3/8 cala i przylaminowałem do burt i pawęży.



Następnie wyciąłem otwór na nadbudówkę. Mogłem wtedy wejść do środka i laminować od środka połączenie pokładu z burtami i pawężami.



Na nadbudówkę użyłem materiał odpadowy.

Ktoś w marinie robił prefabrykowane płaskie płyty z FG, które dla usztywnienia stosował drewno balsa i łączył je matą włókna szklanego, nasycając żywicą poliestrową. Niestety żywica mu nie stwardniała i dużo takich płyt wyrzucił do śmietnika. Dla mnie okazało się to wspaniałym materiałem. Miałem trochę zabawy z lepiącą się żywicą, ale odłączyłem balsę i zostały mi płyty czystego FG o grubości około 1/4 cala (6 mm).



Materiał ten użyłem do nadbudówki i przez następne lata używałem go również przy innych modyfikacjach i naprawach mojej „Varsovii”.



Gotowa nowa sekcja wydłużonej łódki z nadbudówką, surowy FG.

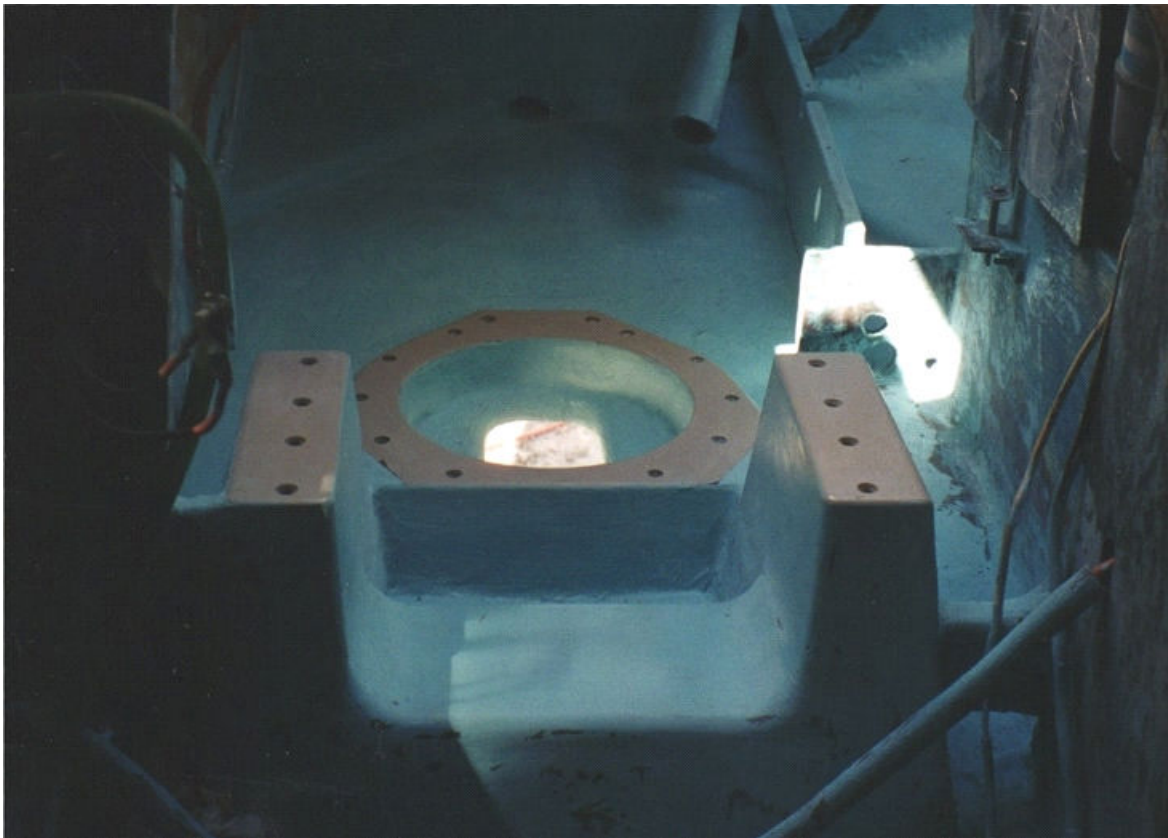


Burta, pokład i nadbudówka nowej sekcji pomalowane. Pozostały prace wykończeniowe.

Przy okazji wydłużenia jachtu zdecydowałem na wymianę silnika. Poprzednio miałem jednocylindrowy silnik Volvo-Penta MD5B o mocy 7.5 KM. Nowy trzycylindrowy MD2020 o mocy 20 KM.



Wszystkie prace instalacji silnika, łącznie z podniesieniem na bomie z samochodu i wstawieniem go na nowym fundamencie wykonałem sam. Jedynie przy dokładnym ustawianiu i dopasowaniu na fundamencie oraz regulacji okazjnie pomagali mi koledzy.



Poprzedni silnik też był saildrive, ale fundament nie pasował i prościej było wyciąć stary i wlać nowy. Dużo innych elementów instalacyjnych też nie pasowało i wymagało to dużo pracy.



Wydłużenie "Varsovii" zakończone, pozostało jeszcze tylko wykończenie: zamknięcie kabiny, okucia, kosz rufowy, relingi itp. Większość z tych prac robiłem już na wodzie w marinie.