

Kā un kapēc es mainīju savu orientāciju?

Nodarbojos ar burāšanu jau četrdesmit gadus un šajā laikā esmu guvis ievērojamu pieredzi burājot uz visdažādākajām jahtām ieskaitot vecus koka bureniekus ar gafeltakelāžu, ferrocementa jahtas, stiklašķiedras jahtas, motorjahtas, gan lielas, gan mazas. Negaidot izrādījās, ka visas tās ir “pusjahtas” (half-boats), kā vienkorpusa konstrukcijas sauc daudzkorpusu jahtu konstruktori.

Nav jau tā, ka līdz šim nekad neesmu bijis uz katamarāna klāja. Dažas reizes bija iznācis paburāt ar mūsu pašu valstī radītajiem katamāriem un, jāsaka uzreiz, tas manī neizraisīja nekādu sajūsmu. Šīm konstrukcijām ātrums neapšaubāmi ir lielāks, bet takelāžas ir sarežģītas, to apkalpošana prasa papildus uzmanību un zināšanas. No Latvijas katamarānu burātājiem tik to vien dzird, ka kaut kas ir salūzis, kaut kas ir jāpārtaisa un tas viss, protams, rada savu, ne visai pozitīvu, iespaidu. It sevišķi burātājiem iesācējiem tas viss rada priekšstatu, ka katamarāns ir sarežģīta un ne sevišķi droša jahta. Un pats galvenais, ka uz šiem katamarāniem ir gan plašs klājs, kas ir pieblīvēts ar daudziem galiem, bet kajītes ir ļoti šauras.

Tālab burāšana ar Latvijas katamarāniem mani atstāja pilnīgi vienaldzīgu un līdz šim nekad nav gribējis uz tāda strādāt.

Kad pirms diviem gadiem mani kāda kompānija aicināja būt par kapteini uz katamarāna un piedevām vēl piedalīties amatieru sacensībās, es sākumā atteicos, jo neuzņēmos risku vest cilvēkus jūrā ar tik sarežģītu konstrukciju labi nepārzinot tās vadīšanu. Kompānijā bija divi cilvēki, kas vairāk vai mazāk bija uz katamarāniem burājuši. Viņi tad nu arī mani pierunāja, solot visu burāšanas daļu veikt paši, bet man tikai ar savu pieredzi (vairāk ar kapteiņa papīriem) būtu jāpasēž viņiem blakus un gudri jārunā. Beidzot piekritu, jo sacensības norisinājās apkārt Maljorkai, salai, kuru biju labi iepazinis dzīvodams un strādādams par kapteini tur četrus gadus.

Atlidojam, atrodam savu jahtu un uzkāpjām uz tās klāja. Katamarāns **Bahia 46** - 46 pēdas garš, svars 18 tonnas. Uzkāpjot uz klāja jūtams, ka konstrukcija ir stabila un pamatīgi būvēta. Profesionāli “pusjahtu” burātāji, pie kuriem piederu arī es, uzreiz izjūt šo starpību starp vienkorpusa jahtas un katamarāna klāju. Vienkorpusa jahtu korpusi un klāji ir daudz plānāki, jo šiem korpusiem nav jānes tādas slodzes, kā katamarāniem. Ejot pa vienkorpusa jahtas klāju es jau automātiski piefiksēju vietas, kur klājs ielocās zem mana svara. Uz katamarāna tādu vietu nebija. Apbrīnojama stabilitātes sajūta.

Nākošais pārsteiguma brīdis bija, kad sapratu, ka mēs visi astoņi komandas locekļi atradāmies katamarāna kokpitā un salonā kopā ar savām ceļojumu somām un gatavojāmies izlozēt kajītes. Mums visiem pietiek vietas (neviens nevienam netraucē, nekāpj pāri, negrūstās)! Vidēja katamarāna salons ir apmēram 12 – 16 m² un gandrīz tikpat liels ir arī kokpits. Kokpitu un salonu savieno bīdāmas durvis. Kad tās ir atvērtas tad salons ar kokpitu organiski savienojas vienā platībā, kas ir pilnīgi pietiekoša, lai tur varētu atrasties visi komandas locekļi. Šeit starpība ar “pusjahtām” ir apbrīnojama. Pat samērā lielās vienkorpusa jahtās (ap 50') visa komanda kokpitā var tikai sasēsties. Nemaz jau nerunājot par to, ka šeit vēl varētu atrasties astoņas palielas ceļa somas.

Kad vietas bija izlozētas un visi izklīda pa savām kajītēm iekārtoties, tad salonā pat kļuva nedaudz vientulīgi.

Tādi bija mani pirmie iespiedi par *normālu sērijveida katamarānu*. Un vēl, kaut arī es burāju ar katamarānu Bahia 46 un pat vienā sacensību etapā ieguvu 3. vietu, man tomēr labāk iepatikās Lagoon tipa katamarāni, kuri šai regatē bija skaitliski visvairāk pārstāvētie.

Tādēļ šogad, kad mūsu burāšanas skola nolēma organizēt mācību pārgājienus Vidusjūrā, mēs bez liekām diskusijām nolēmām īrēt Lagoon katamarānus. Ir notikuši jau trīs mācību pārgājieni un to laikā ir nācies izmēģināt trīs dažādas Lagūnas – Lagoon 420 (2008), Lagoon 400 (2010) un Lagoon 410 (2005). Ar katru laivu ir veiktas 500 j.j., jeb kopā 1500 j.j. ar katamarāniem Lagoon. Tikai retais no katamarānu burātājiem Latvijā sezonā noiet tik daudz jūdzes, tādēļ es atļausos sevi uzskatīt par pietiekami kompetentu Lagoon katamarānu speciālistu mūsu valstī. Protams, vēl joprojām nezinu, kā rīkoties ar daudzām Latvijā būvēto katamarānu sistēmām, bet Lagūnas nu jau pārzinu ļoti labi.

Nākošā pozitīvā atziņa – klājs uz katamarāna ir nevis 2x, bet gan 3x lielāks nekā vienkorpusa jahtas

klājs un uz šī klāja ir vismaz 2x mazāk stāvošās takelāžas stiprinājumu. Moderna katamarāna mastu balsta tikai forštaga un divas uz atpakaļu vērstas vantis, kas daļēji kalpo arī kā bakštagas. Pats masts ir noštagots ar rombvantīm un trīstūra zāliņiem. Šo trīstūra zāliņu ar rombvantīm sauc par 'dimantu' (diamond). Divi šādi 'dimanti' arī satur 40' Lagūnas mastu. Šāda takelāža likvidē 'šauru vietu', kāda veidojas uz vienkorpusa jahtām ejot garām mastam, kur nāk lejā visas vantis ieskaitot pamatvantis, kas parasti daļēji aizšķērso šo ceļu uz foru.

Uz Lagūnām tradicionāli virs kokpita ir jumts, tā sauktais 'sun sail'. Uz vecākajiem modeļiem tas ir uz metāla cauruļu konstrukcijas nospriegots audums. Grota šote un leitvāga atrodas uz kokpita aizmugures malas un šiem modeļiem grota vadīšana notiek no kokpita, pie tam pašu grotu no šīs vietas redzēt nevar. Ja ir nepieciešams piekļūt pie grotbomja gala, tad tas ir jādara uzmanīgi liekot kājas tikai uz speciāli tam paredzētajām nostiprinātajām 'sun sail' vietām.

Jaunajiem modeļiem šis jumts jau ir izveidots no stiklašķiedras, kā salona jumta turpinājums. To jau vairs nevarētu saukt par 'sun sail'. Uz šī jumta tagad atrodas leitvāga un visa grota regulēšana ir izvesta blakus stūres ratam. Stūrmanis pats var regulēt grotu un vienlaicīgi viņš arī redz ko dara. Kokpīts ir pilnībā atbrīvots no jahtas vadības elementiem un atvēlēts sadzīvei.

Jāatzīmē, ka pati stūres pozīcija ir izvietota, tā kā starpstāvā starp kokpitu un salona jumtu (uz mazajiem modeļiem Lagoon 420 ieskaitot) un stūres vīrs atrodas šī jumta izgriezumā. Pie stūres ir izvesti visi vadības gali izņemot rolfoku. Tas nozīmē, ka šo katamarānu pilnībā var vadīt viens cilvēks. Apkārt stūrmaņa vietai ir no caurulēm apkārt izveidots reliņš. Stūrmanis ir it kā daļēji atdalīts no kokpita un, raugoties pāri jumtam, kokpitā notiekošais nenovērš viņa uzmanību, bet tai pat laikā viņš var novērot gan to kas notiek kokpitā un daļēji arī salonā. Šāds dizains ir ļoti izdevīgs kapteiņiem, kuri nodarbojas ar čarteru, jo, atrodoties pie stūres, viņi var pilnībā vadīt jahtu un kontrolēt viesus.

Sākot ar Lagoon 440 un lielākiem modeļiem uz salona jumta ir izveidots otrs – vadības kokpīts. Šeit jau stūres vīrs ir pilnībā nošķirts no dzīves kokpitā. Cik tas ir ērti, par to varēšu spriest pēc tam, kad būs notestēts arī šis katamarāna modelis.

Secinājums – viss katamarāna klājs apm. 80 m² platībā ir pilnīgi apdzīvojams, par to var brīvi un droši pārvietoties. To pat nevar salīdzināt ar vienkorpusa jahtu klāju un kokpitu. Piedevām vēl jaunajām Lagūnām apkārt kokpitam ir augsts reliņš ar trijām trosēm, kas padara ļoti drošu uzturēšanos un pārvietošanos gar kokpita aimuguri.

Lagūnām ir tradicionālā jahtu takelāža grots un foks. Foks ir sarullējams, bet grots ir ar caurejošām latām un lielu sirpi, tātad vienkārši nolaižams uz grotbomja. Grots katamarānam ir galvenā bura, kas nodrošina gaitu un ir aptuveni divas reizes lielāks par foku (Lagoon 420, grots – 66m², foks - 35m²). Ja uz vienkorpusa jahtas mēs jūtam, kad vējš kļūst par lielu un ir jārēvē buras, tad mazāk pieredzējuši burātāji uz katamarāna to nejut. Rezultātā var tikt saplēsta bura vai pārrauts grota šotstūra stiprinājums. Tas, starp citu, ir izveidots, kā zināms drošinātājs, tātad vieta, kurai vajadzētu saplīst pirmajai un par cik grota apakšējais līķis nav ievērts bomī, tad grots šinī gadījumā atbrīvojas no slodzes. Lagūnas stabilitāte ir tāda, ka praktiski nav iespējams stiprā vējā izcelt ārā no ūdens virsvēja korpusu, kas varētu draudēt ar katamarāna apgāšanos. Stabilitāte ir vairāk kā 30x lielāka par vienkorpusa jahtas stabilitāti. Lai izvairītos no buru saplēšanas, tās ir jārēvē vadoties pēc anemometra rādījumiem. Lagūnām konstruktors ir izstrādājis tabulu šim gadījumam, un kā piemēru varu minēt, ka grotam pirmā rēve ir jāņem, kad īstā vēja ātrums sāk pārsniegt 24 -26 mezgli. Pēc pieredzes varu teikt, ka Lagūnu nevajag baidīties rēvēt jau ātrāk, jo gaitas īpašības nepasliktināsies, bet varbūt pat uzlabosies. Un pati rēvēšanas procedūra ir viegla un droša. Uz kajītes jumta droši var atrasties tik cilvēku, cik ir nepieciešams. Visiem ir drošs un horizontāls pamats zem kājām. Arī pie kādas neuzmanīgas rīcības vai kļūdas, pārkrīst pār bortu no šīs vietas ir diezgan nereāli. 3,5 m no diametrālās plaknes līdz bortam ir grūti pārvarēt pat ar speciālu lēcieni, un vienkārši pakļūpot tas ir neiespējami.

Ļoti drošas ir arī enkurošanās un dingija nolaišanas operācijas. Enkurošanās Latvijā gan nav cieņā, bet Vidusjūrā bez tās neiztikt, jo marinās ļoti ierasts stāvēšanas veids ir uz sava enkura ar ahteri pret krastu. Enkura ķēde uz Lagūnas atrodas nodalījumā pie masta un tad pa speciālu tiltu iet pāri tīklam uz foru, kur arī, novietots diametrālajā plaknē, atrodas enkurs. Tam, kurš nolaidīs enkuru, ir jāaiziet

ur foru atbrīvot enkura stiprinājumu un tad viņš atgriežas atpakaļ pie masta, kur atrodas viņča un vadības pulsts. Pie šāda izvietojuma stūres vīrs atrodas tikai kādus 3m attālumā no cilvēka kas darbosies ar enkuru. Viņiem ir ērti sarunāties pat stiprā vējā. Uz 'pusjahtām' šis attālums ir 3x lielāks un cilvēks pie enkura šaurajā forkurvī nejutās sevišķi ērti un komandas arī ne vienmēr ir sadzirdamas. Enkura nostiprināšanā gan ir viena īpatnība. Forā no katra pontona nāk gals, kas ir sastiprināts ar šeikeli un veido trīsstūri. Šo šeikeli tad arī beigās ieskrūvē ķēdes posmā un tas notur enkurķēdi diametrālajā plaknē un laivai grozoties neļauj ķēdei rīvēties pret kādu pontonu.

Arī dingija nolaišana ūdenī un piekaramā motora uzlikšana ir elementāra pat viļņotā jūrā. Ja kapteinis ir ar praksi, tad viņš turēs katamarānu apm 30° leņķī pret vilni un tad atherī starp pontoniem izveidojas samērā aizsargāta 'osta'. Operācijā var piedalīties četri cilvēki, jo visiem pietiek vietas. Divi cilvēki var atrasties katrā bortā uz peldplatformas. Arī iekāpšanas – izkāpšanas operācijas ir drošas un ātras. Iebraucot dingiju starp pontoniem, izkāpt var vienlaicīgi uzreiz uz abiem pontoniem.

Pašsaprotami ir arī tas, ka katamarānam ir divi dzinēji. Daudzi uzreiz secinās, ka degvielas patēriņš arī ir divreiz lielāks, kā analoga lieluma vienkorpUSA jahtai. Tā īsti nav, jo katamarāna saslapinātais laukums ir mazāks, kā 'pusjahtai' un līdz ar to ir arī mazāka ūdens pretestība. Katamarāns sasniedz kreisera ātrumu pie mazākiem dzinēja apgriezieniem. Liekas, ka visiem mūsu izmēģinātajiem katamarāniem bija 2 x 40 ZS dīzeļdzinēji. Pie normāla ātruma 7,5 mezgli ar dzinēju, kopējais degvielas patēriņš nepārsniedza 5 l/h. Ar gaitas īpašībām sevišķi izcēlās vecā Lagoon 410. Ieslēdzot abus dzinējus minimālā gaitā uz priekšu, jahta jau uzreiz attīstīja 6 mezglu ātrumu pa gludu ūdeni. Jāsaka, ka arī šeit, tāpat kā ar burām, nevajag pārforsēt, jo palielinot apgriezienus līdz 2000 apgr./min. ātrums palielinājās tikai līdz 9 mezgliem toties degvielas patēriņš jau krietni pieauga.

Manevrēšanas spējas katamarāniem ar diviem dzinējiem ir fantastiskas. Laivu var griezt riņķī uz vietas. Vienlīdz labi jahta vadās gan gaitā uz priekšu, gan gaitā atpakaļ. Kaut gan katamarāns aizņem uz ūdens vairāk vietas, reizēm to ir vieglāk iestūrēt šaurā ostā, kā vienkorpUSA jahtu, kur vienmēr jāreķinās ar jahtas cirkulāciju. Ir arī savas ēnas puses – katamarāns platuma ziņā aizņem pusotras vienkorpUSA jahtas vietas, tādēļ ejot klāt ostās kur ir iegremdētie enkurgali (mooring lines), ja jums kāds izpalīdzīgs vīrs no krasta palīdzēs pacelt galu no ūdens, tad tas var iznākt tieši zem dzenskrūves gan vienā, gan otrā pusē.

Kas attiecas uz stāvēšanas maksu, tad tā bieži ir lielāka, bet ne divreiz. Daudzās vietās maksu rēķina par aizņemto laukumu – garums x platums, dažās vietās no katamarāniem ņem 150%, ja stāvvietas maksa ir fiksēta pēc jahtu garumiem, un ir arī vietas, kur visas vienāda garuma jahtas maksā vienādi, neskatoties uz platumu.

Šīs visas iepriekš minētās labās īpašības ir tās, kas Lagoon katamarānus padara par perfektām jahtām izmantojamām burāšanas apmācībai un, protams, arī atpūtai un ceļošanai.

Līdz šim apskatīju katamarāna gaitas īpašības un klāja ērtību, bet tagad ir laiks apskatīt arī iekšējo plānojumu.

Standartā šīm vidējā lieluma Lagūnām ir 4 kajītes un tikpat daudz tualetes un dušas. Līdz Lagoon 410 modelim tualete un duša ir apvienotas, bet sākot jau no Lagoon 420 tualete un duša ir atsevišķi. Uz vienkorpUSA jahtām par tualeti katrai kajītei var sākt runāt tikai no 49', bet par atsevišķām dušas telpām vēl no daudz lielākām jahtām. Protams, ka uz Lagoon 420 tualete, kurā atrodas arī izlietne, nav sevišķi liela un es, kā lielu apmēru vīrs, vēlētos to par 5cm platāku, bet dušu izmēri ir pilnīgi apmierinoši. It sevišķi lielas dušas ir korpUSA priekšgala kajītēs, jo tur duša ir pašā forā un aizņem visu korpUSA platumu.

Arī personīgo mantu izvietojumam kajītēs ir pietiekoši daudz vietas. Skapis karamajām drēbēm nav sevišķi liels, bet toties ir lielas atvilknes zem kojām. Patīkami pārsteidza tas, ka atradu speciālas vietas, kur ielikt apavus. Varbūt konstruktors to nemaz tā nebija domājis, bet atveramais pakāpiens pie kijas tam ir kā radīts. Kijas visās četrās kajītēs ir divguļamas un platas. Varbūt, ka tas ne visai atbilst Latvijas burātāju stilam un dzīvas veidam, jo pie mums pārsvārā burā vīri bez sievām. Tad nu vīriem ir arī jādala gulta, bet varbūt labāk tomēr sākt burāt kopā ar ģimenēm.

Ērts ir arī salons, kur brīvi var uzturēties lielākā daļa komandas locekļu, netraucējot viens otram darīt savus darbus (kapteinim nodarboties ar navigāciju un kokam gatavot ēst). Patīkami pārsteidza,

ka Lagoon 420 bija divi ledusskapji salonā un trešais (paredzēts dzērieniem) kokpitā. Tas viss prasa papildus enerģijas patēriņu, bet Grieķijas vasarā tas tomēr ir ļoti patīkami. Kā jau sapratāt, tad kambīze uz katamarāna atrodas salonā. Uz Lagūnas tā ir izvietota pie salona sienas un no kokpita to atdala liels, atbīdāms logs. Ēst gatavošana šeit nav smags darbs bez gaisa un gaismas, jūtoties ieslodzītam pagrabā, bet gan patīkama nodarbošanās svaigā gaisā, turpinot vērot apkārtni un uzmanīgi uzklausat pārējo komandas locekļu 'gudros' padomus. Lieki būtu atgādināt, ka plīts neatrodas uz kardāna un arī speciālos katlu turētājus izmantot praktiski nevajag. Salonā atrodas arī stūrmaņu galds. Un šeit ir ļoti būtiski, ka stūrmaņu galds atrodas vērsts ar skatienu gaitas virzienā. Ja uz vienkorpusa jahtas apakšā ir vienalga kā navigators sēž, jo viņš ir atdalīts no ārpasaules. Tad uz Lagūnas, ar tās lielajiem salona logiem, navigators sēž līdzīgi, kā šoferis autobusā. Un tā kā šeit pie navigācijas galda atrodas arī autopilota vadība (pie stūres ir otra vadība), tad vadot katamarānu, zināmu laiku var uzturēties arī salonā pilnībā kontrolējot situāciju. Šis moments ir īpaši labs jauno burātāju apmācībā. Nu kopēja 'nelaime' šī gadsimta jaunajām konstrukcijām ir tā, ka pats navigācijas galds kļūst aizvien mazāks un papīra kartei uz tā atrast vietu ir grūti. Šeit izņemums nav arī Lagūnas konstruktori. Bet uz Lagūnas šo defektu ir viegli kompensēt izmantojot navigācijas vajadzībām salona galdu. Izteikti trūkst arī kāds plaukts grāmatām. Čarters ir viena lieta, bet, dodoties garākos pārgājienos ar privātu katamarānu, navigācijas literatūra tomēr ir nepieciešama. Nedaudz šos trūkumus kompensē vieta blakus navigācijas galdam, kur ērti un droši novietot klēpj datoru. Tāda īsumā ir vēsture kā es no dedzīga 'pusjahtu' piekritēja dažu gadu laikā kļuva par tikpat dedzīgu katamarānu atbalstītāju. Un pagaidām mans mīļākais katamarāna tips ir Lagoon. Kā jau minēju tad esmu uz četriem dažādiem katamarāniem nogājis ap 2000 jūdžu (Bahia 46, L400, L410, L420) un ieteiktu tiem burātājiem, kurus arī sāk interesēt katamarāni, varbūt labāk pakonsultēties ar mani par šo tēmu nevis ar kādu ilggadēju Latvijas finiera katamarānu fanu. Cik es esmu ar viņiem runājis, tad viņi ir pilnīgi pārliecināti par savu konstrukciju unikalitāti un izturas ar aizspriedumiem pret franču sērijveida produkciju, lai gan nez vai paši ir spēruši kāju uz kādas Lagūnas klāja...

Rolands Millers
Kapteinis