

Kajak na morzu: na czym pływać?

Mirosław Murawski (Murmur)

Współcześnie istnieje ogromna gama kajaków morskich realizujących różnorakie cele. Spróbuję w bardzo skrótowy sposób je scharakteryzować, jednak mój artykuł nie ma być ofertą handlową, lecz próbą przybliżenia problemu.

Na morzu występuje cała gama rodzajów kajaków, niestety ich nomenklatura jest głównie anglojęzyczna. Aby być w zgodzie z ustawą o ochronie języka polskiego i własnymi przekonaniami, podzieliłem kajaki morskie na trzy główne kategorie:

- morskie kajaki turystyczne,
- morskie kajaki plażowe,
- morskie kajaki spacerowe.

Morskie kajaki turystyczne to duże, bogato oprzyrządowane jednostki, umożliwiające długotrwałe, autonomiczne pływanie. Przez pływanie autonomiczne rozumiem tu możliwość samodzielnego (pozbawionego asekuracji z lądu lub morza) pływania na długich odcinkach.

Morskie kajaki plażowe to jednostki przeznaczone do zabawy na morzu w pobliżu plaży. Chodzi tu głównie o surfowanie na falach i zabawę w przyboju. Są to jednostki zasadniczo krótkie, pozbawione bogatego oprzyrządowania, zbliżone wyglądem do pewnej odmiany kajaków górskich i kajaków do rodeo.

Morskie kajaki spacerowe to jednostki bezpokładowe (typu sit-on-top) o dużej wyporności, przypominające budową stary typ desek surfingowych z siodełkiem, uchwyty i miejscem na przypięcie bagażu podręcznego. Jak można wnioskować z nazwy, ich głównym zastosowaniem są spokojne i bezpieczne spacerowe wycieczki na ciepłych morzach. W zasadzie są one przeznaczone dla wszystkich, ze szczególnym uwzględnieniem osób pozbawionych doświadczenia i umiejętności kajakarskich. Kajakami tymi możemy również z powodzeniem wybrać się na jednodniowe wycieczki po szlakach śródlądowych.



Kajak morski „Inuit 540” firmy Aquarius.

Głównym przedmiotem mojego zainteresowania są oczywiście morskie kajaki turystyczne i umiejętności konieczne do ich właściwego wykorzystania.

Sądzę, że właśnie morska turystyka kajakowa ma największe szanse rozwoju wobec stopniowego otwierania się polskiego morza i dostępności innych mórz po włączeniu Polski do Unii Europejskiej. Tak lubiana przez Polaków, często ostatnio odwiedzana Chorwacja to przecież eldorado dla polskiego kajakarza morskiego. Po drugiej stronie Bałtyku mamy całą masę wysp i szkieł, np. archipelag Alandzki, nie mówiąc już o wspaniałych jeziorach fińskich, mających rozmiary małego morza. Kajakiem poprzez kanał Gota możemy dopłynąć do przepięknych fiordów norweskich, a kanałami Europy Zachodniej na Morze Śródziemne. Kajakiem morskim możemy pływać w Grecji i Turcji. Nie można też nie wspomnieć o wspaniałych akwenach rosyjskich, takich jak Bajkał czy wybrzeże Morza Japońskiego. Pływałem tam i gorąco polecam ciepłolubnym kajakarzom właśnie Morze Japońskie, zaś tym odpornym na zimno – Bajkał.

Ogólna charakterystyka

Cechą wspólną wszystkich morskich kajaków turystycznych jest ich duża długość, niewielka szerokość i wysokość. Powinny być to kajaki o dużej wyporności i ładowności, nisko położonym środku ciężkości, dużej stabilności poprzecznej i podłużnej. Ich cechą są też małe opory hydrodynamiczne, niewielka zwrotność oraz duża smukłość konstrukcji. W zasadzie na morzu im dłuższy kadłub, tym lepiej zachowuje się na fali, a im mniejsza część wystaje nad wodę, tym lepiej. W efekcie ich długość w skrajnych wypadkach dla jedynek sięgać może 7 m – najczęściej jednak oscyluje między 5-5,5 m. Pożądaną stabilność kursową na wzburzonej wodzie osiąga się głównie poprzez odpowiedni kształt kadłuba. Wszystko to sprawia, że kajak morski w zasadzie poza morzem nadaje się jedynie na jeziora i duże rzeki. Oczywiście, prawie wszędzie można się wepchnąć jedyneką długą na 5 m, ale pływanie takim kajakiem po małych rzekach polecam jedynie kajakarzom mającym poważne grzechy do odpokutowania.



Kajak morski „Shore line” firmy Kano.

Technologia

Morskie kajaki turystyczne, podobnie jak te zwykłe, wykonuje się w przeróżnych technologiach: polietylen, laminat z włóknem szklanym, laminat ze zbrojeniem kewlarowo-węglowym, sklejka. Ostatnio dość dużą popularność zdobywają właśnie kajaki polietylenowe (patrz „Seayak to kajak... morski” w WIOŚLE nr 5/6 2002). Ich zaletą jest odporność na uszkodzenia, wadą – brak sztywności i ciężar.

Kajaki z wysokiej jakości laminatu są z kolei lżejsze, sztywniejsze, ale za to droższe (szczególnie w wersji kompozytowej, czyli ze zbrojeniem kewlarowo-węglowym).

Warto wspomnieć, że do łasek wracają kajaki drewniane produkowane własnoręcznie ze sklejki metodą szycia i laminowania. Taka konstrukcja umożliwia dostosowanie budowanej łódki do indywidualnych potrzeb i gustów. Na zachodzie są już dostępne stosunkowo tanie zestawy firmowe do domowego wykonania takich kajaków, a ich właściciele zrzeszają się w kluby oraz chętnie dzielą zdobytą wiedzą, choćby w Internecie. Przy pewnym doświadczeniu domowy majster-klepka wykona taki kajak za połowę ceny nowego kajaka plastikowego. Wg danych producentów budowa zajmuje około 80 godzin.

Są wreszcie kajaki składane o tradycyjnych konstrukcjach, lecz wykonane z nowych, lepszych jakościowo materiałów. Generalnie te nowe materiały dotyczą głównie powłok, ale spotyka się również elementy szkieletu wykonane z plastiku. Niestety, składane kajaki morskie dobrych firm są naprawdę drogie, ich ceny są znacznie wyższe od cen najnowszych polietylenów. Producenci morskich kajaków składanych to np. firmy Feathercraft, Klepper czy dużo tańszy Triton.

Zdecydowanie nie nadają się do turystyki morskiej wszelkie kajaki pneumatyczne i to zarówno te stare, jak np. polska Salamandra, czy najnowsze firmy Gumotex itd.

Kajak morski w Polsce

W Polsce kajakarstwo morskie nie cieszy się jeszcze dużą popularnością. Wynika to po części z ogra-



Kajak „Kodiak” firmy Prijon w okolicach Nowej Zelandii. Dystrybutor – Pro Kajak.

niczenia dostępu do morza, a po części z kosztów nowych kajaków morskich i ich wyspecjalizowanej konstrukcji ograniczającej szerokie zastosowanie. Polskie firmy zaczynają gonić zachód produkując już kajaki o cechach morskich. Wszystko jeszcze przed nami, a zapotrzebowanie na morską turystykę kajakową spowoduje zapewne wzrost podaży tych produktów. Aktualnie modele kajaków morskich produkują polskie wytwórnie, takie jak np. Plastex, Kano, Aquarius, Polyak czy Hanord. Nieco osób przywozi z Niemiec używane kajaki, lecz są to głównie kajaki śródlądowe, a nie morskie. Kajaki morskie znanych firm zachodnich, takich jak Prijon czy Necky, nabyć można też w specjalistycznych sklepach kajakowych, np. Pro Kajak, Fun Sport, Nurt.

Kupujemy kajak morski

Kupując nowy kajak do pływania po morzu należy zwrócić baczną uwagę na pewne jego cechy. Turystyczny kajak morski powinien mieć możliwie jak największą pojemność i ładowność, które nie po-

winny jednak przekraczać naszych gabarytów fizycznych. Kajak musi być dopasowany do naszej wagi i wzrostu oraz do rodzaju pływania jaki uprawiamy. Inny kajak kupimy na 3-tygodniowe wyprawy do Finlandii, a inny do weekendowego pływania wzdłuż polskiego wybrzeża.

Pojemność kajaków z reguły podaje się w litrach – dla jedynek jest to od 300 do 450 litrów. Oprócz pojemności należy zwrócić uwagę na ładowność kajaka. Tę najczęściej podaje się w kilogramach. Warto wspomnieć, że jest to ładowność całkowita, czyli suma ciężarów kajakarza i bagażu. Obydwie wartości z reguły idą w parze, czyli im większa pojemność, tym większa ładowność. Ze względów bezpieczeństwa podanej ładowności nie należy przekraczać.

W zależności od akwenu, po którym pływamy, będziemy potrzebowali mniej lub więcej ładowności/pojemności. Należy pamiętać, że do kajaka turystycznego na morzu powinniśmy zabrać bagażu na min. 3 dni samodzielnego pływania. Osobiście, np. w czasie upałów, na morzu wypijam więcej niż zakładane 3 l wody dziennie, stąd większa ilość zabieranej wody. Osoby pływające samotnie muszą zabrać o wiele więcej bagażu niż osoby pływające w grupie.

Podobny problem dotyczy długości i szerokości kokpitu. Na długich, wielogodzinnych trasach wygodny jest możliwie duży kokpit. Szerokość kokpitu waha się między 40 a 50 cm, długość pomiędzy 80 a 90 cm.

Następny ważny parametr to możliwie duża pojemność komór ładunkowych w stosunku do ogólnej pojemności kajaka. Po całkowitym zalaniu kokpitu wodą duża pojemność komór bagażowych stanowi warunek bezpieczeństwa (niezapalalności) i wygody przy wybieraniu wody. Typowy układ – 40% pojemności stanowią komory ładunkowe, a 60% pojemności to kokpit. Wybierać oczywiście należy modele kajaków z dwiema komorami ładunkowymi – na dziobie i rufie. Pojemność komory tylnej jest z reguły co najmniej dwukrotnie większa niż przedniej, stąd po wywrocie należy wsiadać do podtopionego kajaka raczej z tyłu niż z przodu. Na zakończenie tych rad



Rozgrzewka kajakarzy morskich późną jesienią.

dla kupujących dodam, że należy zwrócić baczną uwagę na kształt dziobu i rufy kajaka morskiego. Powinny posiadać one znaczny nawis, czyli być dość podcięte, a nie wchodzące bezpośrednio w wodę. Dziób, a często nawet rufa powinny być wyżej nad wodą niż środek kajaka. Ułatwia to bardzo pokonywanie fal.

Neptun kajakiem morskim?

Nie jest tak, że jedynie najnowsze konstrukcje nadają się do pływania po morzu i że niemożliwe jest pływanie po polskim morzu na przerobionych, starych kajakach zaadaptowanych do nowych funkcji. Z moich dość bogatych doświadczeń wynika, że do adaptacji nadają się jednak jedynie składaki i to nie wszystkich typów.

Płaskie, szerokie, krótkie stare kajaki plastikowe i drewniane w ogóle nie nadają się do adaptacji lub też ich adaptacja wymagać będzie tak dużego wysiłku i kosztów, że przestaje być to opłacalne. Pływanie tym typem kajaków na morzu jest też bardzo niebezpieczne. Praktycznie już przy niewielkim załadowaniu tracą sterowność, a ich kształt sprzyja zalaniu wodą. Zalane albo idą na dno, albo mają tak wielką masę, że nawet silna motorówka nie może ich holować pod falę i wiatr i muszą zostać porzucone.

Jakie kajaki składane nadają się zatem do adaptacji? Muszą być to możliwie długie i smukłe kajaki, np. Neptuny, Jantary, Pouchy, Kleppery, Tajmienia itp. Z polskich najlepszy do adaptacji jest Neptun, z niemieckich Klepper i Pouch. Radzieckiego Tajmienia nie polecam z uwagi na długi otwarty kokpit. Dodam, że przerobionym polskim Neptunem przepłynąłem z grupą przyjaciół z Grecji do Turcji poprzez archipeląg Cykladów i dobrze się nam sprawowało na morzu. Ponieważ omawianie przeróbek nie jest celem tego artykułu nadmienię tylko, że główną zaletą kajaków składanych na morzu jest ich giętkość i elastyczność, a główną wadą mała wytrzymałość. Zatem przerabiając je należy zwiększać wytrzymałość, lecz nie kosztem elastyczności i giętkości. Być może, jeśli będzie to kogoś interesowało, przedstawię konieczne przeróbki starych składaków na łamach WIOSŁA.



Fot. Mirosław Murawski

Część kajaków do kajakarstwa górskiego i rodeo nadaje się bez przeróbek do natychmiastowego użycia jako morskie kajaki plażowe.

Wyposażenie

Powracam jednak z tej przydługiej dygresji do wyposażenia typowego kajaka morskiego.

Koniecznym, by nie rzec – podstawowym elementem bezpieczeństwa są niezatapialne komory ładunkowe na dziobie i rufie. Muszą mieć one możliwie jak największą pojemność. Teoretycznie po zalaniu całego przedziału, w którym tkwi kajakarz (kokpitu) i przy w pełni załadowanym kajaku, kajak z kajakarzem nie tylko nie powinien pójść na dno, lecz powinien pływać na powierzchni zachowując dużą stateczność. Oznacza to, że kajakarz siedząc w zalanym kajaku, lecz ze szczelnie zamkniętymi lukami bagażowymi na dziobie i rufie, powinien mieć możliwość wypompowania wody i kontynuowania dalszego pływania.

W praktyce oznacza to konieczność dużej wyporności kajaka, pojemnych luków bagażowych i naprawdę szczelnych systemów ich zamykania.

Niestety, wiele nowych modeli nie spełnia tych wymogów uznając je za zbyt wygórowane.

Wygodne siodełko i oparcie nie są, jak by mogli sadzić niektórzy, zbędną fanaberią, lecz bardzo istotnym elementem. W kajakarstwie morskim częste jest pokonywanie bardzo długich odcinków bez możliwości „wyprostowania kości” na brzegu. Jeśli dodam do tego fakt jątrzenia się wszelkich otarć i odparzeń pod wpływem wody morskiej, to mam nadzieję, że każdy przyszły kajakarz morski zwróci baczną uwagę na ten element budowy kajaka.

Siodełko powinno mieć ergonomiczny kształt oraz możliwość regulacji. Ważnym elementem wyposażenia są też skrzydełka boczne na brzegach kokpitu służące do pewniejszej kontroli kajaka. Oczywiście regulowany powinien być też podnóżek do kierowania sterem.

Ster morski znacznie odbiega wyglądem od kajakowych sterów śródlądowych. Stery morskie powinny być możliwie długie, smukłe i ustawione w pionie. Musi być też możliwość ich podnoszenia kiedy nie są używane, np. przy dobijaniu i odbijaniu w strefie przyboju. Najczęstsze rozwiązania to pletwy sterowe kładące się na rufę kajaka. Jak wszystkie wyroby z metalu, na morzu muszą być odporne na korozję, czyli w praktyce być zbudowane ze stali kwasoodpornej lub odpowiedniego aluminium. Aby ubarwić ten wykład dodam, że na swojej pierwszej wyprawie kajakiem morskim, dobijając do brzegu w przyboju musiałem wyskakiwać wcześniej do wody, by zdemontować duży stały ster, a przy odbijaniu szukać wysokiego skraju rafy, by tam wsiadać do kajaka. Oj, bywało to bolesne i kosztowało mnie wiele zadrapań.

Pletwa stabilizacyjna to rodzaj niewielkiej chowającej się w głąb tylnej części kadłuba pletwy mieczowej. Nie wszystkie kajaki morskie ją mają, a bardzo ułatwia ona utrzymanie kursu na wzburzonej morzu. Są momenty, kiedy kajak na fali wchodzi w ślizg (surfuje), co często oznacza utratę sterowności. Kajak wychodząc ze ślizgu ostro zarzuca, co może się skończyć wywrotką. Pletwa stabilizacyjna ogranicza to ryzyko i ułatwia stabilizację kursu.

Fartuch to na morzu konieczność. Częste na śródlądziu fartuchy to tkaniny nieprzemakalne, połączo-



Fot. Mirosław Murawski

ne z kadłubem kajaka i korpusem kajakarza gumą. Na morzu miewałem momenty, kiedy co druga fala przelewała się przez pokład i w tej sytuacji albo wciśkała fartuch do środka albo tworzyła w nim mały stawek. Konieczne okazały się fartuchy na szelkach, które schodziły od wysokości piersi dużym skosem do obramowania kokpitu. Po pierwsze, woda z nich szybko spływała, a po drugie nie zapadały się do środka kokpitu.

Problematyczne może być połączenie fartucha z kokpitem; jeśli będzie zbyt słabe, woda może je zerwać, lecz przy zbyt mocnym możemy mieć problem z wyjściem z kajaka po wywrotce. Pojawiło się ostatnio wiele ciekawych rozwiązań tego problemu, np. dmuchane dętki obciskające kokpit – od stopnia napompowania dętki zależy siła z jaką można zerwać fartuch.

W składkach sytuacja jest trudniejsza, ponieważ kokpit jest z reguły większy, a do tego nie stanowi wodoszczelnego połączenia z kadłubem. Stare rozwiązania polegające na połączeniu fartucha z falochronem bolcami zaczepionymi o oczka w fartuchu nie sprawdzają się na morzu. Albo uderzenie fali odzłupi fartuch od falochronu, albo część fali wleje się bokiem między fartuchem i falochronem.

Osobiście sądzę, że w przypadku składaków fartuch powinien składać się z dwóch części. Pierwsza szelki łączy fartuch z falochronami poprzez ściągacze wszyte w dół fartucha. Ta część nie da się zdjąć ani oderwać bez rozwiązania ściągacza. Druga część fartucha powinna być ściągana przy mocnym szarpnięciu, ochrania ona korpus kajakarza trzymając się na szelkach na jego barkach.

Newralicznym punktem jest połączenie dwóch części fartucha. Widziałem tu kilka rozwiązań – najprostsze z nich polega na wszyciu regulowanej gumy w dolnej części fartucha okrywającego korpus i obręczy plastikowej w część fartucha otaczającą siedzenie kajakarza. Kajakarz zakłada na korpus jedną część fartucha, a po wejściu do kajaka łączy ją z drugą naciągając dół fartucha na wszytą w drugą jego część obręcz plastikową. W efekcie po ewentualnej wywrotce kajakarz z częścią fartucha wydo- staje się na powierzchnię. Z zakrytej drugą częścią

fartucha kokpitu, po wywróceniu do góry dnem nie uchodzi powietrze i nie wypadają rzeczy. Fartuch „korpusowy” jest dostosowany do indywidualnych rozmiarów kajakarza. Plastikowa obręcz może mieć też kształt owalny – powinna być odporna na wygięcia i zniekształcenia. To oczywiście tylko jedno z rozwiązań, ale wszystkie powinny spełniać wymogi bezpieczeństwa, to znaczy w żadnym wypadku nie mogą uniemożliwić kajakarzowi wyjścia z kajaka po wywrotce.

Niestety, może się zdarzyć uderzenie fali, które rozłączy dwie części fartucha, ale właśnie do tego celu mamy w kajaku pompę żelową ręczną i nożną. No a fartuch połączymy ponownie w kilkanaście sekund.

Wiosła morskie

Specyfika wiosł morskich polega na ich odmiennym kształcie piór, większej długości, materiale drążków. W kajakarstwie morskim obowiązuje tzw. niskie prowadzenie wiosła, co oznacza, że podczas płynięcia nie podnosimy wysoko części wiosła niezamurzonej w wodzie.

Wynika to po części z konieczności dostosowania się do ruchu fal, a po części z silnego i stałego nacisku wiatru na pióra, które są wąskie, długie i asymetryczne.

Bardzo przydaje się możliwość skręcenia piór wiosła względem siebie tak, aby zredukować nacisk wiatru na uniesioną część. Wskazane jest także stosowanie „ciepłych” kompozytowych drążków, zwłaszcza na zimnych morzach, takich jak Bałtyk. Ważnym elementem wyboru wiosła morskiego jest



Fot. Artur Zmarzlik

też jego wytrzymałość i niezawodność. Na szczęście obecnie dostępna jest cała gama wiosł morskich i to również w Polsce. Niestety, dobre wiosło morskie nie jest tanie.

WIOSŁO

W kolejnym odcinku przedstawimy sprzęt morskiego kajaka turystycznego oraz podstawowy ekwipunek kajakarza-turysty.