

Tę szkoleniową dziesięciowiosłową łódź znamy prawie wszyscy. Większość sterników jachtowych na niej właśnie zdobywała swój patent. Jest to najstarsza, do dziś wytwarzana konstrukcja na naszym rynku. I ciągle ma swoich fanów!

TEKST

JERZY KUBASZEWSKI

ZDJĘCIA

SEWERYN CZARNOCKI

O DeZecie nostalgicznie



Drzewo genealogiczne DeZety jest mocno niejednoznaczne. Wielu wywodzi tę piękną łódź od jednostek wielorybnych, inni widzą w niej kopię szalupy „Batorego”. Są tacy, którzy uważają DeZetę za jacht szkoleniowy Kriegsmarine, skonstruowany pod koniec lat 30. ubiegłego wieku. Wiele źródeł jako konstruktora tej zacnej łodzi podaje Gustawa Thomata, a jako datę jej powstania – rok 1905. Ci ostatni właśnie są najbliżsi prawdy, bowiem na starych zdjęciach moż-

na dostrzec te łodzie (lub bardzo podobne) na pokładach kajzerowskich krążowników sprzed pierwszej wojny światowej.

Niewątpliwie łódź tę produkowano w warsztatach szkutniczych w stoczni Vulkan w Szczecinie. Tam też budowano ją po 1945 roku na podstawie odnalezionej niemieckiej dokumentacji. DeZeta, której popularność w Polsce zapewniło wykorzystanie jej do szkolenia żeglarskiego, w Niemczech znana pod nazwą Jugend-Kutter używa-

na jest przez młodzież do rejsów po wodach morskich, a bywa, że także do regat.

W kraju pływa dziś około 150 takich jednostek z różnych epok i materiałów.

Opis jachtu

Klasyczny kształt linii teoretycznych dezety wynika z technologii budowy łodzi drewnianych (klepka drewniana diagonalna). Efektem są: pionowa dziobnica łukowato prze-

chodząca w prosty kil prowadzący aż do pawęży (aby można było łatwo ustawić łódź na szlupbelkach na pokładzie okrętu) i esowato wygięte wrężnice w części rufowej.

Takie klasyczne linie drewnianej szalupy wykorzystano do budowy form do wytwarzania laminatowej skorupy kadłuba. Do wnętrza jej wklejona została wkładka wzmacniająca, składająca się ze wzdłużników i wręg. Po przyklejeniu pokładu wewnątrz kadłuba dzielone jest na trzy komory utrudniające