

12 mm) obrotowy miecz. Podnosi się go stalowym fałem za pomocą windy z zapadkowym bębniem, poruszanej korbą.

Na pawęży łodzi zainstalowano pantograf na silnik i drabinkę do wchodzenia z wody, a całą rufę jachtu otacza kosz wykonany z rur ze stali nierdzewnej.

Na dziobie widoczny jest krótki, ale masywny bukszpryt. Pełni on raczej rolę ozdobną, ponieważ nie stawia się na nim żadnego żagla.

Takielunek

DeZetę od samego początku istnienia otaklowano jako kecz gaflowy. Choć są przesłanki do twierdzenia, że istniały również wersje ket-kecz. Na dwóch krótkich masztach stawiane są trzy żagle: fok, grot i bezan. Ostatnimi czasy, w wersjach przeznaczonych do regat, można na DeZecie postawić 22 m² spinakera.

Zachowano plan ożaglowania, tak charakterystyczny dla jego pierwotnej wersji. Fok podnosi się na raksach na sztagu. Grot i bezan stawiamy fałem i pikfałem (z racji gafla), a to z kolei umożliwia regulację napięcia tkaniny tych żagli. Grot pozbawiony jest bomu, a jego szoty pracują podobnie jak szoty foka. Ponieważ żagiel ten ma sporą powierzchnię, wybiera się go kabestanami na rufie i blokuje w knagach szczękowych (dawniej nie było kabestanów, a knaga – zwykła różkowa). Talia szotów bezana pro-

wadzona jest na krótkiej prowadnicy pałkowej na pawęży.

Na starej DeZecie krótki, drewniany, okrągły maszt wkładano od góry w jarzmo w nadstępcę, a żagle mocowane były do niego segarsami (kto dziś pamięta, co to było?). W jej współczesnej odmianie aluminiowe maszty stoją w cęgach i można je położyć, nie rozpinając przy tym całego olinowania stałego. Liki przednie żagle przymaszto- wane są w likszparze pełzaczami.

Wykonanie

Dziwnie wygląda laminatowy jacht, który pamięta się jako drewniany z drewnianymi masztami i bawełnianymi żaglami. Trzeba się przyzwyczaić.

Laminatowe skorupy wyprodukowano w Stoczni Janmor w Głownie koło Łodzi. Firma ta znana jest z wytwarzania laminatów o najwyższej jakości. Tak jest i tym razem. Kadłub jest gładki, bowiem kopyto jego zostało zbudowane od podstaw (nie jest kopią żadnej ist-

DeZeta

To ulubiony jacht polskich instruktorów żeglarsstwa. Kochają go też ci, którzy pozytywnie zaliczyli na nim egzamin. A większość wspomina go z nostalgią...

niejącej wcześniej łodzi). Wykonano go jako skorupę monolityczną.

Przekładkowa skorupa pokładu usztywniona została przy użyciu 15-milimetrowej pianki Airex. Kolorowe powierzchnie przeciwślizgowe zrobiono w żelkocie, a jej krawędzie są równe, bez zabrudzeń. Montaż i wyposażenie jachtu wyprodukowano w szutni znanej ławskiej przystani „Pod Omegą”. Kadłub i pokład klejone są na kołnierzach, a pomiędzy nie w odpowiednich miejscach wklejone lub właminowane wzmocnienia pod montowane tam okucia. Ponieważ większość okuć zakładana jest po sklejeniu skorup, tby śrub zamaskowano nakładkami z tworzywa sztucznego. Stąd na bordowym pasie u góry kadłuba widać białe kropki nakładek.

O jakości wykonania i dbałości o trwałość jachtu świadczyć może

- 1 Winda fału miecza napędzana jest ręcznie korbą z zabezpieczeniem zapadkowym
- 2 Nieczęsty to widok, aby na rufie jachtu szkoleniowego zainstalowano drabinkę



- 3 Żagle klaruje się niezwykle prosto – do demontowanej na czas żeglugi kieszeni na gaflu. Zamyka się je suwakiem u dołu, w tym przypadku pod bomem

