

NIKE II

NIKE II to jacht zbudowany dla Ryszarda Konkolskiego w Stoczni Jachtowej im. Leonida Teligi w Szczecinie specjalnie pod kątem regat OSTAR '80. Pierwotnie żeglarz miał płynąć na zupełnie innej jednostce, ale realia ekonomiczne przekreśliły te plany.

Marek Słodownik

Ponieważ w tym czasie planowano budowę jachtu *CETUS* dla Jerzego Siudego szykującego się do kolejnego sezonu regatowego, postanowiono, że zbudowane zostaną dwie jednostki. Było to rozwiązanie kompromisowe, ale jedyne możliwe do zaakceptowania, dlatego też po wielu wahaniach Konkolski zdecydował się na taki krok. Miał on ten niewątpliw plus, że można było pracę podzielić na dwa niezależne zespoły, co znacznie przyspieszało pozyskiwanie kolejnych elementów wyposażenia. Prace rwały się. Brakowało wszystkiego oprócz zapału; na koniec żeglarz z Czechosłowacji ściągnął do prac wykończeniowych swoich rodaków, by w ogóle ukończyć jacht w terminie. Oczywiście oba *Cetusy* różniły się znacznie. Jacht Konkolskiego przystosowywany był od razu do regulaminu regat, w których miał startować. Skrócono go zatem do 44 stóp, maksymalnej długości w klasie II wokółziemskiego wyścigu.

Jacht wypłynął w próbné rejsy po Bałtyku i okazało się, że spełnia większość założeń. Napokładzabra-

no dziecięcą załogę wyłonioną w drodze ogólnokrajowego konkursu i wyruszone w rejs po portach Związku Radzieckiego, Polski, Finlandii i Szwecji. Młodzież pisała relacje z rejsu publikowane w kilku pismach w Czechosłowacji, ponadto nadawane były relacje radiowe i telewizyjne. Wkrótce okazało się, że po wejściu jachtu do portów zachodnich pełne ręce roboty miała czeska cenzura. Relacje młodzieży były spontaniczne, ale nieprawnomyślne, a tego władza zaakceptować nie mogła... Do publikacji książki już nie doszło.

Kolejny rejs to udział w regatach *Parmelia Race*, incydentalnej imprezie zorganizowanej z okazji okrągłej rocznicy zasiedlenia zachodniej Australii. Impreza miała przedziwny regulamin; uczestnicy sami deklarowali jak długo znajdować się będą w morzu, a następnie spotkać się mieli na mecie jednego dnia. Ryszard Konkolski z załogą zajął czwarte miejsce po awarii takielunku i steru, ale nie wspomina tej wyprawy najlepiej z uwagi na konflikty w załodze i fatalną atmosferę na jachcie.



Konkolski wystartował już po raz trzeci w regatach OSTAR. Na metę dotarł jako czwarty w klasie *Gipsy Mouth*. Po powrocie do Szczecina zostawia jacht do remontu, a sam organizuje wyprawę na regaty *BOC Challenge*. Pogłębiono kokpit, jednocześnie zmniejszając go, dodano kabinę nad pokładem znacznie ułatwiającą prace i śledzenie sytuacji bez konieczności wychodzenia na pokład. Wszystko to było wykonywane niejako „na miarę” żeglarza, wysokość i szerokość kabiny, usytuowanie przyrządów-jacht był bardzo prze-myślany i dołożono wielu starań,



aby wykończyć go zgodnie z wymogami żeglugi dookoła świata. Ryszard sam kierował pracami remontowymi mając do pomocy kilku pracowników stoczni opłacanych z własnego budżetu.

Jacht wygrywając dwa etapy zakończył regaty na trzecim miejscu w swojej klasie, ale z czasem rzeczywistym krótszym niż zwycięzca. Jak to możliwe? Otóż spóźnił się na start drugiego i trzeciego etapu, ponadto miał postój techniczny w Australii. Podczas regat *NIKE II* pobiła pięć światowych rekordów prędkości, ale nie wystarczyło to do zajęcia pierwszego miejsca w wyścigu.



Po powrocie jacht poddany został kolejnym pracom remontowym i początkowo służył trzyosobowej rodzinie za mieszkanie. Jak uciążliwe jest mieszkanie na bojach wie chyba każdy, kto przez to przechodził. Jacht zostaje wkrótce odstawiony na dwa lata na brzeg. Ponownie żeglarz startuje na nim w regatach BOC w latach 1986/87. Konkurenci mają do dyspozycji lepsze jednostki. *NIKE*, teraz pod nazwą *DECLARATION OF INDEPENDENCE*, jest najcięższą jednostką w stawce i do tego ma najkrótszą linię wodną. Zajmuje piąte miejsce w klasie poprawiając swój wynik sprzed czterech lat o 41 dni.

Jacht ponownie wędruje na brzeg, tym razem już na dłużej. W kolejnych regatach BOC zamierza wystartować na nim Brad Van Liew, najmłodszy żeglarz sposobiący się do startu. Konkolski oddaje mu jacht po podpisaniu kontraktu. Po tygodniowych pracach sześcioposobowego zespołu z jachtu wymontowano prawie wszystko, łącznie z instalacjami. Ale sponsor Brada wycofuje się z projektu, a w ślad za nim znika w Kalifornii sam żeglarz. Konkolski zostaje z niemal gołą skorupą jachtu i wyposażeniem wraz z silnikiem spakowanym w skrzynkach.

Przystępuje do odbudowy jachtu, ale pożar domu odsuwa te plany w przyszłość, tym bardziej, że niszczeniu uległa część wyposażenia składowana w garażu. Jacht do dzisiaj stoi na brzegu w marinie nieopodal Newport i powoli, siłami żeglarza i jego rodziny, przywracany jest do dawnego stanu. Prace posuwają się powoli, ale postęp jest widoczny. Nie padają żadne terminy ukończenia, ale Konkolski wierzy, że *NIKE II* odzyska dawną świetność.

Fot. z arch. Ryszarda Konkolskiego

Pierwsza *NIKE*

NIKE to śródlądowy jacht zaprojektowany przez Zbigniewa Milewskiego jako klasa Zośka. Ryszardowi Konkolskiemu ten projekt bardzo się podobał i postanowił taką łódź zbudować, tyle że w wersji morskiej. Po otrzymaniu regulaminu regat OSTAR 72 okazało się, że jacht jest za krótki o półtora metra. Nie mógł być dopuszczony do startu, ale Konkolski mając gotowe wręgi postanowił przeprojektować cały jacht. Zaczął od przestudiowania całej dostępnej literatury po polsku. Książkę Milewskiego o projektowaniu jachtów znał niemal na pamięć, a ważniejsze rzeczy podkreślał na zielono, aby niczego nie przegapić. Długo trwały konsultacje z konstruktorem, który wahał się czy dopuścić swój jacht do morskich ptywań.

Do budowy Konkolski wykorzystywał halę fabryczną oddaną mu do dyspozycji przez władze zakładu, w którym pracował. Zaraz po pracy szedł więc na jacht i siedział tam do późnej nocy.

Jacht był zbudowany bardzo solidnie, oczywiście zamiast płetwy mieczowej zainstalowano solidny kil z łożnianym balastem i mocny ster. *NIKE* otaklowano jako Jol, aby ułatwić manewrowanie i trzymać żagla w żegludze samotniczej. Konkolski zaangażował wiele energii w powstanie jednostki. Wspierały go w pracy tylko trzy osoby, ale powstał jacht zdumiewający swoją elegancją i funkcjonalnością. W latach 1966-71 po przepracowaniu czterech tysięcy godzin *NIKE* była gotowa.

Zebrał plany i pojechał do konstruktora, Milewski plany przestudiował i stwierdził: „to nie mój jacht...”. Długo trwały perswazje żeglarza, po wyjaśnieniu wszystkich okoliczności konstruktor sprawdził wszystkie obliczenia i rysunki i podpisał się pod projektem, aby być w zgodzie z władzami czeskimi.

W pierwszy rejs jacht wyszedł na Bałtyk w 1971 roku. Mimo ciasnoty żeglarz do dzisiaj wspomina tę wyprawę z sympatią, bo była wreszcie okazja do odpoczynku po trudach wytężonej pracy. Potem, już samotnie wyruszył na *NIKE* w rejs kwalifikacyjny przed regatami OSTAR - przez cieśniny duńskie na Morze Północne i z powrotem do Szczecina. Jacht spisywał się doskonale.

W regatach OSTAR dobrze wystartował, ale złamanie masztu zmusiło samotnika do powrotu do Plymouth. Mirno to, *NIKE* zajęła 41 miejsce w swojej klasie, a siódme po przeliczeniu.

Potem, już z Newport, Konkolski popłynął swym jachcikiem w wokółziemską podróż. Wybrał trasę mając na uwadze przede wszystkim możliwości *NIKE*. Okres huraganów przeczekał zarabiając orzy okazji na remont łódki. Jacht mężnie znosił trudy długiego rejsu, do Polski wrócili dopiero po trzech latach.

Żeglarz nie miał środków na budowę nowej łódki, wyremontował zatem *NIKE* i ponownie stanął na starcie regat OSTAR w roku 1976. Jacht należał do grupy jednostek najmniejszych, ale w jego klasie walka toczyła się bezpardonowo, także przy zielonym stoliku. Jacht angielski dostaje znacznie lepszy handicap, mimo że jest o trzy metry dłuższy. Siedmiu żeglarzy z tej klasy składa protest, komisja obiecuje rozpatrzyć go na mecie i zmienić handicap. *NIKE* dociera jako drugi jacht w klasie, pierwsze miejsce zdobywa Anglik. Komisja nie dotrzymała słowa, wszystko zostaje jak było. Na uroczystości rozdania nagród zwycięzca dostaje konwencjonalne brawka, a Konkolskiego sala nagradza owacjami na stojąco.

Po regatach nad Konkolskim wiszą już czarne chmury. W Czechosłowacji władze żeglarskie nie znoszą go za niewyparzony język i sukcesy na arenie międzynarodowej. Jacht przechodzi na własność huty sponsorującej przygotowania i wędruje do magazynu. Konkolski musi się tłumaczyć, ale uratowała go skrupulatność, z jaką podchodził do swoich działań. Prowadził dziennik budowy jachtu, stanowiący teraz koronny dowód niedorzeczności zarzutów. Jacht już nie jest jego, a żeglarz przystępuje do budowy *NIKE II*, tym razem w stoczni szczecińskiej.

Po kilku latach magazynowana huta oddaje jacht. Zastużona *NIKE* służy teraz do rejsów klubowych po Adriatyku. Podczas jednego ze sztormów wpada na skały rozbijając całą niemal burtę. Jacht jest mocno zniszczony, ale członkowie klubu podejmują decyzję o jego odbudowie.

M.S.

NIKE II

długość całkowita	13,41 m
szerokość	4,00 m
zanurzenie	2,25 m
wyporność	9,50 t
balast	4,50 t
powierzchnia żagli	103,50 m ²