

HISTORIA SAMOSTERU

Od wieków ludzie starali się zmusić swoje statki do żeglowania zadanym kursem. Sztuką było ustawić żagle tak, aby jacht płynął szybko w dobrą stronę, a sternik nie musiał walczyć ze sterem.

Wojciech Skórski



fol. z Arch. Wojciecha Skórskiego

O ile udawało się to w większości przypadków na kursach ostrych względem wiatru, to żegluga pełnymiwiatrami nastęrczała czasami wiele problemów, nawet wtedy gdy przy sterze zasiadali doświadczeni żeglarze. Jedne jachty słyęły ze swych

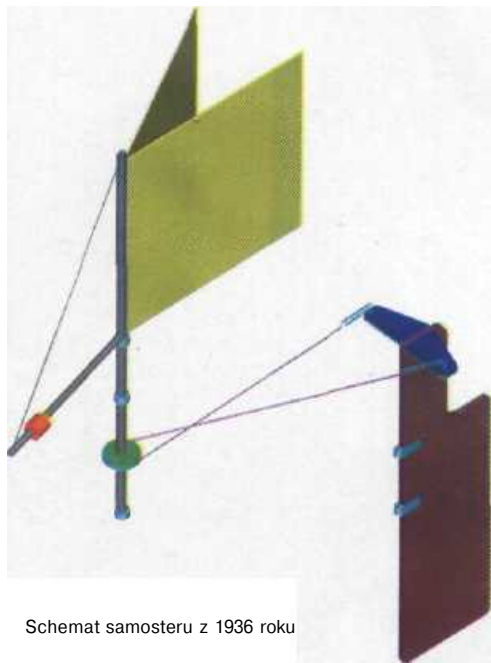
walorów nautycznych i łatwego prowadzenia. Inne miały złą sławę, żeglowały dziko, nie dawały się okiełznać, kilka z nich zastryżyło sobie nawet na miano „zabójców”. Któż z nas nie próbował ustawić jachtu tak, aby mógł płynąć sam, bez ingerencji załogi. Jak bardzo się to przydaje w samotnej żegludze nikogo nie trzeba przekonywać. Jest czas, aby pójść na dziób, zrobić sobie coś do jedzenia, zarefować żagle itp. Bez wątpienia rybacy i żeglarze mieli na to swoje sposoby. Pływali na własnych łodziach przez całe życie, znali ich zachowanie i potrafili się z nimi porozumieć. Przekazywali swe wieloletnie doświadczenia następcom. Z czasem statki były coraz dzielniejsze, miały coraz lepsze własności morskie. Na niektórych, aby płynęły prostym kursem, wystarczyło zwykłe uwiązanie rumpla. Niektórzy unieruchamiali go w specjalnej kołkownicy.

Inni próbowali do pracy zaprząć siły powstające na żaglu, np. poprzez uwiązanie szotów foka do rumpla. Jednak pierwsze udokumentowane próby zastosowania specjalnego

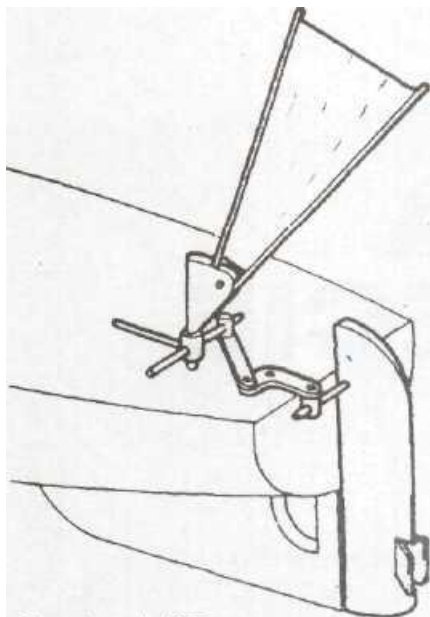
urządzenia wykorzystującego siłę wiatru do ustawienia jachtu pod stałym kątem względem wiatru pozornego pochodzą z 1919 roku. Wtedy właśnie Hambley Tregoning zaproponował takie urządzenie. Zostały przeprowadzone próby na modelu jachtu o 0.9 m długości. Ze względu na małe praktyczne usytuowanie statecznika wiatrowego na topie masztu idea ta poszła w zapomnienie. Dopiero w 1936 roku francuski żeglarz Marin-Marie na swym motorowym jachcie *ARIELLE* jako pierwszy zastosował samoster wiatrowy

Na swej trzynasto metrowej jednostce, podczas samotnego przeżycia Atlantyku z zachodu na wschód polegał głównie na „mechanicznym załogancie”. Statecznik wykonany z dwóch kawałków sklejk o wymiarach 1,2 m x 1,4 m połączonych ze sobą w układzie „delta” został zamocowany na nadbudówce. Poprzez system cięgien sterował jachtem za pomocą dodatkowej płetwy umocowanej na pawęży.

Marin-Marie korzystał z niego przeciętnie 15 godzin na dobę. Po-



Schemat samosteru z 1936 roku



Samoster z roku 1955 współpracujący z trymerem na pletwie sterowej

dobnie jak w przypadku jachtu żaglowego największym problemem (jeśli chodzi o pracę samosteru) był brak wiatru. I znowu wszystko poszło w zapomnienie. Ponad dwadzieścia lat czekaliśmy, aby idea samosteru wróciła. Tym razem już na stałe. Bez wątplenia przyczyniły się do tego regaty samotników przez Atlantyk OSTAR. Trochę wcześniej, bo w roku 1955 brytyjski żeglarz Ian Major jako pierwszy na świecie zastosował samoster z klapką trzymającą na sterze głównym. Konstruktor i jednocześnie wykonawca używał go z powodzeniem na swym jachcie *BUTTERCUP* podczas przejścia z Anglii do Indii Zachodnich.

W tym też roku inny brytyjski żeglarz Michael Henderson skonstruował i zamontował na swoim regatowym jachciku (kuter długości 5,2 metra) samoster, z którym nie dość, że pływał przez cały sezon, to jeszcze wygrał z jego pomocą cykl regat. Ze względu na kształty kadłuba dodatkowy ster był zamocowany pod nawisem rufowym. Michael Henderson nazwał go „Harriet - trzecia ręka”.

Żeglarze uważają to mechaniczne urządzenie za swojego cichego partnera, dodatkowego członka załogi, ba, nawet za przyjaciela z pałęży. Jak powiedział pułkownik

„Blondie” Hasler: *ten załogant na prawdę ma wiele zalet pracuje bez jedzenia, nie „pyszczy” kapitanowi i nie robi mu wstydu w porcie, bo nie upija się i nie podrywa dziewczyn znajomych i przyjaciół.* Żeglarze zaczęli eksperymentować używając różnych typów samosterów, zmieniając ich wielkość, mechanizmy i ich przełożenia. Jednym z pierwszych był właśnie „Blondie”, który sprawdzał prototypy samosterów na swoim jachcie *JESTER*.

W roku 1957 Bernard Moitessier montuje na *MARIE THERESE II* samoster własnego pomysłu.

Rok 1960 wydaje się być przełomowym jeśli chodzi o powszechne przekonanie o użyteczności urządzeń samosterujących nie tylko w żegludze samotnej ale i w „blue water sailing”. Erę samosterów zapoczątkowali uczestnicy OSTAR podczas pierwszej edycji 11 czerwca 1960 roku. Francis Chichester na *GIPSYMOTH II* montuje „Mirandę” - samoster własnego pomysłu. Bazuje on na dużym stateczniku wiatrowym o powierzchni 4,2 m², który jest bezpośrednio sprzęgnięty ze sterem. Jest to najmniej efektywny samoster. Przy silnych wiatrach trzeba go refować, a przy zwrotach przez rufę - związać. Hasler na jachcie *JESTER* montuje statecznik wiatrowy o pionowej osi, który linkami steruje dużym trymerem zamocowanym do głównego steru. David Lewis na *CARDINALE VERTUE* i Val Howells na Folkboatcie *EIRA* też są zwolennikami trymerów na sterze głównym. Rozwiązania te różnią się między sobą, jednak idea pozostaje ta sama. Również Francuz Jean Lacombe, który spóźniony rusza w pościg, w ostatniej chwili montuje samoster podobnego typu, skonstruowany przez jego przyjaciela Marcela Gianoli. W ciągu dwóch lat nastąpi przełom w zasadach działania i konstrukcji samosterów. Zawdzięczać to będziemy Francuzowi Marcelowi Giannoli i Anglikowi „Blondie” Haslerowi. Główne założenia odnośnie funkcjonowania samosterów wymyślone i opracowane przez nich obowiązują do dzisiaj.



Współczesne samostery

