

NORIU JACHTOS. O KOKIOS MAN REIKIA?

A.Dovydėno pasakojimo, pradėto praeitame “Lietuvos Sparnų” žurnalo numeryje, tęsinys.



Lietuvių liaudies išmintis sako: anksti vedęs, anksti kėlęs - nesigailėsi. Turbūt kiekvienas šią patarlę interpretuoja savaip. Aš irgi turiu savo paaiškinimą. Viena šio posakio prasmė yra ta, kad patyrimas, išmintis, rezultatas, bet kas, ką bepavadintume, turi savo laiką. Su laiku, su metais, ateina supratimas - ko gi žmogus nori, arba kas yra kas. Svarbu yra pradėti kaupti įvairiapusę patirtį. Kartais, žinoma, metai ateina greičiau.

Renkantis jachtą reikia atlikti išbandymą “gyvenimu”. Pirmą savo jachtą pirkite panaudotą ir nedidelę. Paplaukiokite su ja 3-4 sezonus. Jūs tikrai pamilsite savo burlaivį, jei tik jis nebus visai sugriuvęs, ir visą gyvenimą su malonumu prisiminsite nedateklius, patirtus mažame laivelyje. Kinų komunistų vadas Mao Dzedunas (kin. *Mao Zedong*) buvo teisus sakdamas: “kuo blogiau - tuo geriau”. Sakysite - esu pakankamai turtingas, kad turėčiau didesnę jachtą. Bet atminkite, - be įgūdžių ir mažą jachtą bus sunku suvaldyti. Dėl aplinkinių nuomonės nepergyvenkite. Anokia čia negarbė. Ne vieta puošia žmogų, o žmogus vietą. Taip bent jau turėtų būti. Būna taip, kad ilgainiui žmonės taip susigyvena su mažuoju laiveliu, kad išburioja su juo visą gyvenimą. Bandymo “gyvenimu” metu jums taps aiškiau - ar tikrai norite jachtos. Be to, turėsite nebrangų atsarginį variantą pasitraukti iš šio hobbio be didelių nuostolių, nei nusipirkę greitai nuvertėjančią naują jachtą “nuo nulio”.

Taigi, dar truputis informacijos - į ką reikia atkreipti dėmesį renkantis laivą.

Korpuso medžiaga

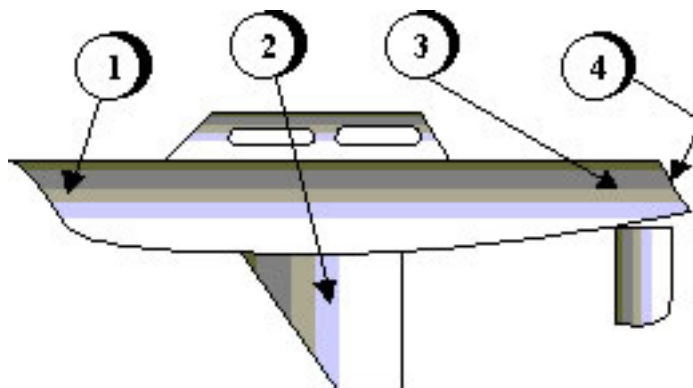
Šiai dienai nėra geresnės burinių laivų statybinės medžiagos, kaip *stiklo pluoštas* (stiklo audinys, perteptas poliefyryne dvikomponentine derva). Tai nereikli priežiūrai medžiaga. Jos ilgaamžiškumas – apie 30 metų ir daugiau. Viskas priklauso nuo komponentų paruošimo technologijos. Jei komponentai statant korpusą buvo sumaišyti teisingu santykiu – korpusas bus stiprus ir ilgaamžis. Jei kažkurio komponento masėje buvo per daug – jis liks nesureagavęs ir laikui bėgant jį išplaus vanduo. Toje vietoje liks ertmė, kuri prisipildys vandeniu. Žiemą vanduo sušals ir, pavirtęs ledu, išsiplės. Vasarą dar daugiau vandens pateks į tą ertmę ir dar daugiau išsiplės žiemą, laužydamas korpusą. Ši plastikinių laivų liga vadinama “osmoze”. Labiausiai osmozės pažeidžiama vieta – vaterlinija, arba plotas, kuris ribojasi su vandeniu: tai šaldomas vandens, tai šildomas saulės. Osmozę pastebėti nelengva. Jei jūs matote mažus iškilimus

(“burbuliukus”) ant korpuso – tai jau įsisenėjusi osmozė. Pradinę stadiją galima nustatyti tik su specialiais prietaisais, matuojančiais drėgmės kiekį giliai po plastiko paviršiumi. Stiklo audinys yra hidroskopiškas – t.y. drėgmė juo keliauja gilyn kaip traukinys važiuoja bėgiais. Dėl šios priežasties laivų statytojai visą stiklo audinio mišinį su poliefyryne derva dengia vandeniui nelaidžiu sluoksniu – “gelkoutu”. Gelkoutas irgi gaminamas poliefyrynės dervos pagrindu, todėl jo remontui epoksidinė derva netinka – ji tiesiog atšokinėja nuo paviršiaus. Jei ši graži blizganti balta emalė yra sutrūkinėjusi, ar turi mechaninius pažeidimus, arba vietomis yra visiškai nubyrėjusi – yra realus pavojus, kad visas korpusas yra persunkęs vandeniui. Tokio laivo nevertėtų pirkti tikintis iš jo tik “imti”. Teks jam ir “duoti” – remontuoti iš karto.

Tradicinė laivų statybinė medžiaga – *medis*. Prižiūrėti laivai yra neįtikėtina gražūs, jaukūs ir reikalaujantys fantastiškų pastangų šį grožį palaikyti. Ačiū dievui šiais laikais yra pakankamai daug kokybiškų lakų, skirtų laivams lakuoti. Nuskusti seną laką ir padengti paviršių 5-7-iais sluoksniais naujo lako jums teks kas metai, arba kas dveji. Žiūrint kiek korpuso paviršiaus bus pažeista saulės ir vandens. Koks bebūtų laivas: medinis, metalinis, plastikinis, cementinis – jo laikymas po stogu žiemos metu yra didelis privalumas. Ypač tai svarbu mediniam laivui. Medis turi savybę džiūdama trauktis. Karšta pavasario saulutė kartais taip išdžiovina lentas – kad tarp jų atsiranda piršto storio plyšių. Kartą, nuleidus pavasarį medinį laivą į vandenį, teko kviesti gaisrinę, - vyrai nespėjo kibirais semti vandens iš laivo ir jis būtų nuskendęs. Jei pamatysite vandenyje medinę jachtą, parištą išilgai krantinės, ar pakabintą ant kranelio – tai reiškia, kad savininkas “mirkina” jį, kol lentos išsiplės ir nustos leisti vandenį. Tačiau, nepaisant to, kad laivas vasarą nustoja leisti – jame pastoviai teliūskuoja vanduo. Tai geriausia terpė medžio grybeliui augti, kuris suėda medį taip, kad jis pavirsta dulkėmis. Jei turite pakankamai laiko ir meilės dirbti su medžiu, o ne buriuoti – medinis laivas tikrai jums tiks.

Metalas – pati tvirčiausia laivų statybos medžiaga. Tačiau labai svarbu, kad jo paviršiai būtų tinkamai apdoroti – metalas sūriame jūros vandenyje stipriai koroduoja. Jūros vanduo yra chemiškai labai agresyvus. Net nerūdijantis plienas per laiką pasidengia rudžių plėvele. Bet metalas nėra tokia “šilta” medžiaga, kaip medis ar plastikas. Visas vidinis jo plotas turi būti “apmuštas” medžiu, ar kita medžiaga, kad interjeras taptų tinkamas žmogui.

Ferocementinių jachtų Lietuvoje pastebėti neteko. Nors tai labai paklusni statybai medžiaga, tačiau tikėtina, kad jos ilgaamžiškumas nėra didelis. O be to jų stovį labai sunku įvertinti. Iš paviršiaus geras laivas gali būti visiškai išminkštėjęs. Tik vantų ir štagų veržimas gali indikuoti – kiek minkštas yra korpusas. Jei suveržus visą vantšpanerių eigą vantai vis dar laisvi – vadinasi korpusas visiškai neturi standumo. Tokią jachtą reikia iš karto remontuoti, arba pamiršti.

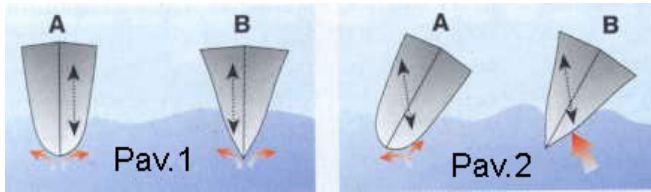


Korpuso forma

Apsisprendus dėl korpuso medžiagos, reikia pagalvoti, o kokios formos korpusas jums prie širdies. Čia kalbėsime tik apie vienkorpuses burines jachtas. Toliau rasite įvairių jachtos dalių aprašymus ir paaiškinimus. Paveiksluke: 1 - forštevenis, 2 - falškilis, 3 - achteris, 4 - trančas.

Forštevenis. Tai jachtos korpuso priekinė briauna. Šiuolaikinėse jachtose ji yra stati. Todėl pailgėja veterlinija ir

jachtos teorinis greitis. Senesnėse jachtose forštevenis yra atsikišęs į priekį. Todėl denio linija yra ilgesnė, o vaterlinija trumpesnė. Tai turi savo privalumų. Jachtos priekiui labiau panirus į bangą, vanduo apsemia į priekį atsikišusią jachtos dalį ir padidėja jachtos korpuso plūdrumas, keliamoji jėga. Todėl jachtos priekį sunku panardinti po vandeniu. Tačiau, jei jachta naujoviška



ir jos forštevenis stačias, tai nėra blogai. Svarbu koks yra jachtos priekinės dalies plūdrumas. Šiuo atveju korpusas priekinėje dalyje turi stipriai platėti į viršų. Tada priekis niekada neners po vandeniu. Išvada: forštevenis turi būti stačias, o bortai

platėjantys į viršų.

Priekinės dalies bortai. Jie būna plokšti arba išpūsti. Plokšti – mažina jachtos pasipriešinimą vandeniui, išpūsti jį didina. Tačiau, kai jachta plaukia pasvirusi, plokščias priekinis bortas atsitrenkia į bangą savo plokštuma, dėl ko bangos smūgis tampa maksimalus (Pav. 1. ir Pav. 2.). Išpūstas gi bortas praskiria vandenį ir jachta minkštai kilsuoja per bangas. Išvada: plokšti priekinės dalies bortai labiau tinka sportinėms jachtos, o išpūsti – turistinėms.

Midelšpangautų forma. Midelšpangautai – tai laivo šonkauliai centrinėje korpuso vietoje. Jie gali būti konjakinės taurės formos, t.y. išpūsti į šonus, arba švelniai išpūsti su išverstais plokščiais bortais į išorę virš vaterlinijos, taip vadinama “V” forma. “V” formos korpusai pasvyra ant šono prie menkausio vėjelio. Tačiau toliau jachta svyra sunkiai. Sumažėja jachtos trinties su vandeniu plotas ir jachta plaukia greičiau. Išpūsti jachtos bortai (kaip aš vadinu - “su žandais”), neleidžia jachtai stipriai svirti. Tai gerai, nes didžiausias burių darbo efektyvumas yra tada, kai jachta nėra pasvirusi. Išvada: Sportinė jachta turi turėti “V” formos midelšpangautus, o turistinė – išpūstus.

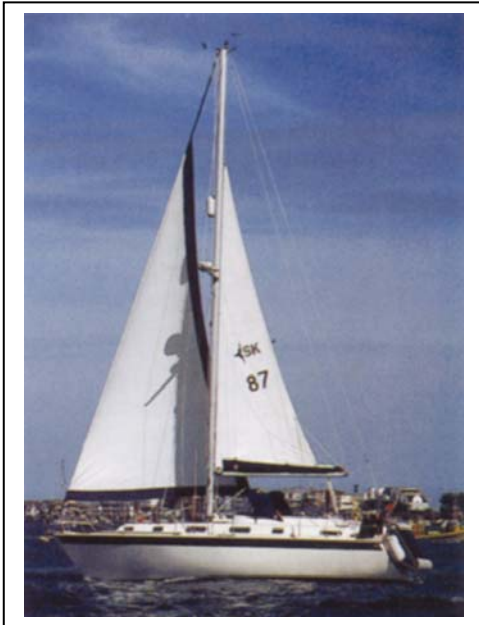
Trancas. Tai jachtos “užpakalinis bortas”, arba laivagalinė plokštuma. Trancų plokštumos būna “žiūrinčios” vandens link (jachtos denio plokštuma atsikišusi atgal ir būdinga senovinėms jachtoms), “žiūrinčios” dangaus link ir statmenos (galima lengvai įtaisyti įrenginį, pakeliantį ir nuleidžiantį pakabinamą variklį). Šiuolaikinės jachtos turi viršun nukreiptas tranco plokštumas. Tokie trancai patogūs įtaisyti laiptelius išlipimui iš vandens, prailgina vaterliniją (laivas greitesnis), mažiau velka vandenį, suteikia laivagaliui daugiau plūdrumo. Išvada: Jachtos tranco plokštuma turi žiūrėti į viršų, arba būti statmena kai jachta maža ir neturi stacionaraus variklio, o naudoja pakabinamą.

Achteris. Tai jachtos užpakalinė dalis. Žiūrint į jachtos korpusą iš viršaus, ji platėja nuo priekio ir siaurėja užpakalyje. Tai lyg ir tobula hidrodinaminių kūnų forma. Tačiau šiais laikais laivai statomi siauri priekyje ir platūs gale. Išlošiama daug vietos galinei kajutei, praplatėja kokpitas. Žodžiu, komforto prasme tai pasiteisina. Tačiau plaukimo prasme tokie korpusai turi problemų, kurių nėra, arba veik nėra seno kirpimo jachtose. Dėl tos priežasties, kad vairo plunksnos vietoje korpusas platus, jachtai stipriau pasvirus vairo plunksna išlenda iš vandens ir jachta tampa nevaldoma. Taigi, tokia jachta puikiai tinka plaukimui su motoru, stovėjimui uoste bei buriavimui esant silpniems vėjams ir visiškai netinka buriavimui audringu oru.

Falškilis. Tai sunkus povandeninis išilginis pelekas. Jis būna **Sparno** formos (platus prie korpuso ir siaurėjantis apačioje), žuvies **Peleko** formos (siauras prie korpuso ir platus apačioje), **Ištisinis** (einantis per visą jachtos povandeninės dalies ilgį) ir **Dvigubas** (du falškiliai centrinėje jachtos dalyje, su kurių pagalba jachta atoslūgio metu gali atsistoti ant jūros dugno). Ištisinis falškilis suteikia jachtai stabilumo kurse. Tačiau atima eiklumą (didelis sąlyčio su vandeniu paviršius). Labai populiarius senesnėse jūrinėse jachtose. Tačiau užplaukus ant seklumos su ištisiniu falškiliu, galima ten likti tol, kol neatplauks pagalba – pačiam nuplaukti vilties mažai, nes negalima laivo palenkti nei į priekį, nei atgal. Sparno ir Peleko formos falškiliai naudojami ir sportinėse ir turistinėse jachtose. Tik nuo gamintojo priklauso, ar jachta bus stabili kurse su tokio tipo falškiliu. Tai lemia vairo atstumas nuo falškilio - kuo vairs arčiau falškilio, tuo jachta labiau naršo kurse. Ir tiek. Taigi, rinktis reikėtų jachtą su Sparno ar Peleko falškiliais. Jie universalūs. Dvigubi falškiliai mūsų platumose nereikalingi.

Takelažas

Jachtos takelažas - visų trosų ir lynų visuma, naudojama burėms pakelti ir valdyti, o rangautas - stiebai, buomai ir kitokie “kuolai”, skirti burėms pritvirtinti. Maži laiveliai (iki 12 metrų ilgio) turi vieną stiebą, kuris įtvirtinamas topiniu arba santykiniu pastoviuoju takelažu. Topinis - kai stiebo viršūnė įtvirtinta į visas keturias puses, o santykinis - kai stiebo priekinis



tvirtinimo trosas (forštagas) prilaiko stiebą žemiau jo viršūnės. Topinio takelažo jachtos “vežančioji” burė - priekinė, vadinama genuja. Santykinio - pagrindinė, vadinama grotu. Kuo didesnė “vežančioji” burė, tuo laivas greitesnis. Bet priekinę burę reikia pastoviai pertempinėti iš borto į bortą (grotas pereina pats). Todėl topinio takelažo jachtose reikia daugiau dirbti su priekine bure. Santykinio takelažo jachtos priekinė burė nedidelė ir darbui su ja nereikia didelių fizinių pastangų. Galima būtų padaryti išvadą - santykinio takelažo jachtų valdymas paprastesnis. Tačiau taip gali pasirodyti tik iš pirmo žvilgsnio. Tai tiesa, kai vėjas silpnas. Jei vėjas stipresnis, santykinio takelažo jachtos stiebą reikia pastoviai sutvirtinti antvėjinių

bakštagų įtempimu (bakštagai - trosų pora, palaikanti stiebą iš abiejų bortų iš užpakalio, viršuje tvirtinami forštago tvirtinimo lygyje). Gaunasi tiek pat, jei ne daugiau darbo, nei su topinio takelažo jachta. Taigi - topinio takelažo jachta yra universalesnė. Nors ir turi mažiau opcijų stiebo formos reguliavimui eigoje.

Renkantis jachtą reikia atkreipti dėmesį dar į du svarbius dalykus. Pirmas - ar jachtose yra priekinės burės susukimo mechanizmas. Jei ne - jo įsigijimas kainuos apie 3-6 tūkstančius Lt. Antras - ar achterštagas (užpakalinis stiebo tvirtinimo trosas) įtempiamas su įtempėju. Jo kaina svyruoja nuo 400 iki 1'000 Lt. Paprastas vantšpaneris neatliks achterštago įtempiklio darbo. Atminkite, visi įrenginiai, įsigijami komplekte arba išsiderami papildomai, kainuoja ženkliai mažiau, nei perkami vėliau atskirai.



Spalva

Dažniausiai jachtos yra baltos. Ir ne atsitiktinai. Balta spalva – praktiška. Nesimato įbrėžimų ir blukimo saulėje. Ilgainiui visas jos paviršius pasidengia baltais milteliais, atsirandančiais yrant plastikui. Jei pabruktumėte ranka, pamatytumėte ant jos baltas dulkes. Todėl spalvoti korpusai pasidengia balzguna plėvele. Ant jų labiau matosi išdžiūvusio sūraus jūros vandens lašai. O balta spalva taip ir lieka balta. Kaip svajonė. Sunku įsivaizduoti juodos spalvos svajonę. Net angelai ir jaunamartės puošiasi baltai, suprasdami šios spalvos aurą.

Komfortas

Jachtoje jūs praleisite kažkiek laiko. Viduje - būdami uoste, denyje - buriuodami. Buriavimo komfortas susideda iš to, kad visas jachtos valdymas yra koncentruotas nedidelėje kokpito erdvėje (užpakalinės denio dalies įgilinimas). Jei kurios nors burės valdymui jums reikia palikti kokpitą - tai jau nepatogumas. Audringu oru jachtos denio priekinė dalis yra taškoma purslų. Tad kiekvieną kartą einant į denio priekį teks rūpestingai apsirengti neperšlampamais drabužiais. Tačiau, jei jachta turi visų falų, atotampų, topanančių ir šotų suvedimą į kokpitą, o kokpitas apsaugotas brezentiniu gaubtu nuo vandens purslų (angl. *spray hood*) - buriuosite sausai ir šiltai. Kranto malonumus gali papildyti sudedamas staliukas kokpite, prie kurio malonu ir knygą paskaityti ir su draugais pasėdėti.



Taip pat būtinas atributas - burių uždangalai (groto ir genujos). Burių medžiaga saulėje praranda elastingumą ir plyšta stipriau suėmus pirštais. Ji papilkėja, sukietėja, o pradūrus su adata pradeda irti siūlų audimo kryptimi. Todėl bures uoste reikia nuimti, arba uždengti tentu.

Ne ką mažiau svarbios yra ventiliacinės angos ir ventiliaciniai “grybeliai”. Be jų jachtos vidus greitai pavirs pelėsių saugykla. Šildytuvai - privalumas ankstyvą pavasarį ir rudenį. Ventilatorius - nepakeičiamas karštomis vasaros dienomis. Jei ruošiatės buriuoti pietinėse platumose - privalomas “bimini”. Tai ne moteriškas pliažo atributas. Tai stacionarus tentas, ištemptas virš kokpito ir apsaugantis įgulą nuo saulės spindulių.

Bet bene didžiausias jachtos komfortas - autopilotas (elektroninis arba veikiantis nuo vėjo). Jis atstoja patį niurgzliausią komandos narį - tą, kuris stovi prie vairo lietuvi lyjant ir saulei kepinant. Jei perkate naudotą jachtą ir joje yra autopilotas, tai išsigyjate jį už trečdalį kainos. Senasis jachtos savininkas lengvai su juo atsisveikina, o pirkėjui tereikia sveiko proto į tai nereaguoti. Aišku, pačiam tokių “smulkmenų” nereikia praleisti pro akis ir pasistengti laivo apžiūros metu pasiekti susitarimo dėl jachtos komplektacijos sudarinėjant sąrašą savininkui matant. Reikia gaudyti pardavėją tada, kai jis, girdamas prekę, bando visaip įrodyti jos vertę. Bet man nėra reikalo mokytis lietuvių derybų meno. Aš giliai tikiu, kad mūsų tauta puikiai derina savyje rytietišką gudrumą su geru vakarietišku tonu bei savo vertės pajutimu.

Vežiojamos jachtos

Yra dar viena alternatyva taupanti brangius krantinės ir žiemojimo mokesčius. Paskutiniu metu sparčiai populiarėja vežiojamos jachtos (angl. *trailer sailer*). Tai puikūs kompromisai (jachta su nuleidžiamu švertu), kurių ilgis yra nuo 18 iki 24 pėdų. Su kajute, varikliu (pakabinamu) ir lengvai pastatomu stiebu. Šio tipo jachtos vežiojamos su treileriu. Todėl jas galima



laikyti prie namų, o savaitgaliui nusivežti prie mėgstamo vandens telkinio. Jachtos nėra brangios (apie 20-30 tūkstančių litų naujos ir perpus mažiau naudotos), o malonumas toks pats ar net

didesnis už plaukiojimą didele jachta. Dėl savo mažumo jų sukeliama išpūdžiai daug stipresni. Vanduo arčiau, labiau juntama judesio dinamika. Jos puikiai klauso vairo ir jautriai reaguoja į burių derinimą. Kaip ir viskas, kas yra maža. Atsimenu, kokį greičio išpūdį esu patyręs su lenkų gamybos mikro automobiliuku Fiat-125 (“maliūchas”). Tada, kai automobiliukas įgavo artimą lėktuvo pakilimui greitį, aš labai nustebau pamatęs spidometro rodyklę ties 60 km per valandą greičio padala.

Jachtos-namai

Garsus prancūzų komikas Lui de Finesas (pranc. *Louis de Funès*) gyveno Paryžiuje prišvartuotoje prie Senos krantinės baržoje. Yra nepalyginamas malonumas girdėti, kaip į bortą šliuksi smulkios bangelės ir tuo pačiu metu gerti vyną sėdint prie stalo, kuris neketina pajudėti. Tačiau su plaukiojančiais buriniais laivais yra kitaip. Juose niekada nestovės vaza su pernykščia sudžiūvusia verba ir nekabės ant sienos gobelenas. Tie, kurie svarsto galimybę apsigyventi laive, turėtų žinoti iš anksto, kad tokį gyvenimą galima palyginti su gyvenimu sieninio laikrodžio švytuoklėje. Laivas turi plaukti, o namas - stovėti. Nebent sumanytumėte susikurti pamastymo kambarėlį įkastoje į žemę jachtoje savo sklypelyje prie namų. Kas žino, gal ir jums į galvą ateis originalių minčių kaip kad atsitiko graikų filosofui Diogeniui, gyvenusiam uždaroje bačkos erdvėje ir raginusiame grįžti į pirmąją būseną, toliau nuo civilizacijos patogumų.



Sprendimas

Visada sunku priimti sprendimą. Praeitame straipsnyje minėjau, kad jam reikia pasiruošti – sudaryti sąrašą savybių, kurias norėtumėte turėti savo laive. Tačiau artėja sprendimo diena ir yra dvi alternatyvos: nuspręsti arba atidėti. Čia pateiksiu vadybos teoretiko ir praktiko Viktoro Vrumo (angl. *Victor Vroom*) teisingo sprendimo kriterijus, kurie, tikiuosi, padarys patį procesą mažiau skausmingu tiek prieš sprendimo priėmimo momentą, tiek po jo. Vrumo kriterijai yra trys:

1. Sprendimo kokybė – racionalumas. Tai reiškia, kad sprendimas neturi kainuoti per brangiai arba per pigiai. Tai taip pat reiškia, kad nebūtinai idealus sprendimas. Patenkinamas – pats geriausias. Patenkinamas ta prasme, kad už sumokamus pinigus ir sugaištą laiką gautumėte adekvatų malonumą. Šis kriterijus turi tiesioginį ryšį su trečiu kriterijumi.
2. Šeimos pritarimas (jei šeimos neturite, tai šio kriterijaus galima nepaisyti). Tarkime šeima nepritarė. Tada jums teks buriuoti vienam, nes šeima savo nepritarimu nebus įsipareigojusi lankytis jūsų laive, jo valyti, valdyti, prižiūrėti, mylėti. O darbo iki soties.
3. Laiko kiekis sprendimui. Jei galite padaryti du pagal efektyvumą lygius sprendimus, tai geresnis yra tas, kuriam priimti sugaišite mažiausiai laiko. Dažniausiai šis sprendimo kriterijus, nors ir kiek naiviai jis skambėtų, yra lemiamas, nors ir kiti du nemažiau svarbūs. Laikas – neįkainuojama vertybė, nes šis resursas yra baigtinis dydis. Svarbu, kaip jūs tą laiką panaudosite. Mąstydami apie gyvenimą, ar gyvendami.

Aš jums patarsiu suabejoti kiekvienu sprendimu, kuris neatitinka visų trijų kriterijų. Tokie sprendimai vadinami avantiūromis. Nepamirškite, kad sprendimas – tai tik dalis kiekvieno iš mūsų naštos. Kita dalis – atpildas už savo sprendimus. Tad atlikite juos nesikarščiuodami. Atidėkite, jei abejojate. Nepasiduokite spaudimui – jei pardavėjas jus spaudžia, tai jokiū būdu ne dėl to, kad nori jums gero, ar jūs esate jam simpatingas. Nepakliūkite ant šios meškerės. Sprendimas vertinamas pagal kokybę, o ne pagal tai, ar jį atlikote nustatytu terminu. Terminus vėliau visi pamiršta, o rezultatų – ne. Niekada nemanykite, kad galite susidoroti su problema vienas, nes esate pažištamas su situacija. Viskas keičiasi. Pasitarti visada verta, net jei patarėjas jums pasakos jau žinomus dalykus. Jis nesiruošia menkinti jūsų protinių sugebėjimų, o nori jums padėti kokybiškai – vardindamas visus “už” ir “prieš”, kad nei vienas faktas nebūtų užmirštas. Vėliau žmonės, žiūrėdami į jūsų rezultatus, net nepaminės patarėjo. Jų pirštas bus atgręžtas į jus.

Kodėl jachta?

Iš tikrųjų, kodėl turėtumėte rinktis jachtą, o ne katerį. Juk kateriai plaukia greičiau. Ten netaško ir nereikia fizinių jėgų darbui su burėmis, kajutėje nepučia vėjas... Ką aš žinau?

Aš irgi galiu paklausti - kodėl žmonės nori pasivaikščioti? Juk su mašina tuos 2 kilometrus Neries pakrante galima nuvažiuoti daug greičiau. Kodėl egzistuoja sklandytuvai raketinių variklių amžiuje. Kodėl neišmirė arkliai. Kodėl nenugriaunami iš pažiūros neutilitarūs senoviniai pastatai, pavyzdžiui Mikelanželo suprojektuota ir pastatyta Siksto koplyčia, ir jų vietoje nepastatomi modernūs? Kodėl, kodėl, kodėl...

Ogi todėl, kad žmonės negyvena kaip mašinos: dieną darbe, o vakare garaže. Todėl, kad gyvenimas spalvotas, o bifšteksas ne tik maistas, bet ir skaniai kvėpia. Todėl, kad mūsų smegenys nesuvokia greitai lekiančio pro šalį peizažo grožio. Todėl, kad niekas nežino, kas mūsų laukia anapus, už ribos, kur artėjame kiekvieną sekundę. Todėl, kad lėtai judant galima ligi soties pasimėgauti viskuo, kuo tik gamta yra mus apdovanojusi.

Atkreipkite dėmesį į judėjimo tylą plaukiant jachta ir užveskite variklį. Jei to nepakaks – įkvėpkite sudegusio kuro kvapo. Tada daugelis “kodėl” taps “todėl”. Bet ar bandėte? O jei ne, tai kaip galite žinoti, kodėl norite jachtos? Ir kokios jums reikia?

* * *

