

Ślizgawka na Zatoce

Włodek Kluczyński

W piękny wietrzny dzień spotkaliśmy się z pracownikami firmy Armator Yachts Polska w Górkach Zachodnich, by przeprowadzić test dość dużego, jak na nasze porty, jachtu Bavaria 33.

Sportowe jachty tej marki występują w dwóch wersjach: Sport i Sport HT. Pierwszą kategorię, do której należy testowana przez nas Bavaria, charakteryzuje ostro położony do przodu spoiler, wychodzący z linii podcięcia rufy. Sport HT natomiast to tzw. hard top, czyli jacht ze sztywnym, rozsuwanym dachem. Niższe elementy kadłuba w obu wersjach właściwie się nie różnią.

Rzut na pokład

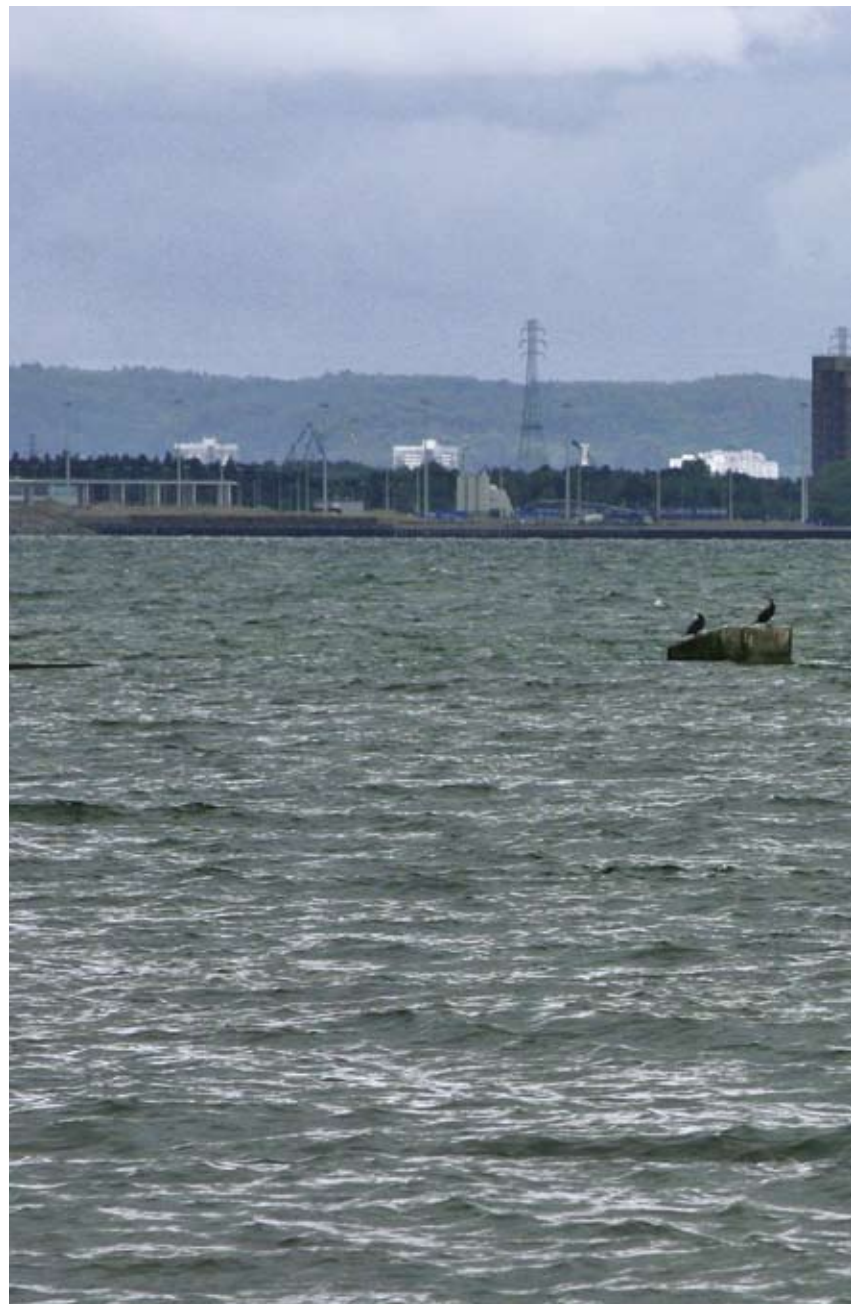
Jacht cechują zwartość i prostota kadłuba oraz łatwa identyfikacja marki w poszczególnych wielkościach. Długi, lekko opadający ku dziobowi przedni pokład, połączony prostą linią z kadłubem, nadaje Bawarii sportowy charakter. Składa się on z nieco podniesionej części środkowej, będącej sklepieniem kabin, i płaskiego półpokładu, pokrytego klepką tekową. Całość otoczona jest stalowym relingiem. Jest tu też kotwica pługowa zamocowana na wysięgniku. Półpokład biegnie w kierunku rufy i tam, po schodkach, schodzi się do kokpitu i na platformę rufową.

Kokpit

W przedniej części kokpitu po prawej stronie znajduje się stanowisko sternika todzi. Szeroki fotel umieszczono na podwyższeniu, które jest jednocześnie sufitem kabiny. Fotel ma regulację tylko przód – tył.

Uwagę zwraca bardzo solidnie wyglądająca, prosta, symetryczna konsola. Okrągłe wskaźniki zegarowe (prędkościomierz oraz podwójne zestawy kontroli obu silników: obrotomierze, wskaźniki ciśnienia, temperatury i ładowania) w chromowanych ramkach umieszczono na węglopodobnym tle maskownicy zlokalizowanej wewnątrz białej laminatowej kształtki stanowiska. Niżej mamy sterowanie boowrasterem, klapami i szperaczem.

Po prawej stronie kierownicy projektant ustawił podwójną chromowaną manetkę, przekazującą elektrycznie impulsy zmiany ustawień silników. Za nią konsola przechodzi w podłokietnik, pozwalający wygodnie oprzeć rękę sterującą manetką. Między zegarami i kierownicą jest umieszczony panel GPS Raymarine z ploterem map. Obok kierownicy znajdują się włączniki pomp, świateł nawigacyjnych oraz stacyjka i uchwyt UKF-ki. Szyba jest oprawiona w stal nierdzewną i dokładnie osłania załogę od wiatru. Całości tego elementu dopełniają funkcjonalne wycieraczki. Za fotelem sternika umieszczono niewielki aneks z umywalką i miejscem na kuchenkę lub np. kostkarkę do lodu. Na drugiej burcie umiejscowiona jest wygodna kanapa w kształcie litery „L” dla kilku osób. Między nią a tylną kanapą



Testowa Bavaria sprzedała się na pniu



Projekt kokpitu zachęca do zorganizowania portowych prywatek



WŁODEK PRZYMIERZA SIĘ DO KILKU MANEWRÓW



SIEDZISKO SĄSIADA SKIPPERA BOKIEM DO KIERUNKU JAZDY



PROSTA SYMETRYCZNA KONSOLA

stoi plastikowy stolik. Podniesienie elektrycznym napędem kłapy komory silnika ukazują nam dwa silniki Volvo Penta 4,3 Gxi z przekładniami DPS-Duopropeler o mocy 168 kW /225 KM/. Do każdego z nich jest doskonały dostęp. Na kłapie zamontowano kanapę, której tylna część tworzy łóżko słoneczne, pod którym znajduje się schowek na sprzęt ratun-

kowy. Między kanapą i prawą burtą jest przejście z platformy rufowej do kokpitu, zamykane stalowymi drzwiczkami. W spoilerze zamocowano światła pokładowe, światło topowe, a obok niego sygnał dźwiękowy, szperacz i anteny. Po obu stronach zainstalowane są też głośniki.

Przejdźmy do wnętrza

Mimo że jest to jacht sportowy,

posiada wszelkie wygody, jak np. cruiser. Ma on salonik z aneksem kuchennym oraz dwie osobne kabiny sypialne. Do tego oczywiście łazienka z prysznicem. Wystrój wnętrza jest dość charakterystyczny dla wszystkich jachtów tej marki. Na tle jasnych płaszczyzn laminatu szklenik umieścić drewniane meble z mahoniowymi okleinami. W meble wmontowane są elementy wy-

posażenia i sterowania jachtową elektryką i elektroniką. Podłogę wyłożono sklejką pokrytą mahoniowo-sosnową przekładką. W dzień kabiny oświetlane są bocznymi owalnymi lukami okiennymi, górnymi skylightami w kształcie półkuli (mesa i kabina podkokpitowa) i okrągłym pośrodku (kabina dziobowa). Wieczorem natomiast lampkami halogenowymi.

Pod pokładem króluje ekonomia funkcjonalności



CZY TO OPTYMALNA LOKALIZACJA TV?



OTO RODZINNY SALONIK. CENTRUM ŻYCIA, GDY NIEPOGODA



ALL IN ONE

W mesie główne miejsce zajmuje kanapa, przed którą znajduje się owalny, drewniany, lakierowany stół z inkrustacją logo firmy pośrodku. Po prawej stronie umieszczono wejście do dość tradycyjnie zabudowanej łazienki jachtowej i aneks kuchenny, zawierający

mikrofalę, kuchenkę spirytusowo-elektryczną i zlewozmywak. Przy zejściówce jest wejście do kabiny podkockpitowej, w której mieszczą się dwa tapczaniki i kanapka, a po przeciwnej stronie mesy – wejście do kabiny dziobowej z dużą trójkątną koją pośrodku.

Próby dynamiczne

Dzień był wietrzny, siła wiatru ok. 4°B z północnego zachodu, a zatoka pokryta bardzo krótką i stromą falą, której na ogół nie lubią jachty motorowe, a szczególnie te ślizgowe. Po rozgrzaniu silników skierowaliśmy się ku wyjściu na Zatokę Gdańską.

Już z daleka widać było falę przyboju w główkach. Pierwsze wrażenie było nijakie. Kiwało nami na wszystkie strony. Żadna przyjemność. Przyspieszyliśmy. Jacht nabrał dynamiki, rozbijając fale i wzbijając chwilami pióropusze bryzgów. Gdy odpłynęliśmy na bez-



TU TRZEBA NAPISAĆ COS FAJNEGO ;-)

Co nam się podoba?



- + charakterystyczna, zwarta sylwetka o charakterze sportowym, nieograniczająca w niczym swobody rozplanowania wnętrza,
- + dobre prowadzenie jachtu przy dużym zafalowaniu,
- + wygoda i estetyka stanowiska sterowego,
- + dobry dostęp serwisowy do silników i niezła dynamika wybranej opcji,
- + jednolity, wysoki standard wykonania i wykończenia całości.

Co nam się mniej podoba?



- duże, niewykorzystane płaszczyzny w kokpicie,
- brak podręcznego schowka lub choćby zagłębienia na drobiazgi przy stanowisku sternika,
- zbyt wysunięta do przodu manetka (prawdopodobnie starano się zmieścić za nią sterowanie trymem).

pieczną odległość od brzegu, ostrożnie dodaliśmy gazu. Jacht bez wysiłku wszedł w ślizg, uderzając przy przełamaniu płasko dnem w falę, by po chwili przejść ku poziomowi i zacząć rozbić ją miękko dziobem. Jazda stała się przyjemniejsza i ciekawsza. Przeszedłem do łagodnych skrętów. Szło bardzo dobrze. Jacht pewnietrzymał się skrętu, nie tracąc prędkości, co świadczy o wystarczającej mocy silników. Przyjąłem kurs z wiatrem i falą. To dla łodzi ślizgowych przeważnie ciężka próba sterowności i dzielności. Wyprzedzając falę i spadając z niej, wzbijaliśmy gejzery wody

na boki, ale zachowanie szybko płynącej łodzi było bez zarzutu. Nie dawała się zbić z kursu. Pływaliśmy oczywiście z rozpiętym kabrio, więc woda w niczym nam nie dokuczała.

Przystąpiliśmy do pomiarów

Ze względu na warunki wykonaliśmy próbę prędkości maksymalnej tylko z wiatrem i falą. Prędkość ślizgową jacht osiągnął w 11,2 sekundy. Nasz GPS wskazał 54,1 km/h. Pod wiatr w ślizgu w miarę komfortowo płynęło się przy prędkości 37 km/h. Prędkość spacerowa to 5 do 5,5 km/h przy 600 obr./min. Hałasu nie mierzyliśmy, ale był wysoki. Na pracę silników na-



Dopiero Adam pokazał, co ona potrafi



TU TRZEBA NAPISAĆ COS FAJNEGO ;-)

kładały się dźwięki pracującego na fali kadłuba oraz szum wiatru i morza. W kabinie było głośno od uderzeń o fale i hałasu silników. Gdy usiadłem, to moje siedzenie z tym drugim traciło chwilami kontakt. W czasie ślizgu w tych warunkach lepiej jest przebywać na zewnątrz. Wróciliśmy do portu. Manewry portowe tym jachtem nie sprawiają żadnej trudności, bo nie dość że mamy do dyspozycji dwa niezależne silniki, to jeszcze ster dziobowy.

Teraz trochę o ergonomii

Widoczność z fotela była znakomita. Lepsza niż w testowanej wcześniej Bavarii 27. Widocz-

ność wskaźników zegarowych również doskonała. Dopiero spojrzenie na ploter wymaga odpowiedniego wychylenia się w jego kierunku. Siedzi się bardzo wygodnie w fotelu, który ma tylko regulację przesuwną, ale w zupełności wystarczającą. Manetkę umieszczono na płaszczyźnie pozwalającej wygodnie podeprzeć łokieć. Szkoda tylko, że jest ona nieco za bardzo wysunięta do przodu. Przez to kontrola wyższych prędkości, gdy dźwignia jest przesunięta do przodu, jest utrudniona, zwłaszcza przy dużej prędkości i na fali. Łatwiej jest w pozycji stojącej, ale bez bimini, które zasłania wi-

doczność ponad szybą. W pozycji siedzącej stopy sternika mają solidne oparcie na metalowym wsporniku. Regulacja kierowni-

cy daje wygodę sterowania w drugiej i trzeciej pozycji. Brakuje natomiast półeczki lub schowka na podręczne drobiazgi. ■

Długość	10,40 m
Szerokość	3,45 m
Zanurzenie	0,90 m
Masa	5 800 kg
Zbiorniki paliwa	560 l
Zbiorniki wody	120 l
Maksymalna liczba osób	8
Opcje silników	2 x Volvo-Penta 4,3 GXI 2x Volvo-Penta 5,7 GXI 2 x Mercruiser 5.0MPI ** 2 x Mercruiser 350Mag Diesel: 2x Volvo-Penta D3 182 KM
Cena wersji standardowej	121 327.73 EUR