



GALEON 340 FLYBRIDGE

Galeon 340 to jeden z ubiegłorocznych **przebojów stoczni ze Straszyna**. Zaprezentowany został w Polsce po raz pierwszy na marcowych targach w Warszawie, moje zaś pierwsze pełne spotkanie z nim na wodzie miało nastąpić na naszych warsztatach w czerwcu w Gdyni, organizowanych właśnie we współpracy ze stoczną Galeon.



Włodek Kluczyński

Reczywistość nieco pokrzyżowała nasze plany. Z powodu przedłużającego się procesu rejestracji tego modelu po to, by mógł wyjść na zatokę, stocznia podstawiła nam do opływania inny, większy – Galeona 440, a trzysta czterdziestkę mogliśmy sobie z uczestnikami warsztatów tylko dokładnie obejrzeć w stoczniovym basenie.

Nie ma tego złego, co by na dobre nie wyszło. Stocznia zorganizowała mi niedługo potem bardzo kameralne spotkanie testowe, delegując do towarzyszenia mi w teście pana Tadeusza

Raniszewskiego, głównego inżyniera stoczni, z którym pływałem już wcześniej na 530 i którego wiedzę oraz chęć dzielenia się nią bardzo cenię. Ucieszyłem się więc i pewnego pięknego, ale wietrznego dnia spotkaliśmy się w Wiślinie (wspominany już wcześniej na naszych łamach nowy zakład stoczni z dostępem do morza i własnym portem).

OGLĄDAM I OMAWIAM

By nie tłumaczyć z polskiego na nasze, oddaję głos panu Tadeuszowi z prośbą, by opowiedział o tym modelu i jego

ŹLE ZAPROJEKTOWANY FLYBRIDGE MOŻE ZEPSUĆ SYLWETKĘ I ROZCHWIAĆ ŁÓDŻ O MAŁEJ WIELKOŚCI. GALEON DOSKONALE SOBIE Z TYM PORADZIŁ KONSTRUUJĄC 340-TKĘ



powstaniu. W ramce obok przeczytasz, co mi powiedział. Rozmawiamy, zwiedzając jacht i płynąc, a ja się cieszę, że „główny ojciec” nowego Galeona tak szczerze objaśnia mi sekrety nowej łodzi.

Wymieniamy się też z panem Tadeuszem uwagami na temat mody w doborze szczególnie gatunków drewna, z jego kolorami i jasnością, i jak ta moda się zmienia. Tu muszę zaznaczyć, że Galeon 340 robi szczególne wrażenie swoim wzornictwem we wnętrzu, o czym będzie dalej.

Pytam o tabliczkę certyfikacyjną. Pan Tadeusz otwiera więc schowek w nadburciu, gdzie ją umieszczono. Jacht ma certyfikat na osiem osób, kategorię projektową B i homologację na zastosowanie dwóch silników o maksymalnej mocy 230 kW każdy. Przy okazji zauważam, że schowek ten mieści gniazdo przyłączeniowe z lądu, przycisk emergency oraz wskaźniki ilości czystej wody w zbiornikach, brudnej wody oraz ścieków z toalety.

OPISANIE JACHTU

Galeon 340 jest niewielkim, ale już zdecydowanie morskim jachtem motorowym, jednym z mniejszych posiadających flybridge – górny pokład do sterowania i wypoczynku. Podjęto wiele prób zastosowania tego rozwiązania w różnych małych jachtach, ale rzadko były w pełni udane. Środek ciężkości drastycznie wędrował do góry, zwłaszcza gdy pasażerowie zajmowali tu miejsce, co powodowało dużą chwiejność łodzi. Optycznie też nie wyglądało dobrze. Flybridge prezentował się jak przydługa korona na przycupniętej żabie. A Galeon 340 jest zgrabnym jachtem. Dzięki mocnemu pochyleniu spojlera do tyłu zamiast do góry, został przesunięty optyczny ciężar sylwetki. Uzyskano na górze miejsce wsunięte płytko w kabinę. Zastosowanie dość delikatnej pleksiglasowej owiewki nie uwidatniło niekorzystnie istnienia tego pokładu. Krojone po promieniu okna boczne też czynią bryłę kabiny nieco lżejszą.

By uzyskać odpowiednio wysoką przestrzeń we wnętrzu, zastosowano przedni pokład typu backdeck. Został podniesiony ponad krawędź kadłuba i nie psuje proporcji ogólnych. Ponieważ zajmuje prawie połowę długości łodzi, to po przypięciu materacy jest tu bardzo dużo miejsca do wygodnego wypoczynku.

KOKPIT I POKŁADY

Kokpit z boku ograniczono nadburciem, w którym po obu stronach, w jego zagłębieniu, znajdują się niewielkie boczne siedziska. Natomiast z tyłu zamyka go dość tradycyjnie kanapa. Kokpit, półpokłady i platforma rufowa są pokryte klepką teakową. Aby do maksimum wykorzystać stosunkowo niewielki kokpit, zastosowano specjalną konstrukcję tylnej kanapy (mówił o tym właśnie pan Tadeusz). Poprzez odpowiednią manipulację można z niej mieć, oprócz tradycyjnej, zwróconej do kokpitu, jeszcze łóżko słoneczne lub kanapę zwróconą ku platformie rufowej. Wejście na tę platformę – dość dużą, integralną i stanowiącą o stopień niższy poziom od podłogi kokpitu – znajduje się po prawej burcie obok kanapy i jest zamykane drzwiczkami. Pokład otacza prosty, solidny, stalowy reling. Środkiem na dziobie jest przejście, którym opuścisz jacht przy cumowaniu dziobem do kei. Z kokpitu można się tu przemieścić, korzystając z bardzo wąskiego półpokładu. By to zrobić bezpiecznie, trzeba skorzystać z wygiętego w łuk równoległe do krawędzi górnej kabiny handrelingu nad oknem.

Na flybridge wchodzi się po schodkach z kokpitu po prawej burcie, otwierając wcześniej na bok dużą, przeszkloną klapę, natomiast do wnętrza kabiny – przez oszklone, przesuwne drzwi umieszczone bliżej lewej burty.

W ŚRODKU

Wnętrze jest wypełnione zabudową meblową z ciemnego drewna wenge, z elementami jasnego i ciemnego brązu na tle mocnej bieli tapicerki, opraw okien i wykładzin sufitu. W tej stosunkowo niewielkiej przestrzeni wygląda to bardzo elegancko i jeszcze ją powiększa. W salonie po lewej burcie jest aneks wypoczynkowy z kanapą wokół stolika. Naprzeciw niego, po prawej burcie, zaraz za drzwiami znajduje się aneks kuchenny, a bardziej w stronę dziobu wewnętrzne stanowisko sterowania. W aneksie kuchennym zamontowano kuchenkę Wallas DU 95, zasilaną przemiennie prądem elektrycznym i olejem dieslowskim.

Bardzo ciekawe jest tu zastosowanie oleju napędowego – nie trzeba pamiętać o innym medium i jego uzupełnianiu. Ponieważ

GALEON

Polska stocznia przebojem zdobywa europejski rynek



jacht został również wyposażony w generator prądu Paguro 6000, więc wybór zasilania kuchenki w danej chwili to kwestia wyłącznie wygody. Olej na ogół zawsze masz w zapasie. Zresztą agregat prądotwórczy też jest nim zasilany. Warto więc pamiętać o zatankowaniu, bo może być kłopot z gorącą herbatą czy kawą do pączka...

Wracając do opisu kuchni, jest tu jeszcze z boku przykryty klapą w corianowym blacie zmywak z baterią. Wyżej zamontowano półeczki na mniejsze szklane naczynia, a pod blatem obok chłodziarki szafki na inne instrumenty kuchenne. W panelach ściennych nad oknami znajdują się tory dla harmonijkowo składanych w bok kurtyn uszytych z dobrego gatunku tkaniny. Dodają one temu nieco ascetycznemu, nowoczesnemu wnętrzu odrobiny ciepła. No i dla mnie najważniejsze miejsce tego pomieszczenia – stanowisko sterowania. Już na pierwszy rzut oka wygląda bardzo efektownie – wypełnione instrumentami, pozbawione wolnej przestrzeni. To w pełni zaprojektowana konsola i diler nic tu już raczej nie zmienia. Jak klient ze stoczną ustalili, tak ma.

STANOWISKO STERNIKA

Wewnętrzna konsola jest nieco wyniesiona ponad podszybie i przykryta daszkiem obszycym gumowaną tkaniną z bardzo interesującą fakturą. Zasadnicza część bryły konsoli niejako spływa w dół w stronę kolan sternika i jest uwieczniona ładnym, czarnym, grubo oblanym lśniącem

WYGODNA DLA STERNIKA, PIĘKNA DLA OKA, PRZYJAZNA I BEZPIECZNA DLA ZAŁOGI. GDY STANIESZ ZA STEREM POCZUJESZ, ŻE ŁÓDŻ NIE WALCZY Z TOBĄ, A W PEŁNI WSPÓŁPRACUJE

plastikiem kołem sterowym, ozdobionym oczywiście w środku logo Galeona. Po prawej stronie fotela znajduje się długi, wygodny podłokietnik, na którym zamontowano radio VHF, sterowanie trymem, a przed nim dźwignie sterowania napędem. Konsola jest ograniczona po bokach bardzo efektownymi relingami, które świetnie pełnią funkcję zarówno ozdobników, jak i wygodnego uchwytu podczas wstawania z głębokiego fotela czy też do podtrzymywania się w czasie manewrów na stojąco.

A pośrodku? Pośrodku znajdziesz wszystko to, co chłopaki lubią najbardziej – zaawansowaną elektronikę skupiającą się w ploterze Raymarine C120, ale i piękne, lśniące chromem, okrągłe wskaźniki stylizowane na analogowe i trochę analogowe, poza tym mnóstwo przełączników. Wszystko gęsto skupione, zegary ładnie podzielone wielkościami i przydzielone do poszczególnych silników. Bo jest tu tak jak w wielu nowoczesnych jednostkach, gdzie producent nie chce zrezygnować z pięknych gadżetów, jakimi są tradycyjne wskaźniki. Informacje idące z silników można odczytywać w sposób tradycyjny lub wyświetlać

sobie w dowolnej kombinacji na ekranie plotera. A ponieważ są dwa silniki, to podstawowe informacje o obrotach, temperaturze i ciśnieniu oleju, alarmach, ilości paliwa w zbiornikach i pozycji napędu są podawane podwojonymi, okrągłymi wskaźnikami. Żeby nie było złudzeń – wszystkie oprócz pokazywania wskazówką mają małe wyświetlacze digitalne. No może poza wskaźnikiem poziomu paliwa w zbiorniku. To jednak wskazanie można też sobie wyświetlić na ploterze. Pokuszę się o tezę, że większość wskazań można podać potrójnie. I w różnych kombinacjach. Sternik zasiada w wygodnym fotelu z wszelkimi regulacjami pozwalającymi przyjąć możliwie wygodną pozycję.

W KAJUTACH

Pora teraz zobaczyć, co znajduje się niżej pod pokładem. Schodzę po schodkach. Z małego korytarzyka jest wejście aż do trzech kabin: dwóch niskich podkokpitowych i tej dziobowej, armatorskiej, a także, co niespotykane w jachcie tej wielkości – do kabiny prysznicowej oraz z osobnym wejściem do łazienki z WC. Lewa kabina jest nieco



poważniejsza od tej prawej, bo ma osobne drzwi, mały przed-sionek z szafkami ubraniowymi i większą poprzeczną kaję, pra-wa zaś tylko zasłonkę, za którą jest po prostu duża, ustawiona wzdłuż łodzi kaję.

Kabina dziobowa z tradycyjnie pośrodku umieszczonym dużym łóżkiem jest największa, mająca najwięcej światła dziennego i przede wszystkim bardzo rozbudowanego światła ledowego z wieloma zaprogramowanymi efektami.

Odtwarzacz muzyczny Jensena MSR 3007 znajdziesz w kory-tarzyku nad szafką z elektryką hotelową, a w kabine dziobowej i na pokładzie - głośniki Pioniera. Na pokładzie górnym, w kon-soli umieszczono repetytor tego urządzenia.

Jest to na pewno jedno z bardziej przemyślanych wnętrz w jed-nostce tej wielkości, jakie widziałem. Nie pojawia się tu odczu-cie ciasnoty czy braku powietrza. Doskonały projekt. Świetne materiały i staranność wykonania. Nic dodać.

NA FLYBRIDGE'U

Wychodzę na zewnątrz i, otwierając na bok poziomą klapę, wstępuję na flybridge. Jest bardzo wietrzny dzień, generalnie niesprzyjający przebywaniu tutaj, ale jacht idzie do Chorwacji i dla porządku chwilę tu spędzę, by opisać pokład. Może też potem stąd posteruję. Dominujący element to konsola górne-go sterowania, w kolorach ciemnego brązu, podobnie jak ta na dole, jednak zdecydowanie skromniejsza, wyposażona w ploter



Sport28 30sport 30sportHT 33sport 33sportHT 37sport 37sportHT 37HIGHLINE Sport38 42sport 42sportHT Deep Blue 46

TAK ŁADNIE MOŻNA POKAZAĆ WIELKOŚĆ DEEP BLUE 46

Armator Yachts Polska prezentuje pierwszy jacht z nowej linii produkcyjnej. Trzy-kabinówka, która przekonuje do siebie w każdej z wersji: Sport, Hard Top czy Fly Bridge. Design by BMW Group Designworks USA

ARMATOR
YACHTS POLSKA
www.armatoryachts.pl

SALON SPRZEDAŻY
WARSZAWA: GRÓJEĆ,
Podole 9,
tel. +48 48 661 26 01,
728 351 219, 606 912 321

SALON SPRZEDAŻY
MIKOŁAJKI: SŁONECZNY PORT,
ul. Mragowska 20,
tel. +48 606 912 321,
604 221 292

 **BAVARIA**
WHAT A YACHT



INTERESUJĄCE POŁĄCZENIE CIEMNYCH BARW DREWNA I BIAŁYCH ELEMENTÓW UCIESZY OKO KAŻDEGO PRAWDZIWEGO ESTETY

i analogowo wyglądające wskaźniki obrotów, alarmów i wychylenia napędu dla każdego z silników. Są tu kolejno umieszczone panele systemu EVC: panel startu i zatrzymania silników, panel kontroli małej prędkości (takiego jakby mniejszego przełożenia w zakresie pracy manetki), panel optymalizacji trymu, panel przełączania kontroli, panel uniesienia napędów, a ponadto joystick steru strumieniowego, repetytor radioodbiornika, panel z przełącznikami nawigacyjnymi i panel samosteru – czyli pełne sterowanie funkcjami jachtowymi. Po prawej stronie od kierownicy steru, na wysuniętym elemencie konsoli umieszczono podwójną manetkę sterowania silnikami. Konsola jest lekko wyprowadzona ponad górne nadburcie, ale poniżej pleksiglasowej owiewki. Po bokach ma niskie półki z zagłębieniami w podszyciu, pozwalające złożyć tu bezpiecznie drobne przedmioty, jak telefon czy aparat fotograficzny. Obok fotela sternika, po lewej stronie jest fotel dla pasażera. Jego

odmienna konstrukcja pozwala po przełożeniu oparcia włączyć jego poduszkę w pole dużego słonecznego łóża powstałego po odpowiednim rozłożeniu kanapy zamontowanej w drugim rzędzie za stanowiskiem sterowania. W pozycji złożonej otacza ona niewielki stolik za oparciem fotela sternika. Zarówno w stoliku pośrodku, jak i w podszyciu zaprojektowano cupholdery pozwalające bezpiecznie odstawić napoje, by nie groziło im przewrócenie się. Z tyłu górnego pokładu jest niski spojler, mocno pochylony do tyłu. O wpływie jego kształtu na sylwetkę łodzi pisałem wyżej. Niesie on na sobie pośrodku krótki, składany (by można było obniżyć wysokość łodzi do transportu lub przejścia pod niższymi mostami) maszcyk nawigacyjny ze światłem topowym, może nieco za bardzo przytłoczony umieszczonym na nim radarem. Po jego bokach znajdują się jeszcze anteny radiowe na uchylnych uchwytych i grzybko- wa antena GPS.

TESTUJĘ

Mamy dociskający wiatr. Do odklejenia się od nabrzeża używamy steru strumieniowego. Radzi sobie bez problemu z zadaniem. Wychodzimy z basenu na tor wodny. W trybie kanałowym płyniemy na jednym silniku. Zużywa on w tej chwili 3,3-3,6 litra paliwa na godzinę, a drugi na standby 0,4 litra na godzinę przy minimalnej prędkości niecałych 4 węzłów. Zwiększamy prędkość do 6 węzłów, nadal tylko na jednym silniku. Zużycie wzrasta do 11 litrów na godzinę silnika napędzającego, a ten drugi wciąż sobie chodzi luzem, paląc 0,4-0,5 litra. Korekta steru mimo nieosio- wo działającego napędu przy zmianie prędkości jest minimalna.

Aby zaspokoić ciekawość, włączamy radar. To sprytne, niewielkie urządzenie jest bardzo precyzyjne. Pan Tadeusz mówi, że spokojnie pokusiłby się na wejście bez widoczności z zatoki w nasz kanał. Obraz na ekranie można horyzontalnie

21,5 w.

Ekonomiczna prędkość łodzi w ślizgu przy 3400 obr./min



pochylać, tak jak to się dzieje w nawigacjach samochodowych czy na przykład w Google Earth. Niby gadżecik, ale z widokiem bocznych znaków toru wodnego bardzo przydatny.

Jacht posiada kłapy zastawkowe (interceptory), bardzo przydatne przy pokonywaniu dużej fali. Dobrze się tutaj sprawdzają. Nawiązujemy łączność radiową z kapitanatem portu w Gdańsku, pytając o jakość połączenia (ok. 16 km). Odpowiada, że znakomita. Dziękujemy, życząc spokojnej służby.

Pytam o system AIS. Oczywiście go mamy. Jego przydatność jest bezdyskusyjna. Widać na ekranie wszystkie konwekcyjne jednostki i, jak mówi pan Tadeusz, tylko nie wiemy, co kucharz na obiad na nich robi. Dla bezpieczeństwa jego rola jest nie do przecenienia.

Zasiadam w fotelu, moszczę się i ruszam. Silniki wkręcają się super, a to przecież najslabsza wersja dwumotorowa. Mamy pełno paliwa i jest nas 5 osób. Pięknie suniemy, bardzo duża przyjemność. Słychać lekki, przyjemny gwizd turbodoładowania. Wykonuję lekkie skręty. Muszę uważać na tor wodny, by nie wyjść poza szlak, i na małe wędkarskie łódki, których kilka kręci się po kanale. Obserwuję, jak oddziałuje na nie nasza fala. Nie jest źle, ale będę oczywiście uważał, omijając je łukiem i w razie konieczności zwalniam.

Wytracam prędkość i zawracam na małych obrotach. Nie wymaga to wiele miejsca, i to bez manipulowania napędami czy sterem strumieniowym. Znowu startuję. Duża radość prowadzenia

jachtu. Jak tylko się turbo rozkręci, łódka zdecydowanie wyjeżdża do góry. Druga faza przed przełamanem się do ślizgu jest nieco dłuższa, bo to szeroki i niezbyt długi kadłub. Horyzont widzę jednak cały czas i nie muszę się wychylać z fotela. Zauważam, że kierownica jest bardzo wygodna. Galeon bardzo starannie dobiera dostawców. Jest wiele włoskich rzeczy, między innymi ta właśnie kierownica, ale to produkty z górnych półek. Po kilku minutach kręcenia się po kanale przechodzę na flybridge. Mimo niesprzyjającego, silnego wiatru i chłodu chcę poczuć, jak się steruje z góry. Przełączamy sterowanie i ostro ruszam. Można wytrzymać. Pleksiglasowa owiewka jest bardzo skuteczna, odrzuca pęd powietrza gdzieś do góry i na boki. Wykonuję kilka głębszych skrętów. Łódka przejeżdża do przodu, nie tracąc prędkości i obrotów. Bardzo przyjemnie. Chyba nieco zmienię opinię o flajach na polskie morze. Ubierz się ciepło i przy dobrze zaprojektowanej owiewce doświadczaj pełni wrażeń z żeglugi. Jeszcze termiczny kubek z gorącą kawą – i przystanek Bornholm, Oland lub Klajpeda, bardzo proszę...

Tymczasem jednak Martwa Wisła i test dla czytelników. Kręcę ósemki, pochylając bardzo umiarkowanie jacht z burty na burtę. Silniki mruczą jednostajnie, nie gubiąc obrotów, co dobrze świadczy o doborze ich mocy. Akwen nie chce się nawet zbyt wzburzyć. Być może falę dusi porywisty wiatr.

Jeśli ktoś pragnie sportowych osiągnięć, może zamówić mocniejsze wersje silników, ale to chyba

i tak nie będzie sportowa jednostka. Natomiast dla statecznych, żeby nie powiedzieć przeciętnych, osób, bo nikt z nas nie jest przeciętny, to jest wystarczająca moc i wyzwolona z niej dynamika. Tak sądzę, kreśląc kolejny ślad. Rzeczywiście dzisiaj na flaju raczej nie za długo...

POMIARY

Po uruchomieniu silników głośność, lub fachowo ciśnienie dźwięku, na stanowisku sternika wyniosła zaledwie 58,7 dB, a w kabinie 57,1. Minimalne 800 obrotów po zapieciu biegu daje prędkość 3,6 węzła. Zmierzyłem czas wejścia w ślizg – 16 sekund. Trzeba pamiętać, że w łodziach z napędem dieslowskim z turbodoładowaniem na ten pomiar czasu ma wpływ rozkręcenie się turbodoładowania warunkujące odpowiedni wydatek mocy. Po wejściu w ślizg łódź żywo reaguje na zmianę położenia dźwigni manetki i niemal nie odczuwa przeciążenia podczas głębszych skrętów. Minimalna prędkość planowania wyniosła zaledwie 11,5 węzła, zaś ekonomiczna prędkość w ślizgu przy 3400 obr./min – 21,5 węzła. Zużywamy wtedy 35 litrów oleju napędowego na silnik na godzinę.

Prędkość maksymalną osiągnęliśmy burtą do wiatru (tor wodny) i w tych wietrznych warunkach, na mocno złuszkowanej wodzie wyniosła 31 węzłów przy 4000 obr./min. Wracając po pomiarach, sprawdzam, czy jest taki jeden z pływających wędkarzy, których mieliśmy chronić. Taki próbkowy wędkarz. Jest, widzę go. Można więc sądzić, że

WYNIKI TESTU

Obroty	Prędkość, w.	Prędkość, km/h	Głośność, stanowisko sternika	Głośność, kabina	Zużycie paliwa l/h
Min.-800	3,6	6,67	58,7	57,1	0,5
1000	5,5	10,19	57,5		2
1500	7,1	13,15	62,8		5,1
2000	8,6	15,93	70,3		13
2500	10	18,52	73,3		22
3000	10,5	19,45	78,5		30
3500	17	31,48	76,5		34
4000 maks.	30	55,56	81,8		46

ARKANA TESTU

Galeon 340 Fly, silniki 2x Volvo Penta D3 164 KM, pełne zbiorniki paliwa (650 l). Na pokładzie 5 osób.



DANE TECHNICZNE

Rok produkcji	2010
Długość całkowita	11,32 m / 37'2"
Długość kadłuba	10,08 m / 33'1"
Szerokość	3,46 m / 11'4"
Zanurzenie	1,14 m / 3'9"
Masa własna	7500 kg
Nośność	1800 kg
Zbiorniki paliwa	2x325 l
Zbiorniki wody	330 l
Zbiorniki ścieków	120 l
Liczba koi	5
Pasażerowie maks.	8
Opcje silników / moc	2x VOLVO PENTA D4 DPH / 225-300 KM 2x VOLVO PENTA D3 DPH / 164-220 KM 1x VOLVO PENTA D6 DPH / 330-370 KM 2x VOLKSWAGEN TDI / 225-265 HP
Przekładnie	typu Z
Kategoria projektowa	B



fot. arch. Galeon

GALEON 340 FLYBRIDGE

ABY WRAZ Z BLISKIMI ROZKOSZOWAĆ SIĘ SŁOŃCEM I WIDOKIEM MORZA Z FLYBRIDGE'A NIE MUSISZ MIEĆ WIELKIEGO JACHTU

inni też przeżyli. Złośliwie koledzy dopowiadają, że dzięki naszym manewrom tym razem ma na pewno pełną łódkę ryb oraz sieci, których „zabrania” na nasze napędy udało nam się uniknąć...

PODSUMOWANIE

Wygoda w tym jachcie to priorytet. Wszędzie można wygodnie spocząć. Dotyczy to oczywiście też stanowisk sterowych. Jest z nich świetna widoczność i wszystkie instrumenty w wygodnym zasięgu ręki. I ta ręka we wszystkich niewralgicznych miejscach ma się czego przytrzymać, bo umieszczono tam stosowne, solidne uchwyty. Są schowki, półeczki wewnątrz i na zewnątrz,

zasilanie 220 V do przenośnych urządzeń. Bez zarzutu.

Bardzo zadbano o bezpieczeństwo, przykładem są choćby relingi dookoła jachtu – wysokie, grube, z jednego kawałka rury. Dla jednych optycznie może nieco przyciężkie, ale dla mnie dające solidny, sztywny chwyt i oparcie. Podobnie z wszelkimi innymi handrelingami, umieszczonymi szczególnie w przejściach na przedni czy górny pokład.

Głęboki, bezpieczny morski kokpit. Obniżony środek ciężkości dający dużą stabilność i tym samym dzielność morską. Pan Tadek opowiada,

że poprzedniego dnia przy wietrze 6B i stanie zatoki 4-5 B łódź szła dość stabilnie z prędkością około 17 węzłów wzdłuż fali na wiatr, a z wiatrem rozpedził ją do prędkości 24 węzłów. Ładnie wchodziła na fale i ładnie z niej schodziła. Dała się bezpiecznie i bez wysiłku sterować.

Doskonałe, konsekwentne i jednolite wzornictwo z zastosowaniem starannie wybranych materiałów, bardzo dokładne wykonanie. Świetnie dobrane silniki i osprzęt. Gęstość wyposażenia i wysoki stopień innowacyjności. Dokonano niemal cudu, wyznaczając we wnętrzu trzy niezależne miejsca sypialne i dwa pomieszczenia sanitarne bez tworzenia wrażenia ciasnoty i braku przestrzeni do oddychania. To są atuty, jakich się nie powstydzą żadna stocznia na świecie.

Jedyna rzecz, która mi trochę przeszkadzała, to wzbudzenie się drgań po uruchomieniu silników na wolnych obrotach. Być może inna synchronizacja silników może zniwelować ten nieprzyjemny efekt.



O powstaniu i walorach Galeona 340 Flybridge z głównym inżynierem stoczni **Tadeuszem Radziszewskim** rozmawia Włodek Kluczyński

W.K.: Zaczniemy od genezy. Jak powstała koncepcja tego jachtu?

T.R.: Łódź powstała na bazie kadłuba naszej 330, bardzo mocno zmodyfikowanej i konstrukcyjnie, jeśli chodzi o wytrzymałość kadłuba, przebudowanej. Obniżyliśmy środek ciężkości. Odchudziliśmy maksymalnie kadłub tak, by móc zamontować silnik dający klientom optymalną satysfakcję z pływania. W łodzi jest pełna wysokość stania. Konstrukcja sufitu została wzmocniona pod flajem przez wklejenie nową metodą specjalnych włóknów. Zmodyfikowano cały układ flaja, czyli stanowisko sterowe łącznie z takim ładnym sundeckiem u góry, którego na 330 brakowało. No i nowy lifting, cała linia okien. Zmieniło się wzornictwo. Pozbyliśmy się słupka w przednich oknach. Mamy bardzo ładną, dużą powierzchnię widzialną, dobrą przejrzystość szkła, nowe układy szkieł bocznych. Zastosowano wiele gadżetów, które się klientom podobają – jest na przykład oświetlenie RGB o zmiennej barwie, które można sobie dowolnie programować, bawić się nim. Zmodyfikowano układ pulpitu, zmieniono oszklenie burt w nowej technologii bulai strukturalnych. Widać ciemny pas i tylko gdzieś niespodziewanie pojawia się w nim bulaj. Nie jest praktycznie widoczny z zewnątrz. Mamy na to patenty, są to nasze wzory i opracowania. Kabiny boczne bardziej doświetlono dzięki zastosowaniu dużych, pasmowych okien. Łódka

jest tak zbudowana, że można na niej zamontować niemal wszystko. Od klimatyzacji, podwójnego grzania, grzania szkła, po dodatkowe nawiewy, by łódź nie zaparowała. To baza około 300 łodzi typu 330 i doświadczenie zdobyte w ich budowaniu zostało wpakowane w tę trzysta czterdziestkę. To, co było złe, wyrzuciliśmy. Czas płynie i zaczęliśmy budować nieco inaczej. Tamta konstrukcja

NO ŁODZI MOŻNA ZAMONTOWAĆ NIEMAL WSZYSTKO. OD KLIMATYZACJI, PODWÓJNEGO GRZANIA, GRZANIA SZKŁA, PO NAWIEWY, BY NIE ZAPAROWAŁA

była dobra na czas przed 7-8 laty, stosunkowo ciężka. Tutaj wszystko jest jeszcze raz po trzykroć przeliczone. Co się dało zmienić, uszlachetnić – zrobiliśmy to.

Wspomniał Pan, Panie Tadeuszu, że namawiacie klientów na różne usprawnienia.

Jacht motorowy pływa głównie w zakresie dobowym, bo ludzie teraz żyją komfortowo, pływając od mariny do mariny. Nie używają zaplecza

kuchennego, raczej potrzebna jest lodówka do schłodzenia napojów w klimacie chorwacko-greckim, gdzie często się pływa – i taki jest szczegółowy rynek na te łodzie. Kuchnię mocno zredukowaliśmy, opcjonalnie proponujemy zaś układy kuchenek skompaktowane, na kardanach, z piekarnikiem. Jak klient chce – nowe meble, nowe wyposażenie. Rynek jest teraz wyjątkowo trudny, trzeba więc być otwartym na klienta. Mamy tzw. samplery w dziale handlowym. Są to proponowane zestawy materiałów do wybudowy i wystroju wnętrza. Klient wybiera.

Proszę mi powiedzieć, jak to jest z tym chorwacko-greckim adresem dla tego jachtu.

Pływa pan, panie Włodeku, na wielu jachtach i wie pan na pewno, że w naszych warunkach dłuższe przebywanie na flybridge'u wychładza organizm. Natomiast tam, w rejonie krótkich pływań, można być w morzu bez żadnego problemu nawet przez dwa-trzy dni; ale jeśli ktoś chciałby przy tym zasięgu łodzi mieć wszystko z pełnym serwisem, to czemu nie? Albo sobie komfortowo wypocząć – ten cały ładny sundeck stanowi wielką plażę, wielki deck do opalania. To nasze nowe rozwiązanie. Można sobie naprawdę świetnie wypocząć. **Tu są dwa stanowiska sterowania. Jakie opcje kryją?**

Na życzenie klienta zamontowaliśmy ploter Raymarine C-120. To wystarczające urządzenie, dobrej klasy. Jest tu też dobry radar, więc można

BAZA ŁODZI TYPU 330 I DOŚWIADCZENIE ZDOBYTE W ICH BUDOWIE ZOSTAŁO WPAKOWANE W TRZYSTA CZTERDZIESTKĘ. CO BYŁO ZŁE, WYRZUCILIŚMY

wprowadzić pełną, zintegrowaną nawigację. Jeśli chodzi o silniki – są dwa Volvo D3, najnowsze modele, bardzo lekkie. Proszę zwrócić uwagę, że na biegu jałowym chwilowe zużycie paliwa wynosi pół litra. To dobry układ.

Wspomniał Pan o zasięgu...

Proszę, niech pan zobaczy, ustawiłem tutaj dublery (zdublowane wskazania). Jest 700 litrów paliwa, więc przy chwilowym zużyciu krążowniczym daje to parę godzin pływania. Galeon ma małą naprzd rządu 6-7 knotów. Proszę sobie policzyć.

Takie elementy jak kamera cofania i inne są tutaj możliwe?

Wszystko jest w opcjach. Ten sprzęt wyposażono dodatkowo w kilka funkcji, które nie są jeszcze wykorzystane, ale to sprawa wyłączenia podłączenia.

Tak trochę z innej beczki. Mówił Pan wcześniej, że można grzać szkło...

Tu tego nie ma, ponieważ miejscem docelowym dla tej łódki jest Chorwacja i namawianie klienta nie byłoby uczciwie...

Chodzi o odladzanie?

Tak. Wkłada się między dwie tafle szkła specjalną siatkę wolframową. Producent szkła (firma Nordglass) zawsze nas pyta, czy chcemy, jeśli tak, montuje tę siatkę do środka. Tu z boku jest taki przełącznik odladzania – defroster. Klient włącza i dalej o tym nie myśli, bo defroster sam steruje procesem odmrażania i odraszania szyby.

Niedługo będzie można wyświetlać obrazy na – czy też – w szybie...

Już możemy montować takie szyby, jeśli znajdziemy klienta zainteresowanego taką opcją. Wykorzystano w nich technologię ciekłego kryształu. Szybę można przyciemniać, wyświetlać w niej wzory czy logo, a także grzać.

Ma pan na myśli grzanie ukierunkowane?

Tak, oczywiście. Mało tego, istnieje możliwość włożenia w szkło punktów świetlnych. I nie widać kabli zasilających. Zbyt dużo luków w tym jednak nie ma. Na pewno widział pan nasze gwiazdne nieba w salonach.

Oczywiście.

Takie cuda możemy też robić na szybach. Szkło kabiny jest przede wszystkim bezpieczne, klejone warstwowo. W razie silnego uderzenia pęka, ale pozostaje na miejscu. Są też innego typu innowacje. Na przykład taki ciekawy element – kanapa dwustronna. Tak zaprojektowano stelaż, że można ją mieć skierowaną do przodu, do tyłu i rozłożyć w powierzchnię do opalania.

Dziękuję za tak dokładny opis. Nie ma to jak czerpać wiedzę z pierwszej ręki!

Szukasz prawnika?
Potrzebujesz porady prawnej?

PORADY PRAWNE PRZEZ INTERNET

www.ePorady24.pl/porady-prawne

- ✓ **Darmowa wycena porady**
– jeśli cena nie będzie Ci odpowiadać, będziesz mógł bez konsekwencji zrezygnować z usługi
- ✓ **Porada prawna już w 24 godziny!**
- ✓ **Zawsze odpowiada prawnik specjalista**
np. z podatków – doradca podatkowy,
z prawa cywilnego – cywilista
- ✓ **Darmowe pytania dodatkowe**
nieograniczona ilość w nieograniczonym czasie
- ✓ **Anonimowość**
– podajesz tylko imię oraz e-mail
- ✓ **Wygoda**
– nie wychodzisz z domu, nie umawiasz się wcześniej z prawnikiem, a do tego masz stały dostęp do porady
- ✓ **Zrozumiały język odpowiedzi**
– otrzymasz nie tylko cytaty z odpowiednich aktów prawnych, ale przede wszystkim ich jasną i zrozumiałą interpretację w odniesieniu do Twojej konkretnej sytuacji
- ✓ **Gwarancja satysfakcji albo... zwrot pieniędzy!**



**Ponad 10 tys. porad
w ciągu ostatnich kilku lat!**

kod rabatowy *
EP2L292K

* Kod rabatowy wpiszesz dopiero po otrzymaniu wyceny po rady prawnej
– dzięki temu masz pewność, że nie zawyżamy ceny usługi.