

# JACHTING MOTOROWY

 **Raiffeisen  
LEASING**

Raiffeisen-Leasing Polska S.A.

Nº 07

**TEXA**

NOWOCZESNA  
DIAGNOSTYKA  
SILNIKÓW

**VIB NA OKŁADCE**

**RIVA 27' ISFO**



ISSN 1897-504X  
polecenie nr 218877  
cena 24,70 zł  
w tym 8% VAT

TEN RIB ZBUDOWANO NA INDYWIDUALNE  
ZAMÓWIENIE JAKO DODATEK DO  
SUPERJACHTU, ALE POZORNIE  
NICZYM SIĘ NIE WYRÓŻNIA



# DODATEK DO BIZUTERII

HUNTON1005 RIB OUTBOARD

Jak większość motorowodniaków uwielbiam RIB-y. Cenię je za lekkość, za bezpieczeństwo, za szybkość i łatwy start. Szczególnie lubię te nieco siermiężne RIB-y robocze. Takie rajdówki według formuły: nieważny komfort, ważna skuteczność. Ale dzisiaj prezentowany tu RIB należy do nieco wyższej kategorii. Jeśli się już trzymać terminologii samochodowej, to jest to odpowiednik luksusowej terenówki.



Włodek Kluczyński

S potkaliśmy się podczas wspólnego testu z prezentowanym wcześniej tu Huntonem XRS 37. Już w porcie, gdy patrzyłem na tego 10-metrowego RIB-a, moją uwagę zwróciła wręcz pustka wynikająca z braku tych elementów, które w innych podobnych jednostkach są eksponowane i podkreślane. A dokładniej chodzi tu o brak jakichkolwiek ozdobiaków na szarych kopułach dwóch zaburtowych silników oraz ich oznaczeń marki, typu i mocy. Podobnie rzecz ma się z monotonią szarymi oponczami. Nie ma tu girlandy linek ratowniczych, nie ma wzmocnień antypoślizgowych. Jest gładka, jednolicie szara tuba jedynie z białym gładkim uzbrojeniem odbojowym na burcie. Silniki są zawieszane na laminatowym sztywnym kadłubie, którego fragment jest wyniesiony ponad tubę w tej części łodzi, obejmując C-kanapę rufową. Na nim są zamocowane knagi rufowe i długi handreling. A jego kolor? Oczywiście szary. W tę szarość miękko-sztywnego kadłuba wkomponowano beżowe kanapy i teakowe pokrycie pokładu wewnętrznego oraz zewnętrznych płaszczyzn otaczających silniki na rufie. Środkowa kanapa jest tak zbudowana, że ma część pasażerską z tyłu skierowaną ku rufie i część przednią, na której siedzi sternik i jego współpasażer. Tę kanapę możemy minąć po obu stronach. Nad nią, na dwóch potężnych rurowych wspornikach ze stali nierdzewnej, jest zawieszony sztywny, ładny daszek, także z szarego laminatu, mający w sobie dwie oddzielne przyciemniane szyby. Wyniesiony ponad konsolę, daje ochronę przed słońcem. Nie się oczywiście na sobie anteny i światła. Tapicerowane kanapy i konsola przysłonięta daszkiem to luksusowe elementy podkreślające, że to nie z biedy tuby są puste, a silniki nie oznaczone.

## INDYWIDUALISTA WŚRÓD RIB-ÓW

Nie trzymajmy już dłużej czytelnika w niepewności co do przeznaczenia tej jednostki. Została ona zbudowana na indywidualne zamówienie jako dodatek do superjachtu. Jego właściciel chciał mieć jako tender łódź, która miała chyba wyróżniać się tym, że niczym się nie wyróżnia.

  
**HUNTON**  
POWERBOATS

Kameralna stocznia  
specjalizująca się w zaspokojeniu  
wybrednych gustów



Miała mieć dobrej klasy silniki dające jej walory sportowe. Być szybka i bezpieczna. I w pewnym sensie niepowtarzalna. Zlecenie wykonała stocznia Hunton z Wielkiej Brytanii. Skoro niepowtarzalna, to po co się ją tu prezentuje? Zapewne po to, by pokazać wszechstronność i elastyczność stoczni w przyjmowaniu zamówień. Bo generalnie jest to RIB produkowany serijnie, tylko ten egzemplarz jest mocno zindywidualizowany.

GENIALNE SĄ TE FOTELE. TRZYMAJĄ WYGODNIE CAŁE CIAŁO, ZAPEWNIAJĄC DOŚĆ DOBRE BEZPIECZEŃSTWO

#### W PEŁNI SAMODZIELNA JEDNOSTKA

Te tajemnicze silniki to najnowsze modele Yamaha V6, po 300 KM każdy. Uzyskano zgodę producenta na usunięcie ich oznakowań. Podobno sprowadzono oryginalny lakier do ich przemalowania (być może trudniej byłoby sprowadzić nowe kopuły przed naniesieniem oznakowań – tego nie wiem). Efekt jest chyba dosyć ciekawy. Oceńcie to zresztą sami.

Może jest wart poniesionego zachodu, choć pustka na tubach jest może nieco zbyt dostowna.

Teraz trochę szczegółów. Jak przystało na łódź z pewnym zadaniem, konsola jest bardzo efektowna, bogato i gęsto wypełniona. W jej górnej części dominuje ekran plotera nawigacyjnego Furuno Navnet 3 D, umieszczony efektownie w metalowej siatce stanowiącej tło. Dookoła niego wstawiono dość niekonwencjonalne ekranowe elektroniczne wskaźniki pomiaru prędkości, wskazania ilości i zużycia paliwa oraz po jednym wskaźniku zespolonym pracy dla każdego z silników. Jest to więc pełne odejście od wskaźników analogowych i od udawania ich.

Jest tu jeszcze multimedialny radiowy Aquatic AV iPod Stereo (głośniki tej samej marki są zamontowane po bokach nad podłogą). Niżej, niesymetrycznie po lewej stronie, znajduje się wysunięta przekładnia z kołem sterowym, a centralnie po jej prawej stronie wystaje z konsoli postument podwójnej manetki.

Nad nim jest jeszcze radio UKF. Silniki są uruchamiane z elektronicznych stacyjek przyciskami. Mniej mi się podobają przełączniki nawigacyjne naprzeciwko fotela pasażera – są jakby z innej bajki. Bardzo ładna jest natomiast kierownica.

Asymetria w umieszczeniu kierownicy wynika z tego, że kanapa ma postać jakby dwóch niezależnych foteli, z których każdy ma boczne podparcia stabilizujące sternika, zwłaszcza podczas żeglugi na stojąco. W tym celu siedzenie jest w całości opuszczane w dół do pionu. Oczywiście sternikowi jest przynależny lewy fotel, natomiast jego pasażer z prawej strony w konsoli ma mocny handreling do trzymania się podczas ostrzejszego pływania. Nad konsolą jest jeszcze mocno przyciemniona niewysoka owiewka, a u jej podstawy kompas analogowy. Poza wspomnianą siatką metalową reszta tej konstrukcji jest jednolicie szara. Jak na łódź przypisaną do innego jachtu to sporo. W zasadzie to jest w pełni samodzielna jednostka.

Z przodu przed owiewką w bryłę konsoli wbudowano jeszcze jedną kanapkę frontem ku przodowi.

Część dziobowa jest uniesiona i na stałe przykryta trójkątnym materacem słonecznym. Tylko w samym dziobie jest jeszcze kawałek podłogi z ramą stalową chroniącą dziób i ułatwiającą kotwiczenie. Pod konsolą i pod kanapą sternika znajdują się duże schowki. Ten pierwszy zawiera toaletę przenośną.

Uwagę zwraca staranny montaż i wzgląd na estetykę. Na przykład przyłącza do silników. Te elektryczne są poprowadzone w bielusińskich peszlach i specjalnymi ryjkami wprowadzone w kadłub. To samo dotyczy hydrauliki sterowania starannie umocowanej w przejściu przez kadłub. Na pierwszy rzut oka daje to poczucie czystości i luksusu.

Jacht ma starannie dobrany metalowy osprzęt. Relingi, knagi, zamki, maszt do ciągnięcia narciarza czy maszt flagowy świecą blaskiem głęboko spolerowanej stali nierdzewnej. Na tle malowania typu His Majesty's Ship robi to znakomite wrażenie.

#### RZUT OKA NA CAŁOŚĆ...

Obserwuję najpierw łódź z boku podczas manewrów w sesji fotograficznej. Pływanie niezbyt szybko, ale sprawnie z niewielkim pochylem zwraca się do każdego następnego skrętu. Pływanie robi wrażenie czystości, klarowności na pokładzie i dobrego stylu... Może to o to chodzi. Dwie panie na pokładzie prezentują się znakomicie.

Być może jednostka wywoła jeszcze lepsze wrażenie, niż w porcie, w pobliżu macierzystego megajachtu. Bo w porcie jest ono dość nijakie. Łódź ginie pośród innych. A tu, na otwartym akwenu, osoby nie najmłodsze wyglądają elegancko i dostojnie na tej techniczno-sportowej łodzi.

Po wykonaniu zdjęć przesiadam się na RIB-a. Teraz mogę mu się przyjrzeć dokładnie.

Bardzo bojowo wygląda imponująca manetka na wysuniętym panelu, pod którym jest widoczna gaśnica. Daszek, mimo że wysoki i masywny, wygląda na bardzo sztywny. Próba potrząśnięcia nie wywołuje żadnego efektu. Tyle że jego obecność, jak mnie poinformowano, „zabiera” 2 węzły prędkości maksymalnej. Kanapy mają bardzo solidne obszycie, z profilującymi szwami nadającymi przestrzenny kształt materacom. Minusem jest to, że kanapka przed konsolą nie ma handrelingów. Korzystanie z niej podczas szybkiej żeglugi może być niebezpieczne.

#### ...I PRÓBA GENERALNA

Przygotowujemy się do testu. Od naszego przewodnika dowiadujemy się, że ogólny design łodzi został narzucony przez właściciela. Za pomalowanie kopuł silników specjalnym lakierem musiał zapłacić znaczną kwotę. I to on nie chciał naklejenia typowych nakładek na tubę RIB-a.

Przystępujemy do pomiarów, ustawiając na ekranach prędkość i obroty silników. Przy minimalnych 600 obrotów /min. łódź płynie z prędkością 4 węzłów. Mierzmy czas osiągnięcia prędkości 10 węzłów. To był trudny pomiar, bo z powtórką wypadły zaledwie



przełożeniu manetek na całą naprzd przez chwilę śruby pracują w kawitacji i dopiero po sekundzie „załapują” czystą wodę. Wiąże się to z nieprzyjemnym dźwiękiem kawitujących śrub. Oczywiście przy łagodniejszym starcie to zjawisko nie wystąpi. Prędkość krążownicza to według naszego sternika prezentującego nam jacht 3400 obrotów silnika, prędkość 33 węzły i zużycie paliwa 70 litrów.

Przechodzimy teraz do maksymalnej prędkości. Przyspieszamy. Siła tego przyspieszenia wciska mnie w oparcie fotela. Teraz wiem na pewno, że to najlepsza jego konstrukcja dla tej łodzi. Błyskawicznie osiągamy 40, 45 węzłów i nadal wskazanie rośnie... 47, 48 węzłów i 5100 obrotów... 49, 50, 51 węzłów. Pomiar zatrzymuje się na 52.8 węzła przy 5500 obrotów/min. i zużyciu 200 litrów paliwa. Prawie „setka”? Może być!

#### NIEZŁE STANDARDY BEZPIECZEŃSTWA

Przystępujemy do zrobienia siatki pomiarów. Trwa to kilka minut. Wyniki umieściłem w tabeli.

Wykonuję parę ciasnych łukowań w pełnej prędkości dla odprężenia. Łódź mocno się wcina w skręt, nie ustępując sile odśrodkowej. Sterowanie jest więc bardzo precyzyjne i łatwe. I nie ma niemal stopnia uślizgu.

Genialne są te fotele. Trzymają wygodnie całe ciało, zapewniając doskonałe bezpieczeństwo. Do tego są bardzo miłe w dotyku. Ponadto, gdy dzięki nim pochylamy się w skrętach w takim samym stopniu co kadłub, mamy wrażenie szybowania nad powierzchnią wody. To jest świetne uczucie.

Pokonywanie fali nie wzbudza żadnych niepożądanych dźwięków, wszystko jest bardzo zwarte. Specjalnie obserwowałem ten dość masywny i rozbudowany daszek, bo wiem już z doświadczenia, że z tym elementem różnie bywa i to właśnie on w takich łodziach najczęściej wpada w nieprzyjemne drgania. Tutaj jest zamocowany i usztywniony znakomicie.

Zwalniam i „siadam” łodzią. Przesuwam się teraz na fotel obok, zwalniając miejsce sternikowi. Ruszamy ostro. Nie mam teraz kierownicy do trzymania się, ale stabilność zapewnia mi solidny handreling w konsoli przede mną. Nie potrzeba mi bocznej taśmy zapobiegającej wypadnięciu w skrętach między konsolą

6s

trochę kawitacji i pełny ślizg

