

JACHTING MOTOROWY



NO 3

VIB NA OKŁADCE

GALEON 480 FLY

MADE BY GALEON



KNOW-HOW

ZAKUP JACHTU – PODATKI CZ. 2

TestoSterOn

DELTA 33

TG 7.9

SAXDOR 270 GTO

KARNIC S37-X

NIKHEN AQUASUN 34



GALEON

www.galeon.pl

f @ /galeon.yachts



440^{FLY}

Połączenie luksusu i funkcjonalności, zaprojektowane z myślą o niezapomnianych wrażeniach na wodzie.



3 Pokłady



**3 Kabin
2 Łazienki**



**Pow. użytkowa
100m²**



**Limit załogi
14os**



**Rozkładane
balkony**



**Wbudowany grill
na rufie**





BAVARIA YACHTS

YACHTS & YACHTING
YACHT SALES & BROKERAGE NAVAL ARCHITECTS

Yachts & Yachting sp. z o.o.
E: Info@yachtsandyachting.pl
M: +48 601.897.779
ul. Piaskowa 3, 81-864 Sopot

yachtsandyachting.pl
bavariayachts.com



Passion made
「 BAVARIA
SR33 」

*perfect
living on board*



www.motorowy.com

Wydawca
MarineConsulting
Krepianki 5
27-600 Sandomierz

Dział Newsroom
news@motorowy.com

Redaktor naczelny
Daniel Walas
daniel.walas@motorowy.com

Sekretarz redakcji
Aleksandra Milewska

Marketing, promocja, reklama
Anna Milewska
+48 515.502.522
reklama@motorowy.com

Dział PR
Izabela Horwood
i.horwood@motorowy.com

Redakcja i korekta
Karolina Mrozek

Współpracownicy

Maciej Biechowski, Ron Bockhold, Jarosław Bryła, Sławomir J. Chodor, Wojciech Cieślak, Małgorzata Czarnomska, Zdzisław Dziurkowski, Tomasz Gonciarz, Udo Grubbe, Marek Kalper, Jacek Kijewski, Tomasz Kumor, Anna Milewska, Marek Nowak, Bogdan Parfeniuk, Tomasz Paterek, Wiesław Ptasznik, Mikołaj Tatarski, Monika Witkowska, Krzysztof Zbierski, Rex Schober i Dominik Salandre, Jacek Łodziński, Alfred J. Boer, Stefan Zubczewski, Zofia Zubczewska

Projekt graficzny
Magdalena Fudali
www.wizualna.com.pl

Łamanie i DTP
Wojciech Grzegorzyczka

Współpraca graficzna
Monika Jabłońska
www.designmj.pl

Prenumerata
e-mail: prenumerata@motorowy.com
+48 603 473 343

Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Nadesłanie materiałów do redakcji jest równoznaczne z przekazaniem praw autorskich. Redakcja zastrzega sobie prawo do zmian i skracania nadesłanych materiałów. Kopiowanie i przedruk pisma może nastąpić tylko za zgodą wydawcy. Wydawca i redakcja nie biorą odpowiedzialności za treść zamieszczanych reklam i ogłoszeń. Redakcja dokłada wszelkich starań, by publikowane informacje oraz ceny jachtów i innych produktów były prawdziwe. Nie bierze jednak odpowiedzialności za decyzje podejmowane na podstawie danych publikowanych w magazynie „Jachting Motorowy”.

Używamy jednostki cala międzynarodowego
1 cal = 25,4 mm.

Wybrane łódzie i jachty otrzymały symboliczne rekomendacje od redakcji „Jachtingu Motorowego”. Nasze wyróżnienia są absolutnie subiektywne, a ich charakter jest zdecydowanie nieocenający.

SŁOWO OD NACZELNEGO

Moi drodzy!

Koniec sezonu jest umowny i wielu z nas cieszy się wspaniałą pogodą i ciepłą wodą w innych zakątkach świata. Obecnie oferta czarteru i możliwość przemieszczania się pozwalają na uprawianie jachtingu także zimową porą. Tymczasem redakcję zaproszono na testy nowego Aquadora 400 odbywające się w Ostródzie w jeden z ostatnich ciepłych i słonecznych dni końca jesieni. W tym wydaniu prezentujemy rendery tej jednostki i jej zapowiedź, niemniej odnotowuję, że jest to bardzo ciekawa premiera, i to nie dlatego, że jest to pierwszy Aquador wybudowany w polskiej stoczni. Łódź będzie można oglądać w styczniu na targach boot, na które serdecznie zapraszam. Ta coroczna impreza w formule halowych ekspozycji jest największą jachtową uroczą w Europie. Jeśli planujesz zostać armatorem lub masz inne plany związane z szeroko pojętym jachtingiem, podróż do Düsseldorfu w dniach 18–26 stycznia przyszłego roku warto organizować już teraz.

REDAKTOR NACZELNY

Daniel Walas



Wybrane łódzie i jachty otrzymały symboliczne rekomendacje od redakcji „Jachtingu Motorowego”. Nasze wyróżnienia są absolutnie subiektywne, a ich charakter jest zdecydowanie nieocenający.



Champion „Jachtingu” to specjalne wyróżnienie dla premierowych łodzi, przyznawane przez redakcję „Jachtingu” i „Jachtingu Motorowego”.



Łódź uniwersalna zapewnia minimalne zaplecze hotelowe, choć w niektórych wypadkach zrobiliśmy wyjątki. Łódź uniwersalna nie jest jednostką w 100% sprofilowaną pod kątem określonego odbiorcy, czyli na przykład wędkarzy czy narciarzy.



Party boats – to propozycje łodzi do biesiadowania.



W zależności od długości jachtu i zasobności portfela potencjalnego nabywcy to rekomendacja dla tych, którzy cenią sobie pływanie w gronie rodzinnym.



To promocja leniwej żeglugi, niespiesznego przemieszczania się tak w warunkach spartańskich, jak i absolutnym luksusie.



Jeśli potrzebujesz łodzi do dziennego wypoczynku, szybkiego przemieszczania się czy na krótkie wypadki na śródlądziu lub wodach przybrzeżnych, a mniej istotne są dla Ciebie warunki hotelowe, zwróć uwagę na tę ikonę.



Tę ikoną opatrzyliśmy wybrane jednostki, które sprawdzają się na śródlądziu i wodach przybrzeżnych (np. Zatoka Gdańska).



Jak sama nazwa wskazuje, jednostki opatrzone tą ikoną zwróciły naszą uwagę z powodu tych wszystkich drobiazgów, które decydują o określonym poziomie luksusu. Trzeba przyznać, że luksusowych jednostek w tym katalogu jest mnóstwo, ale możesz to odkryć sam.



Biuro i spotkania biznesowe na własnym jachcie. Subiektywnie premiowaliśmy jednostki z górnym pokładem, ale i tak wszystko zależy od Twoich preferencji.



Jachty z rekomendacją na ciepłe wody.



Wędkować można z prawie każdej jednostki (odradzamy jedynie łódzie typu RIB). Nasza rekomendacja pojawia się przy kilku łodziach, które każdy amator „moczenia kija” powinien opływać.



Rekomendacja dla miłośników adrenaliny. Z pewnością znajdziesz w katalogu kilka propozycji, które wciskają w fotel.



Łódzie do zabawy na wodzie, ale także do wypoczynku.



Niektóre jachty są wprost stworzone do żeglugi morskiej lub oceanicznej. To nasza rekomendacja dla takich właśnie jednostek.

Dodatkowe plusy za:



Luksus



Osiągi



Patenty



Komfort



Bezpieczeństwo



Design

Kategorie projektowe



– oceaniczna



– pełnomorska



– przybrzeżna



– śródlądzie



eco

W NUMERZE

- 8 MEET THE VIP**
OD ZAURÓCZENIA MAZURAMI DO BIZNESU
- 20 SHORT OVERVIEW**
OTAM 90
- 22 PROJEKTY**
HOLISTYCZNE PROJEKTOWANIE JACHTÓW
WEDŁUG NUVOLARI LENARD
- 26 SUPERJACHT**
ZEELANDER8
- 28 SHORT OVERVIEW**
MANGUSTA 104 REV
- 30 SHORT OVERVIEW**
AQUILLA - KAMERALNY ZE SZWEDZKIEJ STOCZNI
- 32 SHORT OVERVIEW**
CO WIEMY O ŁÓDKACH AXOPAR 29 XC
- 38 KNOW-HOW**
BEZPIECZNE NABYCIE JACHTU - PODATKI CZ. 2
- 44 TESTOSTERON**
DELTA 33
- 52 TESTOSTERON**
KARNIC S37-X
- 58 TESTOSTERON**
SAXDOR 270 GTO
- 66 PREMIERA**
GALEON 480 FLY
- 70 PREMIERA**
AQUADOR 400 HT
- 72 TESTOSTERON**
NIKHEN AQUASUN 34
- 78 TROCHĘ TECHNIKI**
JACHTY Z PŁYWAKAMI NA WSPORNIKACH



32
Axopar 29 XC

58
Saxdor 270 GTO





BEZ SKAZY
JAK PERŁA

...PEARL
BOUTIQUE YACHT BUILDER
SINCE 1998



Wszystkie jachty Pearl są budowane przez wiodącą w branży stocznię. Ich konstrukcja oraz projekt wnetrz są kompleksowe i wszechstronne. Pięcioletnia gwarancja to komfort bezproblemowego użytkowania przez długie lata. Wierzymy także, że prawdziwa jakość to także niezawodność i perfekcja.



TAK DOSKONAŁY JAK PERŁA,
DOSKONAŁY BO NA TO ZASŁUGUJESZ





OD ZAUROCZENIA MAZURAMI DO BIZNESU

– ROZMOWA Z MACIEJEM LICKIEWICZEM Z ASCOT POLSKA



Marek Nowak

Dwie mariny, plaża publiczna, domy wielorodzinne nad brzegiem jeziora – inwestycje Ascot Polska zmieniają Mazury. Jest to jednak także przykład pokazujący, że można to robić odpowiedzialnie, mając zakotwiczenie w żeglarskiej pasji.

Przystań Nautica to inwestycja powstała nad jeziorem Święcajty, w Kolonii Rybackiej, tuż obok Węgorzewa. Otwarto ją dla gości wiosną 2024 roku. Mieści około 150 jednostek pływających. Powstał tu także kapitanat, przestrzeń edukacyjno-szkoleniowa, sanitariaty, sauna, wypożyczalnia rowerów oraz plac zabaw dla dzieci. Port zapewnia szeroki zakres usług dla żeglarzy, turystów oraz rezydentów, daje firmom czartero-

wym możliwość rozszerzenia oferty w północnej części szlaku Wielkich Jezior Mazurskich.

Odpowiedzialna za budowę mariny jest firma Ascot Polska, która już od pewnego czasu prowadzi inwestycje deweloperskie w regionie. Rozmawiamy z jej przedstawicielem, Maciejem Lickiewiczem, odpowiedzialnym za realizację tego i kilku innych mazurskich projektów deweloperskich.

Dlaczego wybraliście Mazury jako obszar działalności inwestycyjnej?

Maciej Lickiewicz: Ponieważ jest to piękny kawałek Polski, który bardzo długo pozostawał niedoinwestowany. Jeszcze dziesięć lat temu praktycznie nie istniał tu rynek nowych nieruchomości, a drogi dojazdowe były zniszczone. Sprawdziły się nam także wcześniejsze inwestycje w tym regionie, więc zdecydowaliśmy się na kolejny krok.

Od czego się zaczęło?

Naszą pierwszą inwestycją na Mazurach była wielorodzinna Villa Nautica w Rydzewie. Był to nieduży, butikowy projekt, jednak już w jej przypadku mieliśmy na uwadze potrzeby żeglarzy. Z myślą o nich wybudowaliśmy niewielki pomost cumowniczy, co w krótkim czasie spotkało się z uznaniem nabywców i wyróżniało nas na rynku wakacyjnych apartamentów.

Z podobnym przedrostkiem jest jeszcze na Mazurach, a konkretnie w Wilkasach, na zachodnim brzegu jeziora Niegocin, osiedle Nautica Resort, sąsiadujące z Nautica Mariną. To, jak rozumiem, dopełnia wasze deweloperskie portfolio?

Tak. Resort położony jest bezpośrednio nad jeziorem Niegocin, tuż przy ujściu kanału Niegocińskiego. To centralny punkt Szlaku Wielkich Jezior Mazurskich i świetna baza wypadowa dla rejsów po Mazurach. Budowę tego spokojnego, położonego w głuszy portu ukończono w 2021 roku. Otoczony jest z dwóch stron wodą, a od lądu niemal w całości terenami zielonymi. Zadbaliśmy, by każdy z budynków miał oś widokową na wodę. Jednocześnie Nautica Marina położona jest blisko ratusza, czyli niedaleko centrum Giżycka. Lokalizacja ta łączy więc w praktyce bliskość natury z możliwością korzystania z prze-

strzeni rekreacyjnej i wypożyczalni sprzętów wodnych, które stworzyliśmy w 2024 roku.

Nowe osiedle jest ingerencją w krajobraz Mazur.

Nie za dużą?

Planowaliśmy i budowaliśmy naszą inwestycję z poszanowaniem przyrody. Chcieliśmy też, by wpisała się w przestrzeń miejscowości, która w naturalny sposób się rozwija. Współpracowaliśmy też z lokalnymi architektami z pracowni Chilliart, którzy dobrze rozumieją lokalną specyfikę i projektują, minimalizując ingerencję w środowisko. Nie grodziliśmy terenu osiedla ani linii brzegowej, a promenada, która prowadzi

ZADBALIŚMY,
BY KAŻDY Z BUDYNKÓW
MIAŁ
OŚ WIDOKOWĄ
NA WODĘ

We ♥ water

boot
Düsseldorf

All water sports.
One community.

18 – 26 JAN 2025

kup swój bilet: boot.com



do portu, ma wpisywać się w pieszy ciąg komunikacyjny łączący Wilkasy z Giżyckiem. Nautica Marina, choć w pewnym stopniu zastępuje istniejący wcześniej w pobliżu port Tabat, budowana była od podstaw i ma też nieco inny charakter niż większość mazurskich portów.

Co ją wyróżnia?

Pomyślana jest jako przestrzeń głównie dla mieszkańców i rezydentów, choć jest także dostępna dla gości. Staraliśmy się stworzyć miejsce otwarte, wygodne i nowoczesne. Efekt zaskoczył nas samych. Regionalne media uznały przestrzeń przy porcie i Nautica Resort za najlepszą plażę w województwie warmińsko-mazurskim. Wierzymy, że takie inicjatywy podnoszą wartość całego regionu, przyciągają kolejne inicjatywy i pomysły.

Jakie są aktualne ceny za cumowanie w Marinie Nautica?

Cumowanie jachtu to koszt 200 zł, a miejsce rezydenckie od 7 tys. zł za jednostkę. Zaznaczę przy tym, że nie pobieraliśmy dodatkowych opłat za osoby, a w cenę wliczony jest też prąd,

woda i dostęp do sanitariatów. Od 2024 roku rozbudowaliśmy ofertę portu o saunę, wypożyczalnię sprzętów wodnych i zimowanie jachtów. Na terenie mariny są platformy wypoczynkowe oraz jeden z najlepiej ocenianych lokali gastronomicznych – Nautica Beach Bar z muzyką na żywo, miejscem na postój łodek i fenomenalnym widokiem na jezioro. Nautica Marina to pewnie port rezydencki, ale przestrzeń wokół stała się jednym z popularniejszych miejsc w Giżycku.

Wróćmy do Węgorzewa. Nie jest to miejscowość tak popularna, jak Mikołajki czy Giżycko. Dlaczego wybór padł na tę właśnie okolicę?

Zmienialiśmy charakter terenów poprzemysłowych – niegdyś stał tu tartak – na tereny turystyczne. Gmina Węgorzewo ma pod tym względem naprawdę wiele do zaoferowania. Przyśtań Nautica ma mieć także szerszy wpływ na turystykę. Naszym wspólnym celem było otwarcie północnej części szlaku Wielkich Jezior Mazurskich. Zależało nam także na ekologicznej infrastrukturze, stworzeniu przestrzeni zabaw dla dzieci.

Budowa taka jak ta z pewnością nie pozostaje bez wpływu na okolicę. Czy zmiany, które wprowadzaliście, spotkały się pozytywnym przyjęciem mieszkańców? Czy tartak, który tam wcześniej istniał, nie był zabytkiem?

EKOLOGICZNA INFRASTRUKTURA
Z PRZESTRZENIĄ
DLA DZIECI

SANLORENZO



Where elegance meets versatility.

SANLORENZO

POLAND

Patrick Marine Sp. z o.o.
ul. Wiertnicza 155
02-952 Warszawa
Poland
t +48 50 1446233
patryk@sanlorenzopoland.com

sanlorenzoyacht.com

SD 90/

W 2024 NAUTICĘ ODWIEDZIŁO 7 TYS. ŻEGLARZY

Na koncert otwierający nowy port przyszło kilkaset osób, w tym mieszkańcy Kolonii Rybackiej czy Węgorzewa. Wracając do kwestii historii, tartak uległ zniszczeniu w wyniku pożaru w 2011 roku i od tamtego czasu nie odbudowano go. W praktyce zmienialiśmy zapuszczony, betonowy parking dla TIR-ów i nieczynną, nie jestem nawet pewien czy legalną, stację benzynową, w marinę. Nawiązaliśmy do dawnej architektury, przypomnieliśmy historię miejsca i skorzystaliśmy z elementów terenu tak, by budynki przystani wpisywały się w krajobraz. Ponadto od początku realizowaliśmy tę inwestycję we współpracy z lokalnymi władzami i wykonawcami, którzy są stąd, mają doświadczenie i zrozumienie dla lokalnych potrzeb i specyfiki. Mogliśmy liczyć na wsparcie i rady burmistrza Węgorzewa, zaś umowę na roboty budowlane podpisaliśmy z konsorcjum lokalnych przedsiębiorców. W efekcie powstała nowa, otwarta dla mieszkańców i żeglarzy przestrzeń z gastronomią, placem zabaw i terenami rekreacyjnymi, na których organizowane są koncerty. Zagospodarowanie terenu, projekt wykonawczy oraz budowlany zostały przygotowane przez giżyckie biuro archi-

tektoniczne. Inwestycja skorzystała też z niemałego dofinansowania (1,8 mln euro) w ramach Norweskiego Mechanizmu Finansowego, którego operatorem jest Polska Agencja Przedsiębiorczości. Projekt miał stworzyć pierwszą w skali kraju, kompleksową ekomarinę, nawiązującą do dziedzictwa żeglarstwa lodowego przez wdrażanie rozwiązań prośrodowiskowych.

Powiódł się?

Nie mam co do tego wątpliwości. W Przystani Nautica znajdziemy miejsca postojowe dla jachtów, strefę rezydencką, czarterową, nowoczesny kapitanat, sanitariaty i saunę. W porcie funkcjonuje też wypożyczalnia rowerów, wpisująca się w infrastrukturę Mazurskiej Pętli Rowerowej i koncepcję FitCity Węgorzewo. Port w 2024 roku odwiedziło 7 tys. żeglarzy. Jeżeli pogoda pozwoli, będziemy organizować latanie na bojach, nawiązując do historii jeziora Świącajty.

Mówił pan, że rynek nowych nieruchomości na Mazurach przez długi czas praktycznie nie istniał. Czym było to spowodowane?

Wskazałbym tu kilka czynników. Sezon turystyczny na Mazurach jest krótszy niż w miejscowościach nadmorskich czy w górach. Mamy oczywiście pierwszą majową falę żeglarzy, którzy wówczas wodują jednostki, ale ich aktywność ponownie zamiera po długim weekendzie. Przez długi czas większość przybywających tu osób przyzwyczajona była też do spędzania czasu na lądzie pod namiotami lub na kempingu i nie szu-





SUZUKI DF350A

REWOLUCJA W ŚWIECIE INNOWACJI

Poczuj pęd powietrza! Silniki Suzuki DF350A to ogromna moc 350 KM, przyspieszenia i prędkości. To też scenariusz na wspaniałą przygodę tam, gdzie jej zapragniesz: na jeziorze czy morzu. Suzuki DF350A jest spotkaniem dwóch światów: innowacji i niezapomnianych przeżyć!

suzuki.pl/marine





kała bardziej komfortowych warunków. Owi *heavy userzy* wciąż są tu oczywiście obecni. Sam w ten sposób spędzałem tu czas z rodzicami w latach 90., ale pewne zmiany musiały nadejść, a i oczekiwania znacznie wzrosły.

To kwestia zmiany pokoleniowej?

Nie tylko. Żeglarstwo, a w szczególności motorowodniactwo, jest coraz bardziej dostępne, demokratyzuje się. Wpływa to na liczbę łodzi na szlaku, zmieniają się też potrzeby współczesnych żeglarzy. Coraz częściej oczekują oni wygodnych i bezpiecznych miejsc do cumowania, a turyści także bazy noclegowej. Obserwuję sytuacje, w których tylko część rodziny dzieli żeglarską pasję, a pozostali jej członkowie wolą odpoczywać na brzegu.

Jakie jeszcze trendy zauważa pan na Mazurach?

Popularniejszy stał się czarter, znacznie też powiększyła się oferta jachtów wynajmowanych na krótki czas. Podobnie jest zresztą na rynku nieruchomości, część osób udostępnia swoje mieszkania czy apartamenty, by generowały bierny dochód.



MAZURY
BARDZO ZMIENIŁY SIĘ
OD LAT 90.

Windy
SPIRIT OF SCANDINAVIA



W34 **Alizé**

– 34 stopy czystej perfekcji

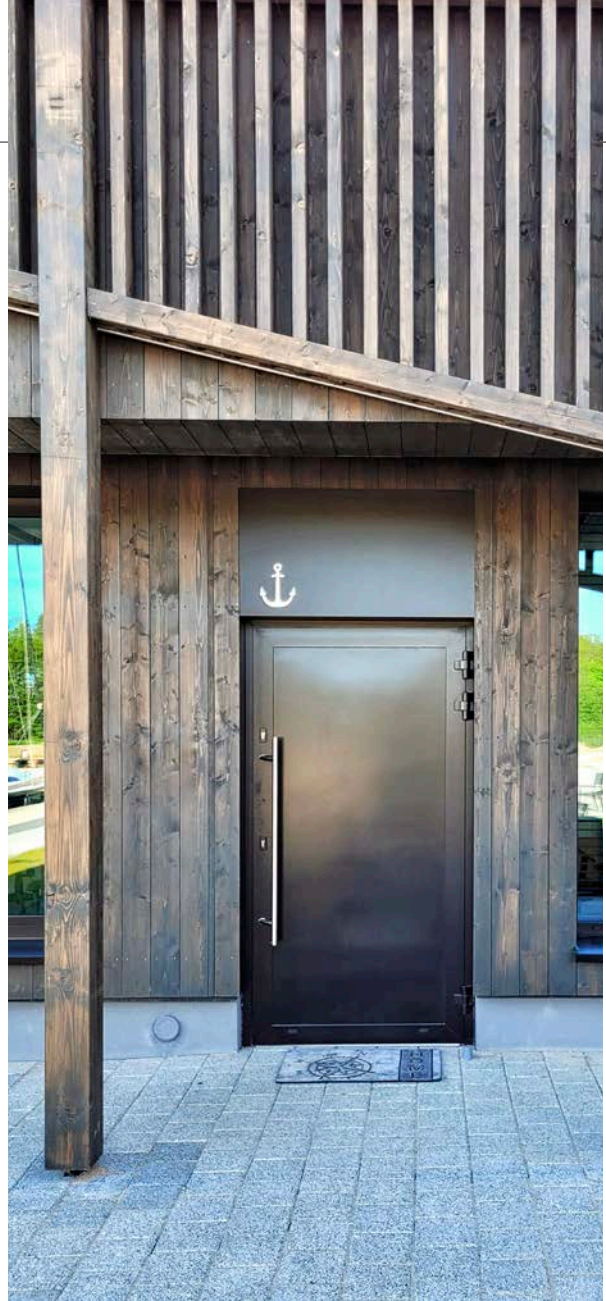


T +48 58 662 36 38

SKYBOAT

www.sky-boat.pl

wyłączny dystrybutor





Dziś, by pływać, nie musimy już posiadać jednostki na własność i troszczyć się o jej zimowanie. Zmienił się też stosunek liczby jachtów żaglowych i motorowych. Poza motorówkami coraz częściej widuje się też skutery wodne. Część miejsc w przystani przeznaczyliśmy tylko na potrzeby ich cumowania. Co ciekawe, skutery na Mazurach nie są używane tylko przez młodych, szukających adrenaliny ludzi. To stereotyp. W praktyce bardzo wielu czterdziesto- i pięćdziesięciolatków uprawia ten sport. Rośnie też świadomość ekologiczna. Podejmowane są działania promujące odpowiedzialność w tym zakresie. Trafiają na podatny grunt, bo żeglarze także tego oczekują. Odpowiadamy na to, udostępniając żeglarzom i motorowodniakom infrastrukturę do odbierania nieczystości z łodzi.

Czy nadal widoczne jest żeglarstwo rodzinne, podobne do tego, jakiego doświadczył pan przed laty?

Oczywiście, chociaż w nim także zachodzą zmiany. Rzadsze są wyjazdy całych rodzin na kemping, częstsze jednego rodzica z dziećmi. Sam tego doświadczam. W minionych sezonach udawało się nam, jako grupie przyjaciół i znajomych, zorganizować wspólne rejsy ojców. Trzy łódki, kilku żeglarzy, gromadka dzieci pod opieką. Wejścia do portów załogi, w której

skład wchodzi piętnaścioro dzieciaków, nie mogły pozostać niezauważone.

To znaczy?

Dzieci z natury są raczej głośne i aktywne, a gdy ktoś orientował się w charakterze naszego rejsu, wyrażał pozytywne emocje. Mamy nadzieję, że nasze dzieci także to zapamiętają i docenią po latach.

Czy większość pańskiej żeglarskiej przygody łączy się z Mazurami?

Tak, chociaż mam też patent sternika morskiego i regularnie pływam także po większych akwenach.

Po naszej rozmowie nie mam wątpliwości, że planując przyszłoroczny urlop na Mazurach, warto uwzględnić w nim Węgorzewo. Proszę jeszcze przedstawić aktualne stawki w Przystani Nautica.

Cennik jest dostosowany do rozmiaru jednostki pływającej. Najtańsze było krótkie cumowanie skutera do trzech godzin. Kosztowało to 20 zł. Podobny czas dla jachtu kosztował 30 zł, a stawki za postój dobowy zaczynały się od 50 zł z uwzględ-



fot. arch. Ascot Polska

nieniem dostępu do prądu, wody i wyrzucenia śmieci. W Przystani Nautica oferujemy szerszy zakres usług, łącznie z pomocą w odprowadzeniu nieczystości z jachtu, dostarczeniem taczki drewna na ognisko, sesją sauny portowej czy doładowaniem elektrycznego samochodu. Szczegółowe, aktualne ceny podane są na stronie internetowej. Chciałbym też podkreślić, że sam port to dziś tylko jeden z elementów układanki. Ludzie szukają doświadczenia, dlatego poza infrastrukturą portową rozwijamy też gastronomię i usługi rekreacyjne. Nasz zaangażowany i doświadczony zespół przywita każdego żeglarsza uśmiechem, a w razie potrzeby zaoferuje pomocną dłoń. I, oczywiście, zgadzam się z panem – planując urlop na Mazurach, warto pomyśleć także o pięknej północnej części szlaku. ■



PAMIĘTAMY, BY W PLANACH
MIEĆ TAKŻE ODWIEDZENIE
PÓŁNOCNEJ CZĘŚCI MAZUR



YACHTS & YACHTING
YACHT SALES & BROKERAGE | NAVAL ARCHITECTS

Yachts&Yachting sp. z o.o.
E: Info@yachtsandyachting.pl
M: +48 601.897.779
ul. Piaskowa 3, 81-864 Sopot
bavariayachts.com

Passion made
BAVARIA
SR36

*perfect
living on board*





FLAGOWY NOWY I ROCZNICOWY OTAM 90 GTS

Włoski producent jachtów OTAM na przypadające w tym roku 70-lecie istnienia przygotował specjalny prezent. OTAM 90 GTS zadebiutował na arenie międzynarodowej podczas wrześniowego Festiwalu Jachtów w Cannes.

OTAM 90 GTS, należący do kategorii jachtów poniżej 24 m, zachwyca przyszłych użytkowników indywidualnym komfortem, przestrzenią i luksusem. Jacht wyposażono w podwójne silniki MTU o mocy 2600 KM, które w połączeniu z napędami Arneson po wejściu do wody pozwolą osiągnąć prędkość ponad 40 węzłów.

Współpraca stoczni z Giuseppe Bagnardim z firmy projektowej BG sprawiła, że OTAM 90 GTS otrzymał niestandardowe

detale. Na przykład konsola w kiosku inspirowana jest rozwiązaniami stosowanymi w samochodach wyścigowych, a jej struktura z włókna węglowego przypomina owiewkę systemu „halo” używaną w Formule 1 i innych samochodach sportowych. Konstrukcja ma zintegrowany i niezależny system chłodzenia utrzymujący stałą temperaturę elektroniki. Wloty powietrza z przodu jachtu i „fajki” na hardtopie przypominają maskę i dach luksusowych samochodów o wysokich osiąгах.

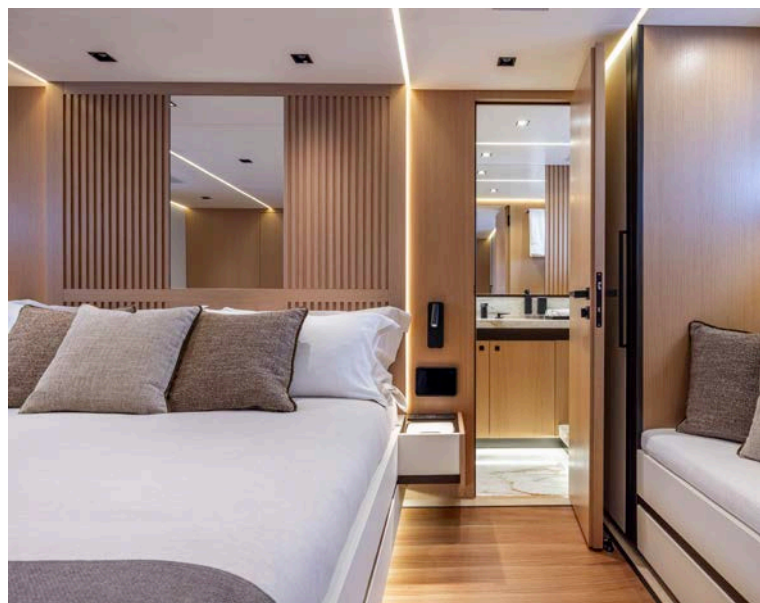
Kadłub pokryto srebrną metaliczną farbą z brązowymi akcentami, specjalnie opracowaną dla właściciela przez Awlgrip, producenta farb jachtowych.

Układ nowego OTAM 90 GTS, oczywiście w pełni niestandardowy, składa się z trzech kabin z łazienkami zaaranżowanymi luksusowo, ale w minimalistycznym sportowym stylu. Pod pokładem znajduje się pełnowymiarowa kabina właściciela, kabina VIP i trzecia kabina dla gości oraz salon na głównym pokładzie.

Na głównym pokładzie, oprócz ogromnego przytulnego kokpitu z otwieranym hardtopem znajduje się specjalne wejście do kuchni celowo oddzielonej od strefy VIP, duża strefa plażowa na rufie oraz okazała platforma kąpielowa. Następnie obszerne i wygodne przejścia boczne prowadzą do przestronnej jadalni ze strefą relaksu.

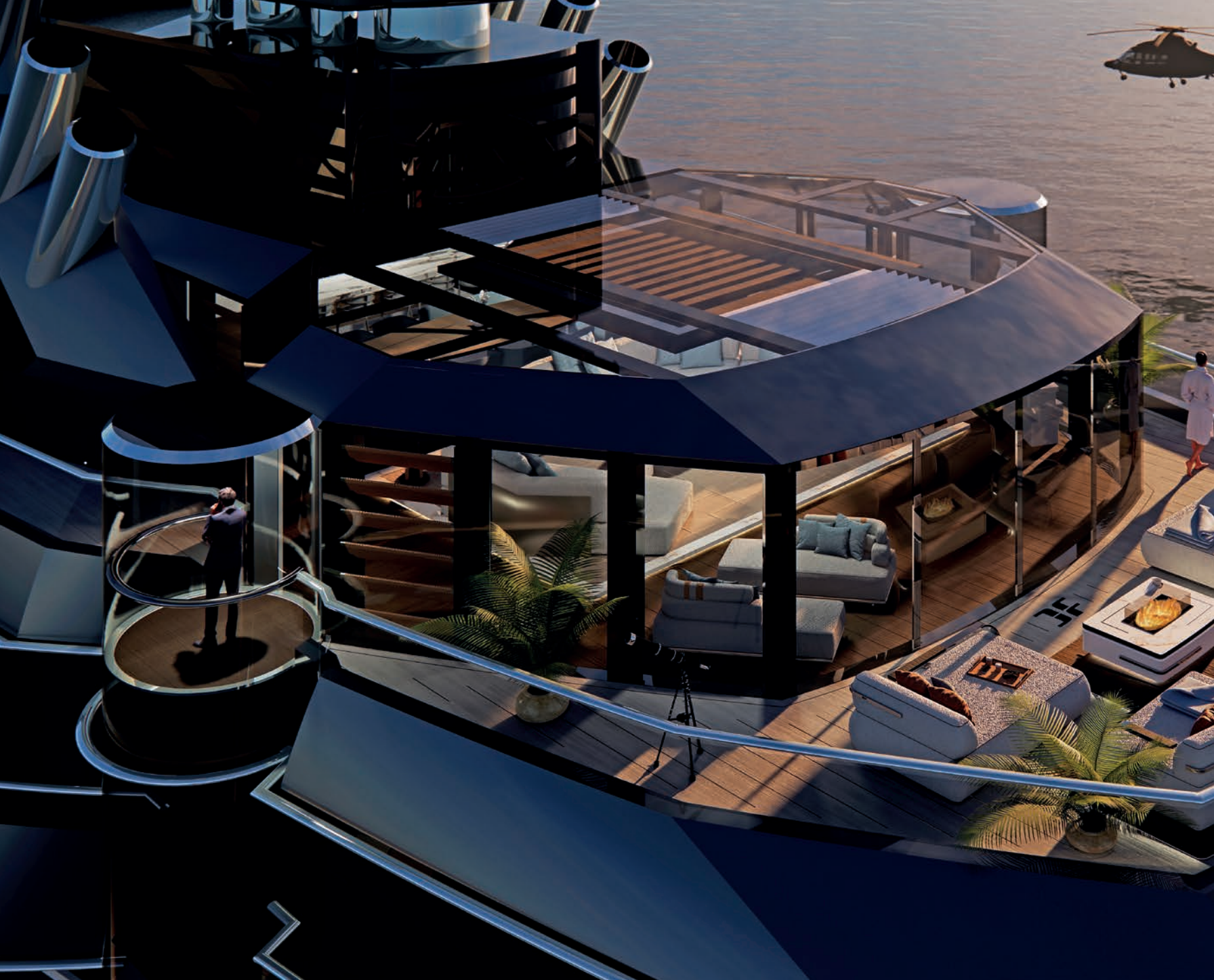
Wśród nieskończonych możliwości dostosowywania OTAM 90 GTS wyróżniają się: boczne okna o pełnej lub jednej drugiej wysokości, pojedyncze lub podwójne okno kadłuba dla głównego apartamentu; większy lub mniejszy garaż, w tym przypadku mieszczący tender o szerokości 4,35 m. OTAM 90 GTS dostępny jest także w wersji z hardtopem i z zamkniętym salonem na pokładzie głównym.

– Jak w przypadku wszystkich naszych jachtów, każdy szczegół OTAM 90 GTS – techniczny i estetyczny – został opracowany wspólnie z właścicielem i dla niego, tak aby jego osobowość znalazła w nim odzwierciedlenie – mówi Matteo Belardinelli, menedżer sprzedaży i komunikacji OTAM. – Nic nie jest pozostawione przypadkowi, mocno wierzymy, że nasze rzemieślnicze podejście jest ostatecznym wyrazem ekskluzywności i luksusu. Naszą misją jest umożliwienie klientom wyrażenia siebie i cieszenia się budową i projektowaniem, aby stworzyć coś naprawdę wyjątkowego – dodaje. ■



fot. arch. Otam





HOLISTYCZNE PROJEKTOWANIE JACHTÓW WEDŁUG NUVOLARI LENARD

Dla Carla Nuvolariego i Dana Lenarda – współzałożycieli włoskiego domu projektowego Nuvolari Lenard – zmiany są nie tylko mile widziane, ale także stanowią coś, czego należy aktywnie szukać. Zmiana jest tym, co napędza język projektowania, a także tym, co jeszcze bardziej zbliża formę i funkcjonalność.



Dla wielu zewnętrznych obserwatorów jacht jest tym, co widzą na zewnątrz, a płynne, rzeźbione linie sugerują postępowy rozwój projektu. Jest to obszar dobrze znany zespołowi Nuvolari Lenard, który stworzył jedno z najbardziej kultowych jachtów współczesnych czasów, takie jak Nord o długości 141,6 m, Ahpo o długości 115 m i Comfortably Numb o długości 60,3 m, a jednocześnie wyznacza nowe standardy dzięki innowacyjnym projektom, takim jak 202-metrowy Centrefold lub NLPlus oddający istotę idealnego superjachtu w 52 m.

Aczkolwiek, jak podkreśla Dan Lenard, wygląd zewnętrzny to tylko część równania projektu, a jego związek z układem i projektem wnętrza jest nieodłączny. Lenard niedawno przejął odpowiedzialność za kierownictwo artystyczne działu projektowania wnętrza studia, przez co wzmocnił interakcję formy i funkcji, a jednocześnie ożywił istotę tego, czym może być wnętrze. – Jacht – wyjaśnia – należy pojmować całościowo, a oddzielenie projektu zewnętrznego od projektu



wewnętrznego ogranicza możliwość wyniesienia całego projektu jachtu na wyższy poziom – czyli na poziom dzieła sztuki.

Wszystko to jest częścią ciągłego dążenia do zmian, patrzenia w przyszłość i odnawiania podejścia zespołu do projektowania. Staje się to też coraz bardziej istotne w miarę zmiany postaw właścicieli, zarówno pod względem stylu, jak i środowiska. – Wyraźnie dostrzegamy oczekiwania współczesnych armatorów, którzy niezależnie od wieku myślą inaczej i myślą młodziej – mówi Nuvolari. – Pandemia covidu zapoczątkowała nową erę – w ostatnich latach w projektowaniu wnętrza często dominował wygląd i nadmiar stosowania specjalnych (i drogich) materiałów – dodaje.

– Chcemy odwrócić to równanie – kontynuuje – wprowadziwszy trend, który będzie oznaczać wywyższenie prawdziwego designu, mniej formalności w otoczeniu, mniejszy nacisk na dekorację i projektowanie wnętrza skupione całkowicie na indywidualności i dobrym samopoczuciu.

MECHANICZNA ORANŻERIA

Aby osiągnąć tę fundamentalną zmianę, zespół Nuvolari Lenard koncentruje się na dwóch aspektach: wyjątkowej dbałości o proporcje oraz skrupulatnym planowaniu układu i korzystaniu ze światła. – W tym miejscu widać powiązanie z wyglądem zewnętrznym – wyjaśnia Lenard – ponieważ nacisk na światło wpływa na związek z wyglądem zewnętrznym jachtu, który określa kształt i położenie okien.

Przykład takiego przejścia w stronę nowego trendu można znaleźć w projekcie Orangerie of the Centrefold – przestrzeni, która pozostaje w ciągłości z otoczeniem, zdominowana przez motywy światła, o czystym stylu, który nie wykracza poza formalizm lub niepotrzebne upiększenia. W przestrzeni dominują ogromne przeszklenia, otaczające przestrzeń w pionie i nad głową. – To wnętrze jachtu, w którym goście mogą poczuć emocje i wrażenie przebywania na zewnątrz – wyjaśnia Lenard.



ZRÓWNOWAŻONY INTERES

W parze z przemyślanym podejściem do wnętrza pojawia się kolejny ważny element: dążenie do większej równowagi ekologicznej i lepszego samopoczucia klientów. Jest to aspekt stanowiący drugą siłę napędową odnowionego podejścia Nuvolari Lenard do projektowania wnętrza.

Idea Nuvolari „zrównoważonego interesu” przejawia się między innymi w wyborze materiałów i technik budowy wnętrza. Firma na wstępie podaje armatorom wiele informacji, aby wyjaśnić te aspekty i pomóc im w dokonaniu wyboru.

– Mamy tendencję do uważania materiałów za „zrównoważone”, kiedy w rzeczywistości one tylko sprawiają wrażenie zrównoważonych, a innym razem potępiamy użycie innych materiałów tylko dlatego, że mamy ograniczone lub zniekształcone informacje na ich temat – mówi Lenard.

Jako przykład Nuvolari wskazuje na skórę naturalną. – Często krytykujemy jej użycie, preferując skóry syntetyczne – tłumaczy – ale zapominamy, że jest to produkt uboczny przemysłu spożywczego i jeśli nie zostanie użyty, będzie usunięty, co poważnie wpłynie na środowisko.

Takich przykładów jest mnóstwo i dlatego Nuvolari Lenard prosi swoich dostawców o dokładne informacje na temat pochodzenia materiałów oraz technik stosowanych przy ich produkcji, aby wybrać te lepsze dla środowiska. – Dobre samopoczucie stało się jednym z głównych oczekiwań armatorów

NATURALNE SKÓRY SĄ EKOLOGICZNE



projektowania. – Sukces w projektowaniu wnętrza nie jest już tylko stylistyczny, ale holistyczny, i obejmuje wszystkie aspekty projektu: projekt wnętrza, związek z projektem zewnętrznym oraz wiedzę i prawidłowe użycie odpowiednich i zrównoważonych materiałów i technik – podsumowuje Lenard. – Ten oparty na współpracy i innowacyjny proces jest dokładnie tym, co Nuvolari Lenard opracował i stosuje przy realizacji swoich projektów wnętrza. W ten sposób zamierzamy stworzyć nową generację kultowych projektów zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz. ■

fot. arch. Nuvolari Lenard

– dodaje Nuvolari – dlatego chętnie informujemy ich o tym, jak zastosować konkretne materiały oraz jak określone techniki konstrukcyjne wpływają na wystrój wnętrza.

Zespół bierze dalej pod uwagę kwestie środowiskowe, włączając wpływ lotnych związków organicznych (LZO) i uwalnianie we wnętrzach toksycznych substancji, utrzymujących się długo po dostarczeniu jachtu. Jest to ważne, ponieważ mogą mieć wpływ na jakość wdychanego powietrza – to kwestia szeroko dyskutowana w inżynierii lądowej, ale jeszcze nieporuszana szerzej w żeglarskim świecie. Nuvolari Lenard pilnie omawia z firmami zajmującymi się wykończeniami wnętrza techniki i materiały budowlane neutralizujące te negatywne skutki.

Akceptując zachodzące zmiany, Nuvolari Lenard rozwija nie tylko własne techniki projektowania, ale także samą ideę



ZEELANDER 8

– FLAGOWIEC W OKREŚLONYM STYLU



Holenderska stocznia Zeelander Yachts ma w portfolio wiele udanych jednostek, ale od tego roku cieszy się zwodowanym flagowcem Zeelander 8, którego zmysłowe linie zewnętrzne przekładają się na wykwintne wnętrza i zapierający dech luk superjachtu.

Łącząc ponadczasową stylistykę z naturalnym światłem i sporymi wymiarami, wnętrze prezentuje przestrzeń życiową na miarę tego segmentu jachtów. 24-metrowej długości jacht łączy wykończenie superjachtu z elegancką strefą rozrywki zaprojektowaną na otwartym planie oraz kabinami zapewniającymi luksusowe prywatne sanktuarium.

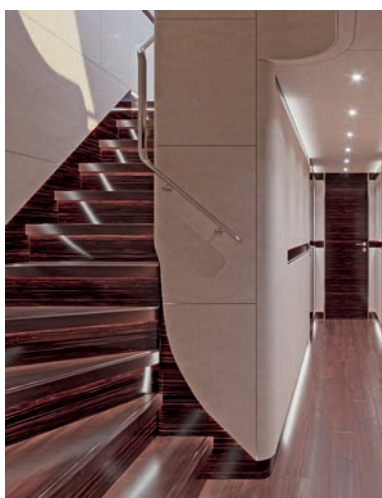
Częścią geniuszu marki Zeelander jest efektywne korzystanie z ogromnej objętości generowanej przez jej projekty. Widać to wyraźnie w projekcie salonu znajdującego się na głównym pokładzie. Jego pełna długość pozwala na wygospodarowanie miejsca dla przytulnej sofy, eleganckiej jadalni i ergonomicznego stanowiska sternika. Przez charakterystyczne dla Zeelandera zaokrąglone okna oraz szyberdach wpada naturalne światło oświetlające subtelne naturalne odcienie elementów wykończenia wnętrza – tutaj szara lniana tapicerka, tam kremowa skóra z haftem diamentowym.

Zeelander ma obsesję na punkcie szczegółów i nie pozostawia niczego przypadkowi. Kuchnię umieszcza po prawej stronie salonu. Przez całą długość salonu

biegnie płaska zabudowa robocza, na której znajdują się tylko najpotrzebniejsze rzeczy: wykonany na zamówienie zlew ze stali nierdzewnej z pasującym kranem i płytą indukcyjną. Nie ma tu nic zbędnego. Na całym jachcie pojawiają się szafki z laminatu imitującego drzewo hebanowe Macassar. Każdy pasek i panel to laminat wysokociśnieniowy – jest to celowa decyzja podjęta przez Zeelandera, aby wyeliminować zużycie i konserwację bez utraty ciepłej estetyki prawdziwego drewna.

– Doświadczenie posiadania jachtu Zeelander jest równie ważne, jak styl życia, jaki on umożliwia – mówi Sietse Kooopmans, założyciel Zeelandera. – Tak jak wybór najlepszych skór i starannie wypolerowanej stali nierdzewnej, efekt cieszy zmysły, a niskie wymagania konserwacyjne sprawiają, że łódź spędza więcej czasu na wodzie, a mniej na nabrzeżu. Jest to filozofia, którą Zeelander rozciąga również na rygorystyczną inżynierię – dodaje.

Jeśli pokład główny stanowi wspólną przestrzeń społeczną, to dolny pokład przeznaczony jest dla właściciela i jego rodziny lub gości. Szerokie schody prowadzą poniżej na pokład,



for. arch. Tom van Oossanen

na którym dominuje wspaniała jasna kabina armatorska. Znajduje się tu podwójne łóżko typu king size oraz elegancka łazienka. Jest tu również mnóstwo miejsca do przechowywania ubrań. Przy przestronnym korytarzu usytuowano dwie kabiny gościnne wyposażone w łóżka typu queen size oraz łazienki. Przestrzeń nad głową jest duża, a pokaźne okna wpuszczają do środka sporo naturalnego światła. Dla załogi przygotowano dwie jasne kabiny na dziobie łodzi. Obie mają łazienki oraz wydzielone przejście do mesy dla załogi. Identyczna jakość wykończenia i stylistyka sprawiają, że jacht stanowi spójną całość.

Za główną kabiną znajduje się sporych rozmiarów garaż na tender. Jest tu miejsce do przechowywania np. Williamsa 395

Sportjet. Dzięki opcjonalnym miejscom można tu także garażować dwa Seaboby F5SR.

Sietse Koopmans twierdzi, że jest to jacht dla koneserów. Określa go jako ponadczasowy, ale współczesny, a jego wnętrze jako eleganckie, ale powściągliwe, wyrafinowane. Założyciel marki Zeelander, podkreślając mocne strony jachtu, dodaje: – Przy całkowitej długości 24 m jest to duży jacht, dający oczywiście większą objętość i możliwości niż jej mniejsze siostry. A jednak jacht jest w każdym calu Zeelanderem i ma wszystkie cechy, które uczyniły markę obiektem pożądania właścicieli na całym świecie. Cichy jak szept, mimo dużej mocy, Zeelander 8 to naprawdę jacht dla koneserów – kończy wypowiedź. ■



fot. arch. Mangusta Yachts

MANGUSTA 104 REV

– LUKSUSOWY KLASYK NA STRUDZE

Włoska stocznia Mangusta odnotowała w tym roku kilka sporych sukcesów. Najciekawszym było zwodowanie szóstego modelu Mangusta 104 REV, należącego do kultowej już linii luksusowych jachtów sportowych Mangusta Maxi Open.

Mangusta 104 REV łączy, charakterystyczne dla tej włoskiej marki, tradycyjne smukłe i sportowe linie z eleganckim, zrównoważonym stylem aranżacji pokładu i części mieszkalnej. Dział Inżynierijny stoczni nawiązał współpracę z firmą projektową „Lobanov design”, aby na nowo zinterpretować zarówno formę, jak i treść tej niezwykle udanej linii, zachowując jednocześnie charakterystyczne cechy Mangusty i jeszcze bardziej je udoskonalić poprzez harmonijne i przyciągające wzrok rozwiązania projektowe.

Jednostkę zbudowano z materiałów kompozytowych w zakładzie Grupy w Viareggio. Podobnie jak jej poprzedniczki, uosabia wieloletnie doświadczenie Stoczni w stosowaniu laminatów do tworzenia dużych jachtów zaprojektowanych z myślą o wyśrubowanych osiąгах. Tak samo jak jej pięć poprzedniczek z tej samej linii, szósta Mangusta 104 REV może pochwalić się najnowocześniejszymi rozwiązaniami technicznymi, osiągać imponujące prędkości oraz zapewniać wysoki komfort. Wysoce wydajny kadłub i mocny układ napędowy, składający się z dwóch silników Rolls Royce MTU o mocy 2600 KM sprzężonych z dyszami strugowodnymi Kongsberga, zapewniają zoptymalizowane zużycie paliwa. Jacht może

osiągać prędkość maksymalną 35 węzłów i prędkość przelotową 25 węzłów.

Mangustę 104 REV opracowano ze szczególnym naciskiem na redukcję hałasu i wibracji, co w połączeniu z niezwykle jasnymi wnętrzami i dużą objętością, zapewnia maksymalny komfort na pokładzie, niezależnie od prędkości przemieszczania się, czy podczas pobytu na przystani lub zatoce, w której właściciel zdecyduje się spędzić czas na kotwicy. Przestrzenie zewnętrzne stają się jeszcze bardziej przestronne i przyjemne dzięki górnemu pokładowi doskonale zintegrowanemu z profilem jachtu.

Mangusta 104 REV to przykład tego, jak zaawansowana technologia i design mogą korelować na nowoczesnym jachcie, który odznacza się wysokimi osiągami, komfortem i bardzo charakterystycznym stylem, a jednocześnie jest kontynuacją tradycji Mangusty.

Szósta jednostka Mangusta 104 REV pływa po Morzu Śródziemnym i stacjonuje na Lazurowym Wybrzeżu.

Kolejne jednostki z serii Mangusta 104 REV zostaną dostarczone do sprzedaży w nadchodzącym sezonie żeglarskim wiosną 2025 roku. ■



ECSTAR

GENUINE OIL & CHEMICAL

ECSTAR

o nazwa globalnej marki SUZUKI
Genuine Oil & Chemicals.

WYDAJNA FORMUŁA

Wszystkie oleje z serii Suzuki Approved Genuine Engine zostały poddane rygorystycznym testom i procesom certyfikacji przez inżynierów Suzuki. Możesz mieć pewność, że pomogą one utrzymać Twój silnik zaburtowy Suzuki w doskonałym stanie, zapewniając jego maksymalną wydajność i niezawodność przez cały okres eksploatacji.

Wskazówki w zakresie wymiany oleju

(oleju do silnika i przekładni)

Odstęp czasowy	1 raz	20 godzin w miesiącu*
	Od 2 razu	Po 100 godzinach lub roku*

*W zależności od tego, co nastąpi pierwsze.

Powyższe instrukcje mogą różnić się w zależności od modelu jednostki zaburtowej, warunków jej użytkowania, regionu itp. Więcej informacji możesz uzyskać w instrukcji użytkowania, dołączonej do silnika, lub od autoryzowanego dealera Suzuki.

Wszystkie produkty ECSTAR dla SILNIKÓW ZABURTOWYCH

MINERALNY OLEJ
SILNIKOWY V5000

OLEJ DO PRZEKŁADNI
SAE90

SMAR
WODOODPORNY

PÓLSYNTETYCZNY
OLEJ SILNIKOWY V7000



Dostępność produktów może różnić się w zależności od kraju. Skontaktuj się ze swoim lokalnym dealerem Suzuki.



AQUILA III

– LUKSUSOWY JACHT Z KAMERALNEJ SZWEDZKIEJ STOCZNI

J Craft Boats AB dostarczył Torpedo AQUILA III do Key Largo na Florydzie. Jest to pierwszy model Torpedo zbudowany według amerykańskich specyfikacji. Szwedzcy twórcy J Craft Torpedo – wyjątkowego, ręcznie wykonanego, robionego na zamówienie cruisera – ogłosili pełny portfel zamówień na lata 2024 i 2025, a kolejne są obecnie przyjmowane na rok 2026.

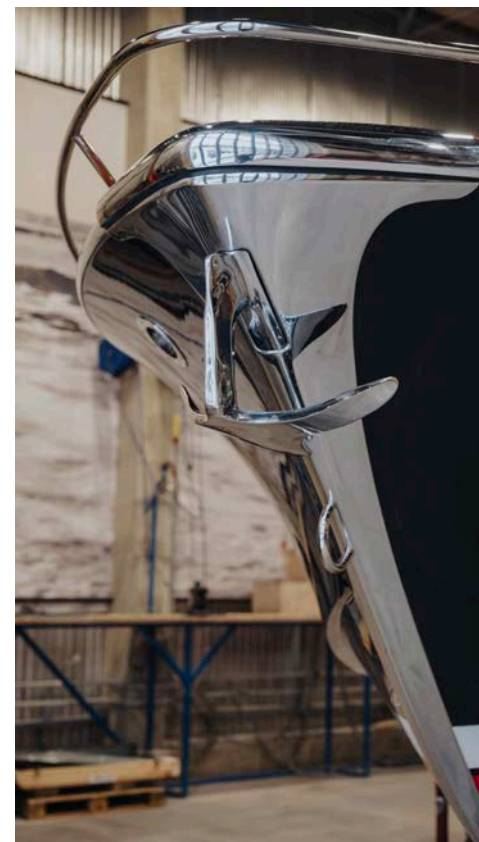
Jacht AQUILA III to Torpedo RS, którego całkowity czas produkcji wyniósł ponad 9000 roboczogodzin. Jest wyposażony w dwa silniki Volvo Penta IPS 650, które pozwolą mu osiągnąć prędkość maksymalną przekraczającą 47 węzłów. Kształt kadłuba, każdorazowo udoskonalony przy tworzeniu kolejnych konstrukcji, zapewnia doskonałą stabilność i osiągi przy żegludze w zróżnicowanych warunkach. W otwartym kokpicie znajduje się pokład słoneczny. Kabina dziobowa pomieści do czterech osób. Wnętrze zaprojektowano w luksusowym stylu, między innymi wykończono mahoniem. Może być klimatyzowane i ogrzewane. Połączono je z elegancką kabiną prysznicową.

AQUILA III może pochwalić się znaczną liczbą nowych cech konstrukcyjnych i innowacji technologicznych. Mija piętnaście lat od wprowadzenia na rynek pierwszego modelu Torpedo firmy J Craft. AQUILA III jest hołdem złożonym inauguracyjnemu kadłubowi nr 1 linii Torpedo, „La Decadence”. Jacht szczyci się królewskim kadłubem w kolorze granatowym, bogatym

czerwono-niebieskim wnętrzem kokpitu ze znakomicie wykonaną tapicerką w kratkę Hermes, wnętrzem przedniej kabiny w całości pokrytej mahoniem, wyposażonej między innymi w szafki z drewna mahoniowego, gdzie mieszczą się: porcelana Rosenthal specjalnie wykonana dla modelu Torpedo, kieliszki Italia oraz sztuce zaprojektowane na zamówienie szwedzkiego księcia Carla Philipa Bernadotte’a, syna JKW Karola XVI Gustawa, króla Szwecji, który od 1999 roku jest właścicielem pierwszego jachtu J Craft, M/Y „Polaris”.

Umieszczone po lewej stronie, ręcznie zbudowane schody z mahoniu (teku) zapewniają łatwy dostęp do kokpitu. Jest to drugi węzeł komunikacyjny. Oprócz tego dostęp jest zapewniany przez przedłużony trap Torpedo, ukryty w pięknie zaprojektowanej charakterystycznej pawęży. Pawęż wykonano ręcznie, przy użyciu 1000-letniej techniki gięcia drewna stosowanej przez Wikingów. Jest świadectwem artystycznego kunsztu twórców łodzi, którzy łączą niestandardowe metody z formą i funkcjonalnością.





fot. arch. J Craft Boats

Komora silnikowa znajduje się w środkowej części jachtu i jest klimatyzowana. W tej kabinie, oprócz całej elektroniki łodzi, znajduje się również żyroskopowy system stabilizacji Seakeeper Torpedo oraz system akumulatorów litowo-jonowych o wydłużonym czasie działania. System ten pozwala na przebywanie przez cały dzień na wodzie z wyłączonymi silnikami, przy równoczesnym korzystaniu z urządzeń audio, ładowarek, lodówek, klimatyzacji i Seakeepera. W tym zakresie czasowym nie ma konieczności korzystania z generatora, dzięki czemu jest wyjątkowo cicho i wygodnie, bez utraty jakichkolwiek udogodnień.

AQUILA III to pierwszy model Torpedo wyposażony w system dynamicznego pozycjonowania (DPS) firmy Volvo oraz w specjalnie zaprojektowany przez Garmin dla J Craft modułowy system radaru półprzewodnikowego. Obydwa systemy są w pełni zintegrowane z Volvo Glass Cockpit, którego 10-calowy ekran łączy system DPS i radar z systemem zarządzania silnikiem. Gdy system DPS nie jest potrzebny, po naciśnięciu przycisku ekran cicho znika z pola widzenia w desce rozdzielczej, zachowując klasyczne linie i elegancki wygląd Torpedo. To samo dotyczy radaru, który w zależności od wymagań można szybko i bezproblemowo zamontować lub zdemontować.

Aby zapewnić praktyczność i wszechstronność, Torpedo jest również wyposażony łącznie w cztery lodówki-zamrażarki, a także kuchnię i dużą platformę do pływania. Na platformie kąpielowej znajduje się wyjątkowo szeroka, teleskopowo wysuwana drabinka kąpielowa umożliwiająca wygodne wejście i wyjście z wody niczym po schodach. Oprócz prysznica w przedniej kabine Torpedo wyposażono również w wygodny

prysznic na zewnątrz, umieszczony w łuku pawęży nad platformą kąpielową.

Firma J Craft wypuściła na świat swoją pierwszą luksusową łódź w 1999 roku. Od tego momentu J Craft kontynuuje budowę łodzi na szwedzkiej wyspie Gotlandia. Zespół doświadczonych rzemieślników – kobiet i mężczyzn – poświęca średnio ponad 9000 godzin na budowę każdej jednostki. Przed przekazaniem łodzi do klienta przechodzi ona szeroko zakrojone próby morskie na wymagających wodach nordyckich. Kunst, dziedzictwo, rzemiosło, stolarka – to kamienie węgielne ekskluzywnej marki J Craft. Zbudowany dla nielicznych, doceniany przez wielu. J Craft od 1999 roku kontynuuje produkcję dzieł sztuki na zamówienie dla doświadczonych żeglarzy. ■



CO WIEMY O ŁÓDKACH AXOPAR 29 XC?



Marek Nowak

Model Axopar 29 XC reprezentuje trzecią generację łodzi motorowych tej marki. Produkowany jest w trzech wersjach, a testerzy zwracają uwagę, że nie jest to tylko nieco większa wersja modelu 28, ale jego znacząca przebudowa. Uznanie, z jakim spotyka się ta jednostka wśród testerów, cieszy tym bardziej, że w jej produkcję wkład mają także Polacy.





Grupa Axopar podkreśla międzynarodowy charakter swojego zespołu. Nie jest też tajemnicą, że produkcja łodzi dla tej fińskiej firmy odbywa się w Polsce. Axopar współpracuje ze stocznia Ślępsk w Augustowie. Nabyła też, za pośrednictwem spółki zależnej AX Composites Ltd, większościowy pakiet udziałów w spółce Markos z Globina. Dzięki tej inwestycji Axopar zyskał dostęp do nowoczesnych zakładów produkcji kompozytów, technologii i wykwalifikowanej kadry. Firma nie kryła też aspiracji do stania się jednym z wiodących światowych producentów wyrobów w technologii kompozytowej.

Na rynku łodzi motorowych, co interesuje nas najbardziej, Finowie specjalizują się w wysokiej klasy łodziach przygodowych. Są to więc motorowe jednostki zarówno do rekreacji, jak i żeglarstwa amatorskiego.

WYSOKO USTAWIONA POPRZECZKA

Od 2014 roku Axopar 28, oferowany w pięciu wersjach, uznawany był za jeden z najbardziej udanych debiutów na rynku łodzi motorowodnych. Seria po raz pierwszy przykuła uwagę publiczności podczas targów żeglarskich w Helsinkach i szybko podbiła serca użytkowników na kolejnych kontynentach i zdobyła nagrodę Best of Boats. Użytkownicy doceni

li jej wygląd, jakość wykonania i ekscytujące wrażenia z jazdy. Poprzeczka dla konkurencji zawisła wysoko, a jednostki Axopar często pojawiały się w recenzjach jako punkt odniesienia, według którego oceniano inne łodzie.

Przez 10 lat firma Axopar Boats stała się jednym z dziesięciu największych producentów łodzi motorowych w Europie i jest powszechnie uważana za największego producenta łodzi w krajach nordyckich. Została też wymieniona przez Financial Times jako jedna z najszybciej rozwijających się firm europejskich. Z roku na rok rozwija sprzedaż, a sprzedała do tej pory ponad 5500 łodzi poprzez sieć dealerów w ponad 50 krajach.

By utrzymać renomę i pozycję jednej z najszybciej rozwijających się marek na bardzo konkurencyjnym rynku, Finowie musieli ponownie zabłysnąć.

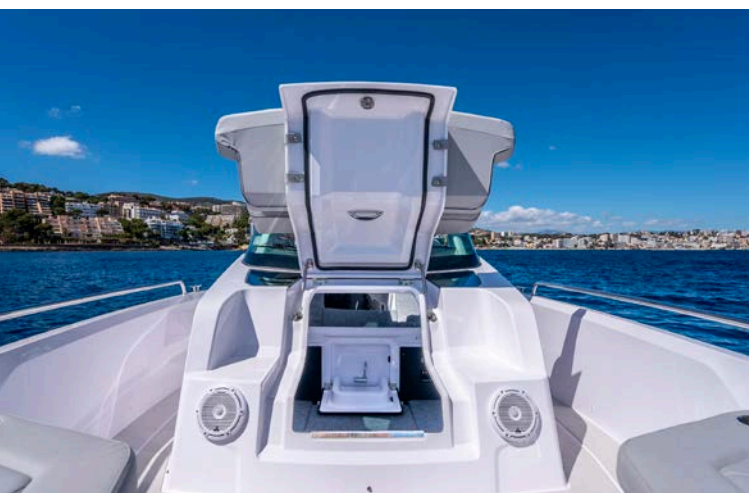
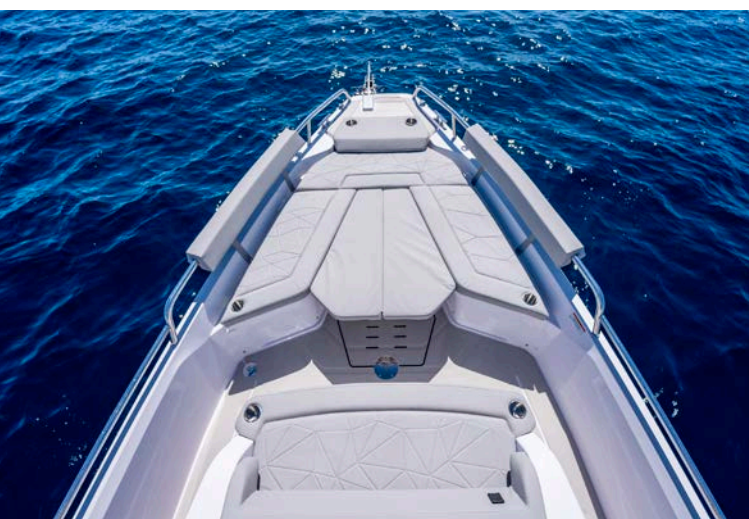
Dziś można już stwierdzić, że testerzy jednostki Axopar 29 XC są zgodni – próba zastąpienia ikony w pełni się udało.

**PATRICK
MARINE**

yachts - distribution - brokerage - charter

Przedstawiciel marki
na Polskę

AXOPAR
DYNAMICZNIE SIĘ
ROZWIJA



– Wszystkie cechy, które sprawiły, że oryginalna dwudziestka ósemka odniosła tak nieoczekiwany sukces, zostały zachowane lub ulepszone, a kilka słabych punktów kompleksowo wyeliminowano – uważa Stefan Gerhard z magazynu „Float”, który miał okazję testować ten model.

TO WIDAĆ

Na pierwszy rzut oka widać, że charakterystyczny design łodzi został utrzymany. Zachowano wydłużoną linię kadłuba i ostre, kanciaste elementy. Widać tu jednak zarówno kontynuację, jak i zmianę w stronę bardziej hardego wyglądu. Szczególnie wyróżnia się nowy kształt drzwi, solidniej wyglądający pulpit sterowniczy (znajduje się pod wartym odnotowania opcjonalnym zdalnym wyłącznikiem głównym, dogodnie umieszczonym pod sterem) i lepiej zorganizowaną przestrzeń socjalna na dziobie. Na dachu pojawił się panel słoneczny zapewniający energię elektryczną do podstawowych funkcji łodzi.

Jednostka prezentuje sternikowi niemal nieograniczoną panoramę i, w razie potrzeby, widok na silniki. Nawet patrząc poprzez łódź – z pokładu rufowego, przez ogromne okno rufowe do nadbudówki – Axopar 29 w wersji z Cross Cabin sprawia wrażenie niemal całkowicie przejrzystego. Praktycznie żaden słupek nie zakłóca tu widoczności, ponieważ wszystkie przesunięte są na boki. Nocą z kabiny rufowej można też patrzeć bezpośrednio na gwiazdy.

Wrażenie robi także dbałość o detale, takie jak schodek w burcie pomagający wygodniej wydostać się z jednostki oraz dostępność przestrzeni sypialnej. Inne elementy, np. duża liczba dostępnych uchwytów na kubki, świadczą o tym, że Axopar zwrócił uwagę na przyzwyczajenia klientów z amerykańskiego rynku.

Same wymiary łodzi i jej poprzedniczki różnią się tylko nieznacznie. Długość jest taka sama, a nowa wersja jest tylko o 3 cm szersza. Dzięki nieco wyższej burcie, mocniej rozszerzonemu dziobowi i zmienionemu rysunkowi kokpitu sprawia wrażenie większej.

LEDWO SŁYCHAĆ

Łódź wyposażono w dwa silniki Mercury V6 z trójłopatowymi śrubami napędowymi, umieszczone na rufie. Każdy z nich ma moc 200 KM. W praktyce są ledwo słyszalne, a podczas jazdy zagłuszane przez strumień powietrza.

Silniki te szybko rozpędzają stosunkowo lekką łódź do prędkości ślizgowej. Na przyspieszenie od zera do ślizgu Axopar 29 potrzebuje jedynie 6 s.

Najniższa prędkość przy prędkości ślizgowej wynosi natomiast 17 węzłów i 2800 obr./min. Obydwa silniki łącznie zużywają wówczas 34 l/h (to naprawdę mało).

Jeśli zaś chodzi o prędkość maksymalną, stoczniowy kierowca testowy (Wiljam Fors) osiągnął 48,3 węzła. Inni testery nie przekraczają jednak 47 węzłów i 5470 obr./min. Przy 4800 obr./min Axopar osiąga granicę 40 węzłów. Przy takiej



prędkości, na gładkim morzu czy jeziorze, jednostka zapewnia stabilność i poczucie komfortu wszystkim pasażerom.

– Przyspieszenie Axopar 29 Cross Cabin jest potężne. Średniej wielkości łódzie motorowe, tj. w formacie pomiędzy jachtem weekendowym a jachtem wycieczkowym, są zwykle maksymalnie zmotoryzowane. Moce do 900 KM nie są rzadkością – wydajność jest inna. Ale w przypadku Axopar wystarczy mniej. 400 KM do przeniesienia dobrych 3,3 t to absolutnie odpowiedni poziom wyposażenia – zaznacza Stefan Gerhard.

WYGODNE STEROWANIE

Testerzy zgodnie podkreślają, że obsługa łodzi Axopar 29 XC jest wygodna i bezpieczna. Podłużnice biegnące od przodu do tyłu kadłuba zapewniają stabilność kierunkową. Nawet przy ostrych zakrętach prowadzi się stabilnie. Warto tylko upewnić się, że wszyscy pasażerowie są zabezpieczeni. Siły odśrodkowe działają.

Jeśli występują większe fale, zaleca się oczywiście zaproszenie pasażerów do sterówki, która zapewnia obecnie większą przestrzeń do siedzenia na sofach. Zapewni to gościom bezpieczeństwo i komfort do poziomu prędkości maksymalnej.

Komfort sterowania jest zapewniany także przez elektronikę pokładową firmy Simrad, w tym dwa duże wyświetlacze dostarczające wszystkich informacji potrzebnych podczas podróży, takich jak mapy i dane związane z pracą silnika. W razie potrzeby służą do sterowania sprzętem audio i układania playlisty.

Obejrzone testy wskazują również, że ta szybka i zwrotna łódź świetnie radzi sobie na śródlądowych drogach wodnych przy stosunkowo niewielkich prędkościach.

NA POGODĘ

Nowy fińsko-polski cruiser dostępny jest w trzech wersjach: Sun Top, Cross Top i Cross Cabin. Różnią się stopniem zabudowy sterówki, a wybór najlepszej opcji zależy od tego, w jakim rejonie świata mamy zamiar pływać.

Sun Top stworzono z myślą o kąpielach słonecznych i wietrze we włosach. Za stanowiskiem sterowniczym znajduje się szeroki leżak dla trzech osób. Dzięki składanym oparciom ta otwarta przestrzeń może też stać się wygodną sofą. Szeroki pokład rufowy zapewnia dostęp do przestrzeni kąpielowej po prawej i lewej stronie silnika, dla bezpieczeństwa dzieci osłoniętego klatką ze stali nierdzewnej, z hakami do przymocowania nart wodnych.

Płaska szyba przednia przechodzi tu w ostro wycięte i mocno cofnięte szyby boczne. Ta wersja ma też mniejszą niż pozostałe deskę rozdzielczą.

W tym kontekście warto zwrócić uwagę na rozszerzoną modułowość modelu 29, która rozciąga się na możliwość tworzenia różnych wersji przestrzeni socjalnej na pokładzie z przodu łodzi. Dzięki nowym opcjom układu, takim jak sofa w kształcie litery „U” i leżaki skierowane przodem do kierunku jazdy, można dostosować pokład do potrzeb i liczby gości.



I NA NIEPOGODĘ

Stefan Gerhard testował Axopar 29 Cross Top w deszczu i zaświadcza, że zastosowane rozwiązania sprawdziły się przy takiej pogodzie, choć jednostka ta zaprojektowana jest z myślą o lecie. Był to jednak jedynie deszcz na Majorce, w pobliżu portu Calanova, a co oni tam wiedzą o porządnej ulewie. Tester podkreślał jednak, że nadbudówkę i ogromny świetlik da się szczelnie zamknąć. Dach wzmacniają dwie duże, solidne poprzeczki biegnące przez szyberdach, na podobieństwo dachowego bagażnika samochodu.

Gerhard docenił przy okazji antypoślizgową konstrukcję pokładów bocznych, która sprawia, że nawet w trakcie deszczu droga na pokład dziobowy jest bezpieczna. Warto przy tym zwrócić uwagę na fakt, że pokłady te są szersze niż w łodzi Axopar 28, co zapewnia większą wygodę poruszania się wokół nadbudówki.

Przy lepszej pogodzie szeroki, elektrycznie otwierany dach można w tej wersji jednostki otworzyć na całą długość, a deski Fliteboard i SUP – przechowywać w pozycji pionowej.

Najbardziej uniwersalny na różne warunki pogodowe wydaje się jednak Axopar 29 w wersji Cross Cabin. To właśnie ta wersja jest najbardziej polecana użytkownikom z Europy Środkowej i Skandynawii.

– Cross Cabin jest oczywiście lepiej chronioną łodzią, ale w środku mieści tylko pięć osób, a nawet wtedy trzy osoby na tylnych siedzeniach mają nieco ciasno – zaznacza Hugo Andree z „Motorboat&Yachting”.

PODSUMOWANIE

Jednostka Axopar 29 godnie zastąpiła swą poprzedniczkę w kategorii *marzenie miłośników żeglarstwa motorowodnego*. To pierwszy wybór dla tych, którzy lubią spędzać czas nad wodą z przyjaciółmi lub rodziną. Zachwyca testerów zasięgiem, różnorodnością stref na pokładzie, a także oszczędnością paliwa. To wynik połączenia konstrukcji kadłuba, silników i stosunkowo niskiej masy łodzi. Jest to więc szybka i piękna łódź wyznaczająca standardy w zakresie jakości wykonania, wydajności, bezpieczeństwa i komfortu na pokładzie. ■

TECHNIKALIA

Długość	8,95 m
Szerokość	2,98 m
Zanurzenie	0,80 m
Liczba koi	2 (+ 2 opcjonalnie)
Motoryzacja	silnik zaburtowy Mercury o mocy od 250 do 450 KM
Masa	ok. 2,8 t (bez silnika)
Zbiornik paliwa	400 l
Załoga	9 osób
Kategoria CE	B (wody morskie)

fot. arch. Axopar



ECO MARINE®

OFFICIAL YACHTS DEALER



Nimbus T8

ul. Kordylewskiego 1
31-542 Kraków

T: +48 12 654 00 35

T: + 48 602 36 87 66

Polska

info@ecomarine.pl

www.ecomarine.pl



Flipper 900 DC



Maciej Janicki,
Jakub Rodziewicz,
Bartosz Sierkowski,
Tomasz Wiśniewski,
Małgorzata Wojtyśiak,
Patrik Zbroja;
pod redakcją
Patrika Zbroi

BEZPIECZNE NABYCIE JACHTU – PODATKI CZ. 2



JACHTY NOWE

Przepisy o VAT wprowadzają szczególne regulacje dotyczące obrotu tzw. nowymi środkami transportu. Są to środki:

- przeznaczone do transportu osób lub towarów jednostki pływające;
- długości większej niż 7,5 metra;
- jeżeli były używane nie dłużej niż 100 godzin roboczych na wodzie lub
- od momentu ich dopuszczenia do użytku upłynęło nie więcej niż 3 miesiące [...].

Warunki te nie muszą być spełnione łącznie. Czyli jacht będzie uznawany za „nowy”, jeśli jest starszy niż 3 miesiące, ale był używany krócej niż 100 godzin, a także jacht, który był wykorzystywany dłużej niż 100 godzin, ale jest młodszy niż 3 miesiące.

Za moment dopuszczenia do użytku jednostki pływającej uznaje się dzień, w którym została ona wydana przez producenta pierwszemu nabywcy, lub dzień, w którym została po raz pierwszy użyta dla celów demonstracyjnych przez producenta.

W stosunku do jednostek spełniających definicję „nowego środka transportu” i przemieszczanych, w wyniku dokonywanych transakcji, między krajami członkowskimi UE, będzie dochodzić do WNT w kraju, do którego transportowany jest środek transportu, niezależnie od statusu VAT sprzedającego i kupującego (tj. czy są oni podatnikami VAT, czy nie).

Transakcja taka nie powinna generować obowiązku zapłaty VAT po stronie sprzedającego w kraju sprzedaży. To znaczy, że dokument sprzedaży (np. faktura) nie powinien zawierać kwoty podatku VAT.

Obowiązek zapłaty VAT będzie natomiast ponosił kupujący w kraju, do którego jacht zostanie przemieszczony:

- w przypadku nabywcy „niebędącego podatnikiem VAT” – jest to obowiązek złożenia deklaracji VAT-23 i zapłaty VAT w terminie 14 dni od dnia powstania obowiązku podatkowego (czyli 14 dni od daty otrzymania jachtu, nie później jednak niż 14 dni od wystawienia faktury przez sprzedającego);
- w przypadku nabywcy „będącego podatnikiem VAT” i składającym deklarację VAT – również może powstać obowiązek złożenia deklaracji VAT-23 i zapłaty VAT w terminie 14 dni od dnia powstania obowiązku podatkowego albo WNT powinno zostać zadeklarowane w składanej deklaracji VAT.

Należy sprawdzić, czy nabywany jacht spełnia definicję „nowego środka transportu”, gdyż generuje to istotne obowiązki z punktu widzenia podmiotu, który sprowadza jacht na terytorium Polski, i znacznie modyfikuje zasady opodatkowania VAT takiej transakcji.

JACHTY UŻYWANE

Gdy kupujemy jacht niespełniający warunków do uznania go za „nowy środek transportu”, opodatkowanie VAT będzie uzależnione od statusu stron transakcji.

- Jeśli sprzedający i kupujący będą podatnikami VAT (B2B) to zazwyczaj transakcja będzie spełniała warunki do uznania jej za WNT i VAT z tytułu nabycia powinien zostać zadekla-



ZBROJA
ADWOKACI

www.
zbrojaadwokaci.pl



Patryk Zbroja

Zbroja Adwokaci sp. k.
– to kancelaria prawna mająca siedzibę w sercu szczecińskiej mariny, specjalizująca się w obsłudze prawnej podmiotów związanych z wodą i wiatrem, w tym przedsiębiorców szeroko pojętej gospodarki morskiej i przemysłu jachtowego. Załoga kancelarii wspiera stocznie jachtowe (remontowe i produkcyjne), dostawców wyposażenia, dealerów jachtowych, ale także armatorów decydujących się na zakup jachtu. E-book „Bezpieczne nabycie jachtu” pod redakcją adw. Patryka Zbroi to efekt wspólnej pracy i wieloletnich doświadczeń załogi kancelarii.



rowany w deklaracji VAT przez kupującego w kraju zakończenia transportu. Potrzebne będzie zbadanie szczegółów transakcji, bo istnieją odstępstwa od tej zasady.

- Gdy kupujący nie jest podatnikiem VAT, to jeśli kupi jacht od:
 - „nie-vatowca” (C2C) – transakcja powinna zostać potraktowana jak „sprzedaż nieprzemieszczonego jachtu w kraju sprzedaży pomiędzy nie-vatowcami”, tj. nie powstanie obowiązek zapłaty VAT, ale zastosowanie mogą znaleźć przepisy kraju sprzedaży np. analogiczne do naszej regulacji w zakresie PCC;
 - podatnika VAT (B2C) – transakcja prawdopodobnie będzie opodatkowana VAT, przy czym warto uzgodnić ze sprzedającym, czy zastosuje on stawkę VAT kraju wysyłki, czy kraju przeznaczenia (różnica może wynieść kilka procent), co może być związane ze specyfiką rozliczeń VAT sprzedawcy.

UDZIAŁ PODMIOTU TRZECIEGO W TRANSAKCJI

Powyżej zaprezentowane przykłady dotyczą sytuacji, gdy transakcja następuje pomiędzy dwoma podmiotami, czyli np. stoczną i armatorem lub właścicielem używanego jachtu i kupującym.

W praktyce zdarza się, że w transakcje sprzedaży jachtu zaangażowane są podmioty trzecie, jak banki, firmy leasingowe czy firmy czarterowe. W takich sytuacjach często kupujący nie nabywa jachtu bezpośrednio od właściciela, ale tytuł prawny przechodzi na niego od podmiotu trzeciego (np. w formie leasingu). Takie ustrukturyzowanie transakcji może istotnie zmieniać powyżej wskazane zasady opodatkowania i w takich sytuacjach zdecydowanie rekomendujemy kontakt z doradcą.

ODLICZENIE VAT I ZALICZENIE WYDATKU NA NABYCIE JACHTU DO KOSZTÓW UZYSKANIA PRZYCHODÓW

Często poruszanym zagadnieniem jest możliwość odliczenia VAT i zaliczenia wydatku na nabycie jachtu do kosztów uzyskania przychodów przez kupującego. Zakładamy oczywiście, że nabywcą jest przedsiębiorca.

VAT

Prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego przysługuje podatnikowi w zakresie, w jakim towary i usługi są wykorzystywane do wykonywania czynności opodatkowanych.

Kupujący powinien w takiej sytuacji:

- działać w charakterze podatnika (tj. podmiotu wykonującego działalność gospodarczą);
 - nabywać jacht w ramach działalności gospodarczej, tj. czynności obejmujących wszelką działalność producentów, handlowców lub usługodawców polegającą w szczególności na wykorzystywaniu towarów lub wartości niematerialnych i prawnych w sposób ciągły dla celów zarobkowych, bez względu na cel lub rezultat tej działalności;
 - nabywać jacht, aby dokonywać czynności opodatkowanych.
- Przy spełnieniu tych kryteriów powinno przysługiwać mu prawo do odliczenia VAT związanego z ponoszonymi wydatkami na nabycie jachtu.

W zależności od sposobu wykorzystania jachtu mogłoby to być odliczenie pełne lub proporcjonalne (np. gdyby w części jacht nie służył do działalności opodatkowanej).

Wątpliwości powstają, gdy jacht jest wykorzystywany nie tylko stricte do czynności opodatkowanych generujących obrót (np. w celach czarterowych), ale również na potrzeby pozostałej działalności gospodarczej kupującego, o ile ta działalność nie wykazuje ścisłego związku z wykorzystywaniem jachtu (np. podstawową działalnością kupującego jest obrót nieruchomościami).

Może wtedy dojść do sporu z organami podatkowymi co do tego, czy istnieje wystarczający związek nabywanego jachtu z czynnościami opodatkowanymi.

Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z 8 lipca 2021 roku (I FSK 410/18) stwierdził, że:

Aby można było bowiem przyznać podatnikowi prawo do odliczenia VAT, związek pomiędzy zakupami, a działalnością gospodarczą co do zasady powinien być bezpośredni, co w przypadku wydatków pośrednich („cenotwórczych”), ma miejsce wówczas, gdy wyłączną przyczyną czynności je generujących jest działalność gospodarcza w rozumieniu dyrektywy wykonywana przez podatnika. W przeciwnym wypadku, gdy dane koszty pośrednie związane są nie tylko z czynnościami opodatkowanymi (jak w niniejszej sprawie koszty najmu jachtu służącego nie tylko czynnościom opodatkowanym spółki), nie ma podstaw do uznania, że takie koszty pośrednie wykazują bezpośredni i ścisły związek z tą działalnością, co w konsekwencji skutkuje tym, że nie uprawniają one do odliczenia VAT.

Czyli pojawia się poważny problem interpretacyjny, którego świadomości większość przedsiębiorców – armatorów jachtowych – nie ma. Wyrok ten został wydany w wyniku negatywnej interpretacji organów podatkowych w sytuacji, gdy jacht miał być używany m.in. do organizacji spotkań biznesowych czy integracji personelu przedsiębiorcy, a działalność przedsiębiorcy nie była związana stricte z używaniem jachtu.

Prawo do odliczenia VAT dotyczy sytuacji, gdy transakcja nabycia jachtu wygenerowała VAT należny w Polsce. Jeżeli natomiast transakcja nabycia jachtu była opodatkowana VAT w innym kraju członkowskim (np. sprzedaży dokonano we Włoszech i opodatkowano ją włoskim VAT), dla oceny możliwości odzyskania VAT mogą być istotne także przepisy obowiązujące w kraju, z którego zwrot miałby być dokonany.



W ramach harmonizacji przepisów wspólnotowych dotyczących VAT umożliwiono podatnikom VAT odzyskiwanie podatku zapłaconego w innych krajach członkowskich.

Podatnicy mają możliwość odzyskania podatku VAT naliczonego w innym kraju członkowskim na dwa sposoby:

- poprzez rejestrację dla celów VAT w tym kraju (czy to wynikającą z takiego obowiązku, czy też dobrowolną) i odliczanie VAT w składanej deklaracji podatkowej w tym kraju;
- poprzez składanie wniosków do krajowej administracji skarbowej o zwrot VAT zapłaconego w innym kraju członkowskim (szczegółowe regulacje w tym zakresie wprowadzono dyrektywą Rady 2008/9/WE z 12.02.2008 roku, która była następnie implementowana do przepisów poszczególnych krajów członkowskich) w tzw. procedurze VAT-REF.

VAT NALEŻNY W POLSCE = PRAWO DO JEGO ODLICZENIA



Nie wnikając w szczegóły tych regulacji, warto jedynie podkreślić, że:

- zaletą pierwszego z rozwiązań jest zazwyczaj szybsze obniżenie zobowiązania podatkowego lub uzyskania zwrotu VAT, co może pozytywnie wpływać na płynność finansową. Opcja ta może jednak wymagać prowadzenia rozliczeń VAT na terytorium innego kraju członkowskiego;
- zaletą drugiego z rozwiązań jest brak konieczności prowadzenia rozliczeń VAT na terytorium innego kraju członkowskiego, jednak wiąże się z dłuższą procedurą odzyskiwania VAT, co może powodować konieczność ponoszenia kosztów VAT przez pewien okres.

PODATEK DOCHODOWY

Kosztami uzyskania przychodów są koszty poniesione dla osiągnięcia przychodów ze źródła przychodów lub dla zachowania albo zabezpieczenia źródła przychodów, z wyjątkiem wydatków wprost wymienionych w ustawie.

Aby wydatek mógł zostać uwzględniony w kosztach uzyskania przychodów, muszą zostać spełnione łącznie następujące warunki:

- a) wydatek musi zostać poniesiony przez podatnika;

- b) musi być definitywny (rzeczywisty);
- c) musi pozostawać w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą;
- d) musi zostać poniesiony dla uzyskania przychodów lub zachowania albo zabezpieczenia źródła przychodów;
- e) musi zostać właściwie udokumentowany;
- f) nie może znajdować się w katalogu wydatków wymienionych w ustawie, które nie są uznawane za dające podstawę do zaliczenia do kosztów podatkowych.

Z uwagi na ogólny charakter definicji kosztów uzyskania przychodów, każdy wydatek wymaga indywidualnej oceny co do jego potencjalnej kwalifikacji jako kosztu podatkowego.

PAMIĘTAJ!

Ciężar udowodnienia, że dany wydatek spełnia warunki do uznania go za koszt uzyskania przychodu, spoczywa na podatniku.

Jeśli na przykład nabywca jachtu zamierza prowadzić działalność gospodarczą polegającą na czarterze łodzi w celach zarobkowych i będzie osiągał przychody z tego tytułu, to będzie uprawniony do rozpoznania kosztów uzyskania tych przychodów odpowiednio do osiąganych przychodów.

Powyższe znajduje potwierdzenie w interpretacji indywidualnej z 12 maja 2017 roku, sygn. 0111-KDIB1-2.4010.27.2017.1.ANK, w której organ podatkowy stwierdził:

Jeżeli bowiem Spółka osiąga/będzie osiągać przychody z podnajmu będzie uprawniona do rozpoznania kosztów uzyskania tych przychodów odpowiednio do osiąganych przychodów. W tym przypadku zastosowanie znajdzie powołany wcześniej art. 15 ust. 4 updog, kwalifikujący tego rodzaju koszty do kosztów uzyskania przychodów bezpośrednio związanych z przychodami. Poniesienie kosztu związanego z wynajmem jachtu i jego użytkowaniem wiąże się bowiem bezpośrednio z osiąganymi przychodami z jego dalszego wynajmowania.

Pamiętaj, że organy podatkowe mogą sprawdzić, czy przedmiotem działalności podmiotu jest czarter łodzi (np. również poprzez weryfikację aktualizacji wpisów do właściwego rejestru, np. KRS) i czy faktycznie prowadzi on działalność gospodarczą w tym zakresie.

Z tej perspektywy istotne jest zadbanie o stosowną aktualizację danych, a także dokumentację dotyczącą wykonywanej działalności.

W związku z tym, że jacht będzie stanowił środek trwały, zaliczenie w koszty będzie dokonywane na podstawie odpisów amortyzacyjnych.

Aktualna praktyka interpretacyjna dotycząca wydatków związanych z nabyciem, utrzymaniem i eksploatacją jachtów (na których np. odbywały się spotkania biznesowe organizowane dla klientów lub potencjalnych klientów) oraz ewentualnym uznaniem ich za koszty uzyskania przychodów, jest zasadniczo niekorzystna dla podatników.

Dyrektor Krajowej Informacji Skarbowej uznaje, że wydatki takie mają charakter reprezentacji, gdyż ukierunkowane



są na budowanie prestiżu podatnika, a niekonkretnie na osiągnięcie przychodów lub zachowanie lub zabezpieczenie ich źródła (np. interpretacja indywidualna z 17 kwietnia 2020 roku, sygn. 0111-KDIB2-1.4010.20.2020.1.EN; z 12 maja 2017 roku nr 0111-KDIB1-2.4010.27.2017.1.ANK).

Analogiczne Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 21 stycznia 2020 roku (sygn. II FSK 321/18) stwierdził, że:

Niewątpliwie o kwalifikacji wydatków skarżącej w celu reprezentacyjnym świadczy fakt, że wykorzystywanie jachtu pełnomorskiego na biuro przez podatnika nietrudniącego się działalnością z zakresu szeroko rozumianej gospodarki morskiej nie może być uznane za zjawisko typowe, czy powszechnie stosowane zachowanie, bez którego niemożliwe jest prowadzenie działalności gospodarczej. Cecha ta (brak typowego i powszechnie akceptowalnego charakteru) jest – zgodnie z ustaleniami poczynionymi w wyroku 7 sędziów NSA w sprawie o sygn.akt II FSK 702/11 – cechą kosztów reprezentacji w rozumieniu art. 16 ust. 1 pkt 28 PDOPrU.

I w tym przypadku uznano, że wynajem jachtu na cele biurowe nosi znamiona reprezentacji i jako takie nie stanowi kosztu uzyskania przychodu.

Podobnie, w wyroku z dnia 29 września 2021 roku (sygn. II FSK 1722/20):

Wydatki na czynsz najmu jachtu nie pozostają w związku przyczynowo-skutkowym z przychodem, ani nie są gospodarczo uzasadnione (racjonalne). Dlatego nie można ich uznać za poniesione „w celu” osiągnięcia przychodów ze źródła przychodów i nie zmienia tego okoliczność, że intencją spółki jest wykorzystywanie jachtu jako przestrzeni biurowej. Dla uznania wydatku za koszt uzyskania przychodu nie wystarczy intencja podatnika, z jaką czyni on wydatek – konieczna jest także analiza celowości wydatku w kontekście całokształtu okoliczności, w jakich się znalazł się podatnik, w tym w związku z przedmiotem jego działalności.

PAMIĘTAJ!

Musisz ostrożnie podchodzić do uznawania wydatków związanych z nabyciem i użytkowaniem jachtu w ramach działalności gospodarczej. Zwłaszcza gdy podstawowa działalność prowadzonego przez ciebie przedsiębiorstwa nie jest związana bezpośrednio z osiąganiem przychodów z jachtu.

Może się to wiązać z dość istotnym ryzykiem sporu z organami podatkowymi w przypadku wykrycia tego typu zabiegów. ■

DELTA 33

– moc delty jest z nami



Daniel Walas

Dzięki delcie w matematyce można obliczyć miejsca zerowe funkcji kwadratowej lub współrzędne wierzchołka paraboli. Na geografii uczyliśmy się m.in. o delcie Nilu. U wielu z nas emocje sięgały zenitu, gdy bohaterowie kultowego filmu *Delta Force*, z bezbłędnymi kreacjami Chucka Norrisa i Lee Marvinina, rozprawiali się z fanatycznymi terrorystami, którzy uprowadzili samolot wraz z pasażerami. Ale Delta to także nazwa szwedzkiej butikowej stoczni z segmentu aspirującego do premium. Przyznaję, że dawno nie zetknąłem się z tak głęboko zapadającą w pamięć nazwą łodzi i tak interesującym konceptem.

Historia przedstawicielstwa w Polsce stoczni Delta Powerboats przypomina kilka znanych nam już „kejsów”. W tym wypadku współtwórca firmy Rhodium (przedstawiciel marki) Martin Drabarek, prywatnie pasjonat jachtingu mieszkający od dziecka w Szwecji, szukał łodzi dla siebie i swojej rodziny. Jako osoba z wieloletnim stażem morskim i człowiek obyty z wodą miał określone wymagania i założenia co do koncepcji żeglowania. Jak powiedział, łódź powinna być szybka, nautycznie bezbłędna i posiadać odpowiednią kubaturę, by umożliwić bezpieczne spędzanie na niej czasu z całą rodziną dwoje rodziców + dwa maluchy. Według Martina ciężko takie cechy łodzi znaleźć w komplecie, tym bardziej, że przyszły armator lubi sportowe auta, jazdę na pełnej dzidzie i silnikiem raczej nie hamuje. Po dłuższym czasie poszukiwań i badań jego wybór padł na Deltę 33. My-







ślę też, że miał już także wiedzę, że szerokość kadłuba tej łodzi wpisuje się w wymagania wielu Szwedów w kontekście bezpiecznego pokonywania wąskich pasażów fiordów czy skalistych przesmyków sztokholmskich akwenów, gdzie w wielu miejscach 3,3 m to maks, by bezpiecznie przejść. W specyfikacji stoczniowej szerokość kadłuba w tym modelu wynosi 3,1 m. Dlatego podbijam temat i zadaję pytanie, czy są inne łodzie, które przy całkowitej długości kadłuba prawie 11 m mają szerokość jak trzydziestka trójka od Delta Powerboats i są do niej koncepcyjnie zbliżone? Na pewno coś się znajdzie.

Windy (także szwedzka stocznia), którą mój rozmówca postrzega jako bezpośrednią konkurencję dla swojej marki (z czym w pewnej mierze się zgadzam), ma zbliżony gabarytami model Elize 34. Długość kadłuba/szerokość = 10,3 m/3,15 m. Następną jest Shamal, który bez platformy rufowej zbliża się długością do omawianej Delty (10,63 m), ale szerokość kadłuba wynosi już 3,33 m. I tyle, jeśli chodzi o cechy wspólne, bo koncepty różnią się diametralnie. Podobieństwa należałoby być może także szukać w Axoparze dysponującym nadbudówką, tak jak nasza Delta 33 Coupe. Ale w przypadku Axopara ledwie zbliżoną długość ma model Axopar 28 przy szerokości 3 m. I tak jak w przypadku Windy, są podobieństwa, ale koncepty zupełnie inne. Może zatem warto sięgnąć do dorobku polskiego Parkera? Na przykład takiej jednostki jak

Sorrento 100. Długość całkowita to 10,5 m, a szerokość – 3,2 m. Do długości całkowitej Delty brakuje całe 45 cm – czyli sporo. Rzućmy jeszcze okiem na Nimbusa. Tam najbliższy konceptowi Delty 33 będzie 305 Coupe, ale jego długość całkowita to zaledwie 10,1 m, a szerokość – 3,25 m. Zostańmy zatem przy tym, że długość vs szerokość Delta 33 Coupe jest wyjątkowa po bardzo wstępnej weryfikacji.

KONCEPT

Delta 33 Coupe to zdecydowanie łódź o rodzinnym charakterze w formule 2 + 2, czyli z dwiema kabinami: jedną dziobową właścicielską i drugą gościnną lub dla dzieci bez wysokości stania na śródkręciu.

Bryła jachtu jest nowoczesna, więc zaskakuje informacja, że premiera tej jednostki w wersji Open odbyła się w roku 2013, a pierwszy model Coupe został sprzedany w roku 2017. Ponadczasowość projektu to fakt.

Szerokość kadłuba determinuje zabudowę wnętrza. Projektant musi wspiać się na Himalaje swojego kunsztu, by uzyskać komfortową przestrzeń przy zadanych parametrach. Po raz kolejny podnoszę też, że większości projektantów łodzi w kategorii do 35 stóp należy się szacunek i uznanie, bo oni mierzą się z najtrudniejszą materią. Niewątpliwie Skandynawowie to w tej dziedzinie światowa czołówka. Na Delcie zespół projektowy Teda Mannerfelta z Manerfelt Design* stworzył łódź o luksusowym sznycie i warunkach umożliwiających krótkie i nieco dłuższe wyprawy.

Kokpit jednostki wraz z ograniczeniami wynikającymi z szerokości wyposażono w dwustronną kanapę, którą można przekształcić w łóżko do leżakowania pod słońcem, łatwo demontowalny rozkładany stolik z drewna teakowego oraz zamontowany na stałe przy drzwiach wejściowych taboret

HIMALAJE KUNSZTU –
WARTO WYSOKO STAWIAĆ
POPRZECZKĘ

z praktycznym schowkiem – i ten temat także na tej łodzi jest wzorowo zaaranżowany. Stolika nie zamontowano centralnie, więc – gdy jego skrzydła są rozłożone – jest zachowana komunikacja rufa–dziób. Całość uzupełnia oświetlenie przypodłogowe z kilkoma punktami świetlnymi na pokładzie. Za łóżem słonecznym, gdzie krańce burt w finezyjnym stylu załamują się do wewnątrz, znajduje się platforma kąpielowa z kotwicą i praktycznymi udogodnieniami dla użytkowników zażywających kąpeli. To miejsce wydatnie powiększa przestrzeń użytkową i widać, że stosunek długości platformy do długości kadłuba projektant utrzymał w ryzach (a pokusa zapewne była!). Przejście na platformę może być zamykane drzwiczkami. Z kokpitu po jednym z dwóch półpokładów można przemieścić się na pokład dziobowy. Przejścia są wąskie (26–30 cm), ale zasada jednej ręki dla jachtu dzięki zamontowanym handrelingom jest spełniona. Pokład dziobowy to czysta elegancka forma. Jego zauważalny wznios w kontrze do łagodnego spadku kadłuba i nadbudówki w kierunku rufy buduje swego rodzaju monumentalność tej wszak niewielkiej jednostki. Atrakcyjność wizualną tej bryły podnosi fakt, że na pokładzie nie zainstalowano relingów. To celowy wybór armatora i zapewne temat na dłuższą dyskusję o bezpieczeństwie. W każdym razie trzeba przyznać, że tej łodzi jest bardzo do twarzy bez zbrojenia. Podobnie rzecz się ma z materacem dziobowym, który można zamówić w różnych wersjach.

Dostęp do komory silnikowej w formie wjazdu znajduje się między rufowym pokładem słonecznym a wejściem do salonu i jest otwierany elektrycznie. Mechanizm pracuje efektywnie i cicho. I o ile, podobnie jak na wielu innych jednostkach aspirujących do półki premium, występują tu pokrywy schowków tylko jednostronnie laminowane (od strony wewnętrznej jest tzw. baranek – elegancko zaś wykończono schowki

w salonie), to maszynownia jest miejscem, do którego stocznia przyłożyła mocny wektor. A zatem rzuca się w oczy m.in. solidna izolacja akustyczna i termiczna. W maszynowni zamontowano twardą podłogę, instalacje są schludne i czytelne – dla każdego serwisanta to miejsce komfortowej pracy. W maszynowni bije serce tego jachtu. Jest to bazowa instalacja diesla Volvo Penta D6 440 KM, oczywiście z przeciwbieżnymi śrubami. W wersji wypasionej mogą być dwa motory D4 320, co z pewnością przekłada się na bardziej sportową charakterystykę żeglugi. Osobom zainteresowanym oszczędnością miejsca i budżetu stocznia oferuje także opcję z silnikami zaburtowymi w podwójnych instalacjach 2 x 300–2 x 400 KM.

Do salonu prowadzą rozsuwane, dość masywne drzwi, ustawiane w dwóch pozycjach. Wejście ma otwór drzwiowy o maksymalnej szerokości 70 cm.

Nad salonem znajduje się ogromny szyberdach zamykany softtopem. Na tej łodzi jest on dwumembranowy, ale istnieje też opcja zadaszenia materiałem trzymembranowym. Ten materiał softtopu stosuje się także w luksusowych autach. Jego funkcją jest izolacja termiczna przed upałem oraz utrzymanie ciepła wewnątrz, gdy grzejesz „webastem”. Uwagę zwraca także konstrukcja nadbudówki, gdzie sternik cieszy się niedzieloną szybą i cienkimi wspornikami, a to właśnie tworzy klimat nowoczesnej zwinnej jednostki.

Na prawej burcie znajduje się część wypoczynkowa z kanapą w kształcie litery „U” i ekskluzywnym stołem z drewna teakowego zamontowanym na stałe. Warto dodać, że choć w oficjalnych katalogach stół jest bez opcji opuszczania, by np. stworzyć dodatkowe miejsce do spania, to stocznia jest otwarta na autorskie opcjonalne rozwiązania. Zawsze to jedno miejsce do przodu, choć kosztem naprawdę pięknej i przemyślanej aranżacji.





Aneks kuchenny znajduje się na lewej burcie. Pracująca przy nim osoba ma widok przez okno, a do jej dyspozycji przygotowano komplet utensyliów do przyrządzania posiłków i napojów na każdą okazję. Patrząc na przestrzeń roboczą, można spointować, że Delta czuje i oddaje użytkowo klimat współczesnego jachtingu. Gdy niepogoda daje się we znaki i spędzamy więcej czasu wewnątrz jachtu, to 2,4 m zabudowy robi różnicę.

Skipper ma do dyspozycji nowoczesną designerską sterówkę. Jej aranżacja jest minimalistyczna, ale uwzględnia zasady ergonomii i dobrego smaku. Powierzchnie obite są ałkantarą, jest także szkło (nie tylko piękny cockpit glass) definiujące nowoczesny styl jednostki. Kierownica z unikatowymi szprosami w skórze ze zmiennym położeniem robi wrażenie i leży w dłoniach jak ulał. Fotel sternika z funkcją konwersji ma formę dwóch bardzo szerokich siedzeń z mięsistym podkolannikiem bez regulacji przód-tył i góra-dół. Komfortowo mieszczą się na niej dwie postawne i dorosłe osoby. Konsola jest bardzo nowoczesna, z dwoma dużymi ploterami i minimalistycznym dizajnem. Jej wysokość i stopień pochylenia są przyjazne dla skippera. Część podszybia zagospodarowano na ogromny schowek na drobiazgi dzięki czemu, lwia część tej dyskusyjnej przestrzeni „uratowano”.

Kabina dziobowa ma wysokość stania i jest przestronna. Znajdują się w niej: duże lustro, szafa na ubrania i oczywiście łóże XXL. Wokoło półeczki z ogranicznikami (żeby rzeczy nie wypadały). Zamontowano także gniazdo USB z wyłącznikiem, zasilanie 220 V, kompletne oświetlenie wraz z oświetleniem ambientowym. Przed łóżem jest dość wolnego miejsca na swobodne ruchy. Łazienka z prysznicem i WC jest dość przestronna także dlatego, że wiele elementów użytkowych starannie zamaskowano, co niewątpliwie podnosi walory stylistyczne projektu.

TESTOSTERON

Pływanie testowe odbyło się na jeziorze Niegocin, przy pięknej aurze. Niestety tłok na wodzie wymagał od prowadzącego wzmożonej czujności i ograniczał komfort żeglugi. Na pokładzie trzy dorosłe osoby, 550 l paliwa i połowa zbiornika z wodą.

Maksymalna osiągnięta prędkość to 37,5 węzła@3670 obr./min, co jest niemalże zgodne ze specyfikacją motoru. Zbiorniki paliwa i wody w połowie wypełnione. Zarejestrowany poziom hałasu przy uchu sternika (z zamkniętymi drzwiami) wyniósł 78 Db, co umożliwia komfortową rozmowę. Bogata izolacja komory silnikowej zdecydowanie procentuje komfortem i jakością pływania. Spalanie wyniosło 85,4 l/godz., co także ma odzwierciedlenie w specyfikacji silnika. Prędkość podróżna w zakresie 2700 obr./min. Do 3000 obr. – wynik 2,2 l na milę morską jest miły dla budżetu. Mnie do gustu przypadł zakres prędkości 25 i 27 węzłów ze spalaniem na poziomie 56 l na silnik.

Ten stopniowany kadłub przyjemnie pracuje na wodzie, łódź świetnie sobie radzi bez automatycznych trymkłap (tu zamontowano system Zipwake), podczas głębokiego skręcania przy maksymalnej prędkości dobrze zacieśnia promień

KAMERALNE WNĘTRZA Z WIELKĄ KLASĄ

skrętu, a przy gwałtownym skręcaniu pozostawia skipperowi spory zapas prędkości, co warto przy różnych promieniach skrętów i prędkościach potestować podczas indywidualnych prób z przedstawicielem. W trakcie manewrów, których zwyczajowo się nie wykonuje (nazwijmy to w stylu pewnego eskremum), śruba popada w lekką kawitację, ale struga się nie zrywa. V kadłuba mocno trzyma część mokrą tam, gdzie ma być, i łódź sunie jak po torach. Reakcja na zmianę położenia kierownicy jest płynna. Stateczność kursowa bez zarzutu, a łódź przyjemnie się prowadzi, w końcu to rodzinna jednostka o masie 4,5 t z zakamuflowanym „pazurem”. Jacht wchodzi w ślizg w ciągu kilku sekund. Komfort w miejscu pracy sternika sprzyja dłuższemu przelotom i jachtingowemu szwędactwu. Na jachcie siedzenia prezentują jakość premium, zarówno gdy idzie o twardość gąbki, jak i materiał, którym jest obszyta. Widoczność dla sternika dobra, jacht jest w stanie się głęboko przechylić i wtedy, jak na wielu jednostkach o takiej cesze, szczególnie w pozycji siedzącej trzeba bardziej uważać.



POMIARY

RPM (obr./min)	V (w)	Poziom hałas (dB)	Konsumpcja l/h
800	4,6	57,8	2,9
1000	5,9	61,7	4,7
1200	7,2	63,1	7,3
1400	8,1	66,9	11,3
1600	8,8	70	15,2
1800	9,6	69,3	22,4
2000	11	70	30,6
2200	14	71	39
2400	17,6	72,3	42,5
2600	21,2	71,3	45
2800	25,1	73,2	51,2
3000	28,7	71,2	58,5
3200	31,9	72,7	66,4
3400	34,4	73	75,2
3600	37,5	75	80,5
3680	37,8	75	85,8

TECHNIKALIA

Typ jednostki	family cruiser
Długość całkowita	10,95 m
Długość kadłuba	10 m
Szerokość	3,1 m
Masa	4,5 t
Zanurzenie	0,95 m
Motor	2 × 300–2 × 440 KM
Zbiornik paliwa	550 l
Zbiornik wody	200 l
Bojler	20 l
Zbiornik black water	60 l
Maksymalna liczba pasażerów	8
Liczba miejsc sypialnych	4
Liczba kabin / łazienek	2 / 1
Zasięg	340 Mm@30 w
3 przydatne opcje wyposażenia dodatkowego	klimatyzacja, ogrzewanie, winda kotwiczna
Cena wersji podstawowej 1xD6 440	390 000 euro netto
Cena wersji podstawowej 2xD4 320	445 000 euro netto

Źródło Rhod.pl
* Mannerfelt Design zostało założone przez Ocke Mannerfelta, postać o niesamowitych osiągnięciach. To zdobywca 16 tytułów mistrza świata. Ustanowił liczne rekordy prędkości, co czyni go jedną z najbardziej szanowanych osób w świecie wyścigów wodnych.





fot. arch. Delta Powerboats / Rhodium Yachts / autor

AD VOCEM

Za koncepcją modeli Delty Powerboats stoją ludzie opływani, słonowodni z autentycznymi osiągnięciami także w dziedzinie ekstremalnego sportu motorowodnego oraz konstruowania łodzi. Przede wszystkim to ludzie, którzy w DNA mają zakodowany skandynawski sposób postrzegania przestrzeni i szkodniczy kunszt przekazywany z pokolenia na pokolenie.

Dlatego ten cruiser z kategorią B prezentuje bardzo przyzwoite warunki hotelowe i dostarcza radości z pływania.

Zapewne więcej funu mielibyśmy z żeglowania po zafalowanej zatoce, dlatego warto podkreślić, że Delta 33 Coupe to jacht w klasyfikacji pełnomorskiej, dla którego bezpieczne brzegowe warunki pogodowe określono dla wiatru nieprzekraczającego 40 węzłów i fali do 13 stóp. ■

KARNIC S37-X

CRUISER Z GWIZDKIEM



Rex Schober

Stale rozwijająca się sieć dealerów świadczy o rosnącej popularności łodzi Karnic na wzburzonych wodach. Wraz z modelem S37-x stocznia z siedzibą na Cyprze wprowadza na rynek prawdziwy cruiser z kabiną. Wsiedliśmy na łódź w pobliżu Limassol i testowaliśmy nowość na Morzu Śródziemnym.

Od czasu naszego ostatniego artykułu w stoczni Karnic wiele się wydarzyło. Stocznia Karnic – producent łodzi GRP, założona w Limassol w 1993 roku przez inżyniera Nicosę M. Karaolisa (62 l.), wraz ze wzrostem międzynarodowego uznania znajduje się na kursie wzrostu i z dużą regularnością wprowadza na rynek nowe modele. Rodzinna firma Karnic Powerboats może z ufnością patrzeć w przyszłość, ponieważ trójka dzieci szefa firmy już dawno poszła w jego ślady. Dziś Karnic dysponuje technologią komputerowego wspomagania produkcji i CAD-CAM oraz zespołem 75 pracowników. Łodzie są produkowane w całości w stoczni, poczynając od ręcznego laminowania kadłubów po meble, tekstylia i różne dodatki. Każdego roku składanych jest około 350 jednostek o długości od 16 do 37 stóp. Wszystkie osiem serii Karnic opiera się na koncepcji modułowego układu, dzięki czemu można je zindywidualizować. Zaprezentowany w 2023 roku Cabrio Cruiser S37-x („x” oznacza silnik zaburtowy) to obecnie najdłuższy rozmiar, jaki można wyprodukować w Karnicu. Długość całkowita jachtu wynosi 11,46 m. Nasz kandydat do testu z numerem seryjnym 1 czeka na nas na nabrzeżu w „Marina St. Raphael” na wschód od Limassol. Jest połowa listopada, a temperatury w ciągu dnia wciąż sięgają 27 stopni! Są to idealne warunki do wejścia na pokład przez platformę kąpielową na prawej burcie. Już na pierwszy rzut oka widać bogactwo szczegółów, które czynią łodzie Karnic wyjątkowymi. Oznacza to, że elementy wewnętrzne kokpitu rufowego można przesuwować, rozkładać i regulować. Za każdym uchwytem kryje się funkcjonalna niespodzianka. Kokpit rufowy można osłonić przed słońcem za pomocą elektrycznego przesuwanego







Salon z kuchnią, częścią wypoczynkową i standardowym elektrycznie otwieranym dachem.



Wszystkie pomieszczenia, jak na przykład kabina na prawej burcie, mają okna z iluminatorami.



Przytulna kabina kapitana na dziobie gwarantuje niezbędną prywatność.

dachu, który jest na wyposażeniu standardowym. Na dachu salonu istnieje możliwość montażu dwóch paneli fotowoltaicznych o łącznej mocy 180 Wp. Droga na pokład dziobowy prowadzi po obu burtach półpokładami o szerokości do 30 cm i uzbrojonymi w relingi ze stali nierdzewnej. Dodatkowe handrelingi zamontowane w nadbudówce zapewniają niezbędne bezpieczeństwo przemieszczania się. Cały pokład dziobowy z materacem jest również usiany różnymi gadżetami. Na dzielnym łóżu do kąpeli słonecznych o długości 185 cm i szerokości 160 cm można ustawić cztery różne pozycje siedzące lub leżące. Także kilka cupholderów jest w zasięgu ręki. W standardzie zainstalowano gniazda USB oraz system nagłaśniający z głośnikami.

INSPEKCJA REXA

Przejdźmy do salonu, w którym na prawej burcie znajduje się kuchnia, a naprzeciwko – część wypoczynkowa w kształcie litery „U” o klasycznym układzie. Wysokość nadproża w salonie to dobre 192 cm. Kanapa w kształcie litery „U” o szerokości 185 cm i głębokości do 110 cm to serce salonu. Tu można toczyć życie na pokładzie i da się w razie potrzeby, opuściwszy stół, stworzyć dodatkowe miejsce do spania. Aneks kuchenny, którego blat roboczy wykonano z Corianu, zawiera w zrealizowanym projekcie zlew, kuchenkę gazową i lodówkę o pojemności 75 l, na życzenie klienta może zostać wyposażony w kuchenkę mikrofalową oraz szufladową zamrażarkę. Specjalnością firmy Karnic są ukryte kanały odprowadzające wilgoć pod podłogami i wszystkimi pionowymi ścianami. Warto również wspomnieć, że na wyposażeniu standardowym znajduje się elektryczny dach przesuwany o wymiarach 200 x 130 cm. Na szczególną uwagę zasługuje konsola sternika, gdyż przeszklona deska rozdzielcza ma miejsce na montaż dwóch 12-calowych wyświetlaczy wielofunkcyjnych oraz – w zależności od wymagań – dwóch lub trzech dodatkowych wyświetlaczy dziewięciocalowych. Skipper siedzi na regulowanym i boga-

to wyściełanym fotelu kubelkowym typu offshore, co gwarantuje bardzo dobre trzymanie bioder podczas ostrych skrętów. Opuszczane okno boczne o szerokości 60 cm zapewnia sterownikowi możliwość komunikacji ze swoimi załogantami podczas manewrów np. portowych.

Pod pokładem mamy do dyspozycji trzy kabiny. Dostęp do nich odbywa się poprzez czterostopniową zejściówkę. Koje mają jednakową długość 195 cm i szerokość od 130 do 150 cm. Wszystkie drewniane podłogi mają kanały odprowadzające wilgoć, a kabiny wyposażono w solidnie klejone drewniane szafki i ścianki działowe. Jedynym minusem jest fakt, że wszystkie trzy kajuty, które przy pełnym obłożeniu mogą pomieścić aż sześć osób, muszą dzielić jedną toaletę. Natomiast jakość wykonania w pełni wyposażonej łazienki z oddzielnym prysznicem i umywalką oraz elektryczną toaletą morską, jak zwykle w Karnic, stoi na wysokim poziomie.

PŁYWANIE

Jacht jest certyfikowany zgodnie z normą CE B, S37-x jest przeznaczony także do żeglugi po wzburzonej wodzie. Głęboki kadłub w kształcie litery „V” zapewnia stabilność łodzi, która obecnie waży około 7,5 t. Mając łącznie 700 z 900 możliwych koni mechanicznych. W spokojnym tempie opuszczamy marinę. Dwa silniki Mercury Verado F350 przymocowane do pawęży przyjemnie brzęczą przy 1000 obr./min i czterech węzłach przy poziomie głośności 59 dB (A). Minimalna prędkość w ślizgu wynosi 14,8 węzłów@3500 obr./min. Łódź potrzebuje 10 s, do planowania co jest przeciętnym wynikiem. Ale jesteśmy na krążowniku, a nie na łodzi motorowej. Niemniej jednak Cyprijka musi pokazać, na co ją stać, więc dociskam gaz. Wygodna prędkość przelotowa wynosiłaby od 4000 do 4500 obr./min przy 17 do 24 węzłach. Sytuacja na jachcie jest stabilna, a dwa silniki zaburtowe o mocy 257 kW zużywają 97 l paliwa na godzinę. Przy całkowitej pojemności zbiornika wynoszącej 800 l obliczony zasięg wynosiłby 138 mil morskich lub 256 km. Maksymalną prędkość osiągamy przy 5780 obr./min i 36,8 węzła. Ale przy odrobinie dostrojenia trunu nie powinien to być koniec. Silniki o mocy

Część sanitarna z oddzielnym prysznicem i toaletą jest wspólna dla wszystkich pasażerów.



Kuchenkę gazową w kuchni można opcjonalnie zastąpić kuchenką elektryczną.



BOGATA LISTA OPCJI UMOŻLIWIA
DOSTOSOWANIE OFERTY
DO BUDŻETU I POTRZEB

Na stanowisku sternika znajduje się miejsce na dwa wyświetlacze.





Trap o szerokości 30 cm z poręczą prowadzi na pokład dziobowy.

Wetbar na rufie z opcjonalnym grillem elektrycznym.



Leżak na pokładzie dziobowym można płynnie regulować.



Testowana para o mocy 700 KM.



Duży kokpit rufowy ze składanymi ławkami bocznymi.

900 KM byłyby lepszym rozwiązaniem. Jeśli chodzi o właściwości jezdne, nie ma na co narzekać, łódź pozostaje stabilna w każdej sytuacji i zapewnia doskonałe poczucie bezpieczeństwa. Dzięki opcjonalnemu sterowi strumieniowemu na dziobie i dwóm silnikom na rufie manewry portowe nie powinny stanowić problemu dla kapitanów rekreacyjnych. Podsumowując, nowy Karnic S37-x to wszechstronny, odnoszący sukcesy cruiser do trudnych warunków wodnych pod względem jakości wykonania, wyposażenia i właściwości jezdnych. Cena wywoławcza 259 420 euro bez silnika wydaje się rozsądna. Przy bardzo dobrym wyposażeniu standardowym i łącznie z bliźniaczymi silnikami 2 x 350 KM, cena bez specjalnych akcesoriów wynosi 340 000 euro.

TECHNIKALIA

Typ jednostki	cruiser
Długość całkowita	11,46 m
Szerokość	3,60 m
Masa	6,2 t
Zanurzenie	0,61 m
Motor	2 x 450 KM (outboard)
Zbiornik paliwa	2 x 400 l
Zbiornik wody	200 l
Zbiornik black water	90 l
Maksymalna liczba pasażerów	10
Liczba miejsc sypialnych	5 (+1)
Liczba kabin / łazienek	3/13 / 1
Napęd: silnik zaburtowy, moc.	2 x 330,9 kW (2 x 450 KM)

Cena podstawowa (bez silnika) loco stocznia: 259 420 euro, cena łodzi testowej gotowej do pływania z silnikami 2 x Mercury Verado F350 i bez specjalnego wyposażenia: 340 000 euro

SILNIKI NA ŁODZI TESTOWEJ

2 x Mercury Verado F350 DS XL, czterosuwowy silnik zaburtowy z elektronicznym wtryskiem paliwa, moc 257 kW (350 KM) każdy, liczba cylindrów: 6, pojemność skokowa 2598 cm³, średnica śruby x skok: 82 x 82 mm, masa 293 kg każdy, maksymalny zakres prędkości 5800–6400 obr./min, cena jednostkowa 40 456 euro

WYPOSAŻENIE STANDARDOWE (WYBRANE)

elektryczny szyberdach, oświetlenie nawigacyjne, bojler na ciepłą wodę, przyłącze prądu lądowego, wewnętrzne okładziny ścienne 3-warstwowe z odprowadzaniem wilgoci, podłogi z kanałami odprowadzającymi wilgoć, nagłośnienie z głośnikami, lodówka 75 l w kuchni, kambuz ze zlewem i 2-palnikowa gazowa kuchenka

WYPOSAŻENIE OPCJONALNE (WYBRANE)

bimini na pokład dziobowy (1176 euro), ster strumieniowy (4330 euro), elektryczne kłapy trzymujące (2345 euro), grill elektryczny na rufie (1057 euro), klimatyzacja w salonie i kabinie głównej (9309 euro), ogrzewanie typu webasto (5488 euro)



POMIARY

RPM (obr./min)	V (w)	Poziom hałasu (dB)
640	2,6	57
1000	4	59
1500	6,2	62
2000	8,1	65
2500	9,6	67
3000	10,5	70
3500	14,8	74
4000	17,3	77
4500	24	79
5000	30,2	81
5500	33,4	83
5780	36,8	85

Warunki testu: Morze Śródziemne w pobliżu Limassol (CYP)
 Załoga: 5 osób, pomiary: GPS, woda: 22°C, powietrze: 27°C,
 wiatr: 2 B, zbiorniki: benzyna 400 l (50%), woda pusta. ■

PLUSY

- Bezpieczeństwo dzięki wysokim burtom
- Bezpieczna i sportowa jazda oraz zachowanie przy manewrowaniu
- Bardzo dobre i bogate wyposażenie podstawowe
- Bardzo wysoki poziom komfortu dzięki licznym praktycznym rozwiązaniom szczegółowym.
- Optymalna koncepcja przestrzenna i łatwy dostęp

MINUSY

- Nieco sportowe wejście na półpokłady

STOCZNIA

Karnic Powerboats Ltd. (producent i dostawca łodzi testowej), P.O. Box 70192, CYP-4161 Limassol, lista dealerów na www.karnicboats.com

Rozkładane, opcjonalne bimini chroniące leżak.



Elektrycznie rozsuwany dach chroniący kokpit rufowy.

fot. arch. autor



SAXDOR 270 GTO



Rex Schober

Wciąż młoda fińska marka łodzi Saxdor produkuje łodzie z GRP o długości od 20 do 40 stóp (z modelem 460 zapowiadany przez stocznnię). Saxdor oznacza nowoczesną koncepcję projektową i obiecuje wyjątkowe wrażenia z jazdy. Dlatego Saxdor 270 GTO jest stworzony dla ludzi szukających czegoś wyjątkowego. . .

Wprowadzona na rynek dopiero w 2019 roku nazwa Saxdor ma swoje korzenie w literze „S” oznaczającej Sakari i wyrazach: „topór” oznaczającym Axopar i „dor” od Aquador. Pomysłodawcą marki Saxdor jest Fin Sakari Mattila, który brał już udział w powstaniu marek łodzi Aquador, Paragon, XO i Axopar. Cechą wspólną wszystkich wymienionych marek jest przyciągający wzrok i wręcz futurystyczny design. Celem Saxdor jest budowanie wyjątkowych łodzi o dobrym stosunku ceny do wydajności. Dodatkowo nowoczesny marketing sprawił, że Saxdor stał się marką i szybko rozwijającą się europejską firmą produkującą łodzie. Od początku istnienia wyprodukowano ponad 1000 łodzi. Aby sprostać dużemu popytowi, produkcję powierzono spółce zależnej Saxdor Shipyard. Dziś Saxdor zatrudnia 350 osób w Polsce i Finlandii, a eleganckie łodzie motorowe zdobyły już kilka międzynarodowych nagród.

Saxdor 270 GTO został nam zaprezentowany na wewnętrznym moście w Schweinfurcie nad Menem. Już z daleka uwagę zwraca bardzo sportowy kadłub oraz żelkot w zamówionym kolorze „Beige Grey”. Nasz obiekt testowy o długości 8,45 m i szerokości 2,90 m wykazuje niewątpliwe pokrewieństwo ze swoimi stylowymi siostrami z marek XO Boats lub Axopar. W przeciwieństwie do całkowicie otwartego GT – T-Top nadaje GTO swoją nazwę i oznacza „T-Top Model”. Łącznie dostępnych jest pięć różnych opcji aranżacji pokładów. Nasza łódź testowa jest wyposażona w wariant dwóch oddzielnych sof z leżakiem. Jest w niej przestrzeń dla sześciu osób. Kokpit ma przyzwoitą długość 320 cm. Za stylowe przeszklenie kokpitu od strony rufowej można dopłacić 2356 euro. Do pokładu





short





dziobowego, na którym znajduje się podwójny materac do kąpieli słonecznych, prowadzą dwa półpokłady o szerokości 30 cm. Grubość materaca wynosi przyjemne 14 cm i zapewnia komfort siedzenia i leżenia. Wewnętrzna wysokość wolnej burty wynosząca 80 cm zapewnia bezpieczeństwo, a zamontowane relingi dają pewny chwyt jednej ręki dla jachtu.

Samoodpływowy kokpit z miękką antypoślizgową powierzchnią zapewnia przyjemną i dość dużą swobodę ruchów. Uderzającym detalem jest solidny T-top z małymi „skrzydełkami” i rynnami deszczowymi, którymi może spływać woda. Prześwit pod dachem wynosi 185 cm. Stanowisko sternika o szerokości 66 cm i wysokości 122 cm stanowi część centralnej konsoli, w której znajduje się również zejściówka do kabiny. Trzyosobowe siedzisko, podobnie jak tylna kanapa, ma 140 cm

szerokości, a jego głębokość wynosi dobre 56 cm. W jadalni znajduje się stół z prawdziwego drewna o długości 120 cm i szerokości 60 cm, może przy nim usiąść sześć osób. Miłośnicy towarzyskich imprez na łodzi mogą także zamówić barek ze zlewem i lodówką za 5355 euro. Stanowisko sterownicze zasługuje na szczególną uwagę, ponieważ jest wyposażone w najnowocześniejszą technologię. Ploter map Simrad NSX12 jest zawarty w standardowym wyposażeniu. Jeśli chcesz mieć dwa wyświetlacze, możesz zamówić takie urządzenia za 4046 euro. Polecamy zapoznać się z listą wyposażenia dodatkowego. Zaawansowana technologicznie elektryczna „katapulta” wciągarki kotwicznej dosłownie „katapultuje” stalową kotwicę z dziobnicy. Za to trzeba jednak zapłacić dodatkowe 7735 euro...

Dolny, dzienny pokład o wysokości prawie 150 cm nad głową wyposażony jest w podwójne łóżko o wymiarach 200 x 140 cm. Ponadto znajduje się tu luk dachowy oraz – oprócz schowków – umywalka i opcjonalnie toaleta. Sprawia to, że Saxdor 270 GTO nadaje się nie tylko na weekendowe wyprawy, ale posłuży też na dłuższe wypady. Saxdor obiecuje „niezwykłą radość z żeglowania”, dlatego jesteśmy podniekscytowani właściwościami nautycznymi. Głęboki kadłub w kształcie litery „V” z dwoma stopniami ma za zadanie ustabilizować łódź i jednocześnie doprowadzić ją do maksymalnej

FAJNY WEEKENDER
Z MOŻLIWOŚCIAMI HOTELOWYMI

Dtorque 111
TURBO DIESEL



BEZPIECZEŃSTWO BEZ KOMPROMISÓW

- WYSOKI MOMENT OBROTOWY PRZY NISKICH OBROTACH
- TRWAŁE I NIEZAWODNE
- CERTYFIKAT SOLAS (MOB)
- NISKI HAŁAS I WIBRACJE
- OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA I DUŻY ZASIĘG



Taurus
SEA POWER

www.taurus.gda.pl
Tel.: 58 302 02 25

Distributed by **YANMAR**



Zadaszony kokpit daje bardzo dobre poczucie przestrzeni.



Część dzienna ma wyposażenie weekendowe...



....które uzupełnia umywalka...

ŁÓDŹ REKREACYJNA DLA WYMAGAJĄCYCH STERNIKÓW

prędkości. Wszystko toczy się spokojnie i cicho, dopóki nie przejdziemy do ślizgu z prędkością 12,5 węzła@2800 obr./min. Potężny ośmiocylindrowy Mercury Verado o mocy 300 KM pokazuje dosłownie za dotknięciem palca, jak ogromny potencjał w nim drzemie. Dzięki bezpośredniej reakcji przepustnicy Saxdor 270 GTO pędzi jak po szynach, z delikatnym ręcznym trymowaniem i przy pomocy opcjonalnych trymkłap trymujących za 1178 euro, aż do imponującej maksymalnej prędkości 37,8 węzła. Łódź pozostaje całkowicie stabilna na torze, jej ruch nie jest zakłócony nawet podczas ostrego pokonywania zakrętów. Elektrohydrauliczne wspomaganie kierownicy zapewnia pewne prowadzenie. Fale są wygładzone i ku uciesze załogi rufa nie ma tendencji do skręcania, o ile nie przesadzi się z prędkością. Przy odrobinie doświadczenia i wyczuciu proporcji wszystko działa jak w zegarku, a poczucie bezpieczeństwa nie zostaje utracone. Jednak ze względu na dobre osiągi niedoświadczonym sternikom zaleca się zwyczajową ostrożność. Saxdor 270 GTO to prawdziwa łódź motorowa, w której na pierwszym miejscu stawiana jest sportowa przyjemność z jazdy.

Podsumowując, Saxdor 270 GTO, certyfikowany zgodnie z kategorią CE C, prezentuje się jako łódź rekreacyjna dla wymagających sterników, którzy szukają jednostki pływającej o ekstrawaganckim wyglądzie. Cena wywoławcza wynosząca 101 031 euro za wariant o mocy 225 KM potwierdza atrakcyjny stosunek ceny do wydajności. Dzięki dodatkowym opcjom cenę można dość szybko podwoić.

SILNIK NA ŁODZI TESTOWEJ

Mercury Verado V8 F300, czterosuwowy silnik zaburtowy z elektronicznym wtryskiem paliwa, moc 220,6 kW (300 KM), liczba cylindrów: V8, średnica śruby x skok: 92 x 86 mm, pojemność skokowa 4600 cm³, masa 272 kg, cena: 36 706 euro

WYPOSAŻENIE STANDARDOWE (WYBRANE)

elektryczna wycieraczka szyby przedniej, pięć siedzisk, luk Lewmar do kabiny dziobowej, ploter nawigacyjny Simrad NSX12, oświetlenie nawigacyjne i kotwiczne, pompy zęzowe, skórzana kierownica

DOSTĘPNE OPCJE (WYBRANE)

SkyTop Roof z przyciemnianą szybą pleksiglas (6902 euro), pakiet: 80-litrowy zbiornik na wodę z umywalką w kabinie, toaletą elektryczną, zbiornikiem na wodę czarną, prysznicem pokładowym (4760 euro), wetbar ze zlewem, lodówką 50 l, szklaną pokrywą, szufladami (5355 euro), ster strumieniowy dziobowy (4165 euro), winda kotwiczna z łańcuchem (7735 euro), automatyczne trympklapy (1969 euro), przyłącze lądowe 230 V (3266 euro)

PLUSY

- Sportowe i bezpieczne właściwości nautyczne
- Bardzo stabilny kadłub dwustopniowy
- Możliwość łatwego transportu przyczepą o masie 3,5 t
- Bardzo solidne wykonanie
- Liczne praktyczne i szczegółowe rozwiązania, np. rynny dachowe
- Bogate wyposażenie podstawowe

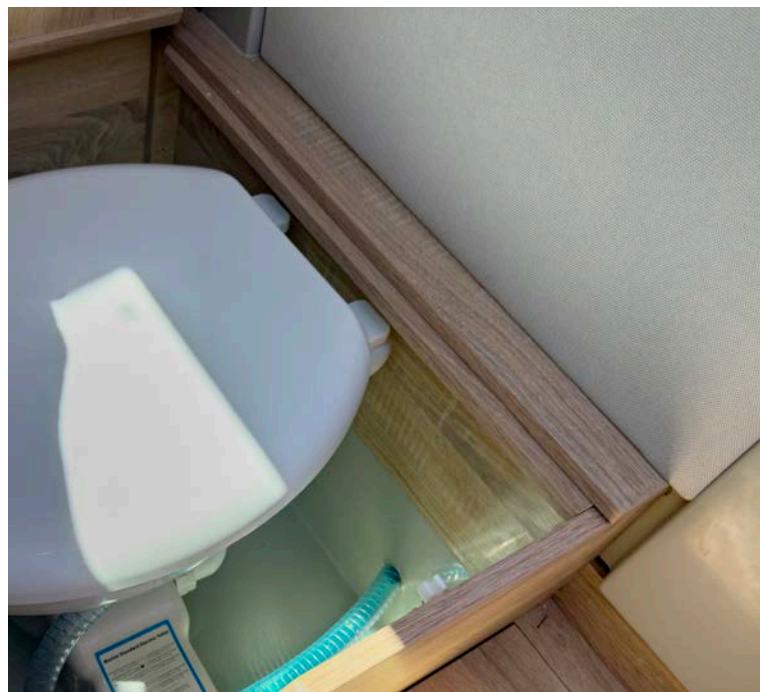
MINUSY

- Tapicerka mocowana za pomocą zatrzasków, które są podatne na uszkodzenia

Antypoślizgowe powierzchnie zapewniają pewność stąpania.

Pokład dziobowy Saxdora 270 GT0 to oaza słońca.

...i toaleta.



„Katapulta”.





Centralny układ nadbudówki przypomina walk around, przy czym część prawego półpokładu została wykorzystana na świetlik kabiny.



Za dopłatą stylowa przeszklona balustrada.

INFORMACJA I STOCZNIA

Boote Pfister GmbH (oficjalny dealer firmy Saxdor i dostawca łodzi testowej), Wahlweg 6 w obszarze handlowym, 97525 Schweibheim/Schweinfurt, tel. 09723-93710, www.bootepfister.de

Saxdor Yachts Oy, Veneetekijäntie 14 A, FI-00210 Helsinki, adresy kontaktowe niemieckich dealerów na stronie www.saxdoryachts.com. Polski przedstawiciel Superjachty.

TECHNIKALIA

Typ jednostki	family cruiser
Długość całkowita	8,45 m
Szerokość	2,6 m
Masa	2,096 t
Zanurzenie	0,92 m
Motor	225–400 KM
Zbiornik paliwa	300 l
Zbiornik wody	80 l
Zbiornik black water	50 l
Maksymalna liczba pasażerów	7
Liczbakabin / łazienek	1 / 1
Napęd: silnik zaburtowy	moc zalecana 165,5 do 294 kW (225–400 KM)

Cena podstawowa (w tym Mercury V6 225 KM): 101 031 euro z silnikiem podstawowym Mercury V6 F225, z silnikiem testowym od 109 361 euro, cena łodzi testowej gotowej do jazdy wraz ze specjalnym wyposażeniem 182 691 euro

POMIARY

RPM (obr./min)	V (w)	Poziom hałasu (dB)
650	1,5	55
1000	3,5	60
1500	5,4	64
2000	6,9	67
2500	8,2	75
3000	13	75
3500	18,1	70
4000	22	80
4500	27	82
5000	29,8	83
5500	37,8	85

Rejon: Main koło Schweinfurtu, załoga: 2 osoby, pomiary: GPS, woda: 19°C, powietrze: 26°C, wiatr: 2 B, zbiorniki: benzyna 150 l (50%), woda – brak. ■

fot.arch.autor



Łódź zachwyca sportowym charakterem.



NOWY SKLEP INTERNETOWY
dla żeglarzy i motorowodniaków

RABAT
15%
przy pierwszych zakupach

jachting.pl

GALEON 480 FLY

– DOSKONAŁY JAK SZWAJCARSKI ZEGAREK



Izabela Horwood

Nie milkną echa po tegorocznej premierze jachtu Galeon 480 FLY, która odbyła się we wrześniu podczas festiwalu jachtów w Cannes. Nasza redakcja zapowiadała debiut jachtu już w pierwszym tegorocznym wydaniu magazynu. Tym razem wsłuchujemy się w opinie czołowych youtuberów testujących łódzie motorowe i sprawdzamy, jaki był ich odbiór nowego Galeona, na co w szczególności zwracali uwagę.



tów i internetowych fanów branży jachtowej. Na dowód tego cytujemy kilka wybranych komentarzy znajdujących się pod filmowymi recenzjami: *Te Galeony to prawdziwe szczyryki szwajcarskie. I są w każdym możliwym rozmiarze* (@Jeff-gn1xz), *Naprawdę ładna łódź, świetny układ, praktyczna, wygodna i dobrze wyposażona* (@markwarn6085) czy też deklaracja w formie marzenia internautki: *Piękny jacht... mogłabym wygodnie mieszkać na nim 24/7 i podróżować po świecie* (@iancrawford9270).

Czym sobie Galeon 480 FLY zasłużył na tak fantastyczny odbiór? Filmowe testy czołowych youtuberów odsłaniają szczególnie zalety jachtu, z czego wyłania się obraz jednostki luksusowej, innowacyjnej, bogato wyposażonej oraz z relatywnie dobrym stosunkiem ceny do jakości.

Już na pierwszy rzut oka Galeon zachwyca kadłubem z niezliczonymi przeszkleniami boków, przez które – jak zauważył youtuber Aquaholic – przedostaje się tona światła. Rozwiązanie to zastosowano również w poprzednich modelach Galeona. Od strony rufy na jachcie znajduje się platforma plażowa, która może występować w opcji opuszczanej lub stałej. Umieszczony jest tu chowany grill wraz ze zlewem, zabezpieczone eleganckim relingiem. Pod nim znajduje się również obszerny garaż na tender. Generalnie wszyscy, którzy mieli

14-metrowy Galeon 480 FLY to dzieło polskiej stoczni Galeon ze Straszyna w województwie pomorskim. Projekt architektury morskiej powstał w pracowni Tony Castro, wiodącego brytyjskiego projektanta łodzi, który od lat związany jest ze stoczną. Jednostka od momentu swojego wrześnieowego debiutu była prezentowana na targach i zbiera pochlebne opinie wśród specjalistów, potencjalnych klien-





okazję osobiście oglądać jacht, zwracają uwagę na ogromną liczbę wygodnych skrytek sprytnie rozlokowanych w całej przestrzeni łodzi. Anna & Shayne z Penntastica Boating and Travel zaprezentowali działanie eleganckiej sofy lekko górującej nad strefą platformy plażowej. Wyposażono ją w inteligentne rozwiązanie umożliwiające obrócenie siedziska i podziwianie sceny otwartego morza.

Dodatkową przestrzeń do relaksu można stworzyć poprzez opuszczenie burt, dzięki czemu po obu stronach jacht poszerzono o balkony. Jest to koncept stosowany już w innych realizacjach stoczni Galeon, ale niezmiennie budzi on entuzjastyczną reakcję. David Inglis z Redbird Yacht Mgmt. podkreśla solidność i jakość materiałów użytych do wykonania poszczególnych elementów. Szczególne wrażenie zrobił na nim stolik barowy wraz z siedzeniami, do których produkcji użyto wysokogatunkowej austenitycznej chromowo-niklowej stali nierdzewnej 316. Natomiast jak zauważa Aquaholic, konstruktorom nie chodziło o zwykłe uzyskanie większej powierzchni, ale poprzez wstawienie w boczny oknie stolika barowego



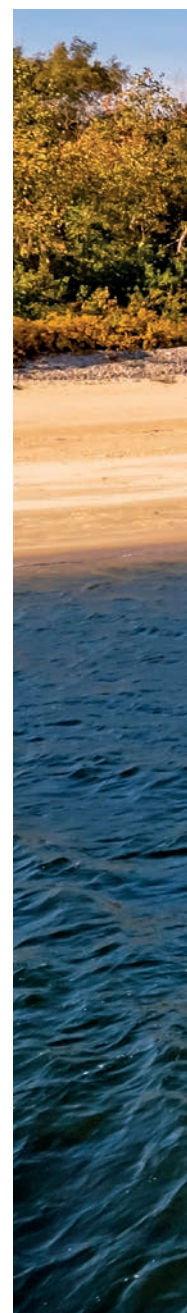
stworzono przestrzeń użytkową, dzięki której uczestnicy morskiej eskapady mogą zjeść śniadanie bezpośrednio nad taflą wody. Balkony mogą być dodatkowo zabezpieczone relingami, a po ponownym podniesieniu stają się bezpieczną, wysoką i zabudowaną burtą, wzdłuż której u góry zamontowane jest eleganckie oświetlenie akcentowe.

Po platformie plażowej i poszerzanych balkonach kolejna strefa odpoczynku z wygodnymi siedziskami znajduje się na dziobie. Tutaj testujący zwracają uwagę na sprytnie rozwiązanie, dzięki któremu oparcia siedzeń mogą być schowane do skrytek znajdujących się pod poduszkami.

Natomiast najlepszym miejscem na szaloną zabawę w większym gronie jest flybridge. Ta część jachtu swoją wielkością robi wrażenie na każdym. Shayne z Penntastica Boating and Travel szacuje, że można tam z łatwością pomieścić 20 gości. Dodatkową przestrzeń imprezową da się wydobyć przez zamknięcie szklanego włazu, po którym można chodzić. Goście wypoczną na ciągnących się wzdłuż wygodnych kanapach, pod którymi znajdują się ponownie liczne schowki. Dla kulinarnych ekscesów przygotowana jest wyspa kuchenna ze zlewem, która opcjonalnie może być wyposażona w grill (w pakiecie jest już grill na rufie), lodówkę czy pojemnik na lód. Dodatkowo ambient można uzyskać za pomocą oświetlenia, którego barwę w zależności od nastroju ustawia się na niebieską lub jasną. Na uwagę zasługuje też górna stacja sterowania z doskonałym polem widokowym. Jest ona w pełni wyposażona w sprzęt nawigacyjny najwyższej klasy, dzięki czemu żeglowanie jest bezpieczne i intuicyjne. W upalne dni optymalną osłonę przed słońcem tworzy obszerne bimini rozciągające się nad flybridgem.

Wnętrza przyciągają jasnymi przestronnymi przestrzeniami oraz komfortowym wyposażeniem wykonanym z najwyższej jakości materiałów. Dobrze wyposażona kuchnia, jest zwrócona w stronę rufy, co ułatwia płynne połączenie z kokpitem dzięki składanym drzwiom. Z kuchni płynnie przechodzi się do kolejnej obszernej strefy relaksu służącej jako wszechstronna przestrzeń jadalna czy też do odpoczynku. Tym bardziej że projektanci zapewnili tutaj sporo miejsc do siedzenia. Jednym ze sprytnych rozwiązań jest wysuwany telewizor, ukryty w panelu przy oknie. Inną innowacją, na którą zwrócili uwagę testujący (Anna & Shayne Penntastica Boating and Travel), jest trzyfunkcyjny stolik. W zależności od ustawienia może być stolikiem kawowym, jadalnym czy też po położeniu poduszek staje się częścią łóżka. Z salonu płynnie przechodzimy do stacji kierowania, która po raz kolejny jest wychwalana za doskonałą widoczność i dostęp jasnego światła. Uwadze Davida Inglisa nie uszedł fakt, że siedzenie sterownicze pokryte jest naturalną skórą.

Poniżej pokładu znajdują się trzy przestronne i wygodnie urządzone kabiny dla gości. Środkowa kabina kapitańska rozciąga się przez całą szerokość jednostki i ma prywatną łazienkę. Natomiast goście w przedniej kabinie VIP i bocznej kabinie gościnnej dzielą dobrze wyposażoną drugą łazienkę dzienną.



Jak stwierdził Aquaholic, każdy nowy Galeon oznacza „uczętą innowacji”, dlatego też i ta przestrzeń zawiera nietuzinkowe perełki. W kabinie VIP pomyślano o półce na laptop ze specjalnym zabezpieczeniem przed ewentualnym wypadnięciem sprzętu przy wzburzonych falach. W dążeniu do doskonałości Galeon wyposażył swoje szafy w oświetlenie. Bardzo praktycznym detalem są wygodne magnetyczne klamki w drzwiach. Na uwagę zasługuje również duża liczba schowków z dodatkowym luksusowym wykończeniem z prawdziwego drewna. Ponadto Anna z Penntastica Boating and Travel zwróciła uwagę na doskonale przemyślane rozplanowanie przestrzeni wewnątrz, szczególnie pod kątem wysokości – nie trzeba się nigdzie schylać.

Youtuberzy byli również pod wrażeniem komory silnikowej. Jak informuje Aquaholic, przestrzeń pod pokładem również zaskakuje przestronnością i umożliwia wygodne poruszanie się po maszynowni. Galeon 480 Fly napędzany jest podwójnymi



silnikami Volvo Penta o mocy 440 KM, które można rozszerzyć do opcjonalnych silników o mocy 2 x 600 KM. ■



AQUADOR 400 HT

– JESIENNA PREMIERA



Nowy model Aquador 400HT to kontynuacja całkowicie odświeżonej linii modeli 250 i 300 HT. Po kilkuletnim okresie stagnacji tej marki stocznia Aquador trafiła do portfolio stoczni Nimbus, co poskutkowało nowymi możliwościami rozwoju.

To, co widzimy na wizualizacjach, to przede wszystkich ciekawa aranżacja pokładu i praktyczne rozplanowanie przestrzeni. Łódź będzie mieć trzy kabiny i osiem koi, a także bardzo przestronne pomieszczenia socjalne. Do tego oczywiście łazienkę z oddzielnym prysznicem.

Kokpit rufowy z regulowanym stołem i sofą w sąsiedztwie szerokiej platformy rufowej to standard, na który warto zwrócić

uwagę. Hardtop zakryje praktycznie całą tę przestrzeń, dzięki czemu w łatwy sposób będzie można zakryć salonik przed chłodem czy deszczem.

Dostęp do pokładu dziobowego będzie możliwy zarówno przez lewy, jak i prawy półpokład.

Jeśli chodzi o motoryzację, stocznia stawia na silniki stacjonarne, ale będzie także opcja silników przyczepnych, co

ECO MARINE

Przedstawiciel marki
w Polsce i w Chorwacji



Fot. arch. Nimbus Boats

TECHNIKALIA

Długość całkowita	12,10 m
Szerokość kadłuba	3,96 m
Wyporność	7,8 t (podwójny silnik zaburtowy)
Kategoria	B
Załoga	12
Liczba kabin	3
Zbiornik paliwa	600 l
Prędkość maksymalna	35 węzłów/36 węzłów (OB/IB)
Opcje silnika	obejmują dwa silniki stacjonarne Volvo Penta D4 i dwa silniki zaburtowe Mercury V8 o mocy 300 KM
Cena	ma się zaczynać od 499 tys. euro z podatkiem VAT



zdecydowanie poszerzy grono zainteresowanych takim conceptem jednostki. Stocznia zapowiada także mnogość schowków i miejsce do przechowywania rzeczy. Niebawem obejrzymy tę jednostkę na żywo i przedstawimy zdjęcia.

Jednostka zostanie zaprezentowana podczas targów BOOT w Düsseldorfie w styczniu przyszłego roku, a my w kolejnym wydaniu będziemy publikować jej test. ■

NIKHEN AQUASUN 34

— jeziorowy szwędacz



Rex Schober

Dwóch niemiecko-polskich przedsiębiorców, mających duże doświadczenie w branży turystycznej i czarterowej, spełniło swoje marzenie o własnej marce łodzi do celów rekreacyjnych i czarterowych. Stworzywszy projekt o nazwie Nikhen Aquasun 34, połączyli najwyższy możliwy komfort z łatwością obsługi.

Stocznia Nikhen zlokalizowana w Olsztynie, stolicy Warmii i Mazur, została założona w 2016 roku przez „starych fachowców” z branży turystyki wodnej. Nazwa „Nikhen” oznacza pierwsze sylaby imion Nikolai i Hendrick, a wywodzi się od dwóch założycieli o wieloletnim doświadczeniu w branży czarterów. Projekt otrzymał dofinansowanie z Unii Europejskiej. W 2020 roku zwodowano prototyp trzykabinowego jachtu Nikhen Aquasun Aftcab, zaprojektowanego przez polskiego projektanta. Natomiast już rok później pojawiła się pierwsza wersja sedan z kabiną dziobową i środkową. Następnie renomowana firma czarterowa Baotic Marina z okolic Splitu na wybrzeżu Dalmacji w Chorwacji oddała do swojej floty pierwszy Nikhen Aquasun 34 Sedan z silnikiem wysokoprężnym, w którym napęd wyprowadzono sztywnym wałem. Niedługo później znaleziono niemieckiego dealera tych interesujących łodzi wycieczkowych – Stefana Selenta z Brandenburgii reprezentującego firmę Riviera-Wassersport z siedzibą w Prieros nad Dahme.

Na moło w zielonej idylli Dahme za Prieroser Dorfaue nasza kandydatka do testu prezentuje się jako łódź wycieczkowa o ekstrawaganckim stylu. Elegancki jacht Nikhen Aquasun 34 Sedan wygląda, jakby wyprzedzał swoje czasy. Dostęp na pokład jest łatwy – robi się to poprzez platformę kąpielową o szerokości 280 cm. Na rufie zaś znajduje się kanapa o szerokości 200 cm. W tym miejscu należy wspomnieć, że Aquasun 34 jest dostępny w dwóch wersjach i dlatego ma różne aranżacje przestrzeni pod pokładem. Podczas gdy testowana przez nas wersja sedan jest wyposażona w dwie kabiny sypialne i duży otwarty kokpit, wersja z trzecią kabiną







Wygodna kabina dziobowa ma dwa iluminatory oraz świetlik.



Przestronna łazienka i toaleta mają wysokość stania wynoszącą 208 cm.



Środkowa kabina z dużą przestrzenią nad głową i długą kanapą.



Otwarty dach nawiązuje do koncepcji „Open Sky” – salon na świeżym powietrzu.

i dodatkową łazienką jest szczególnie interesująca dla klientów czarterowych. Stefan Selent wyjaśnia nam kolejną szczególną cechę modelu sedan: – Wyeliminowanie z projektu kabiny rufowej umożliwiło przesunięcie maszynowni do tyłu. W ten sposób powstało miejsce na dużąabinę na śródkręciu.

Zacznijmy od pokładu dziobowego, na który prowadzą dwa półpokłady o szerokości 35 cm, każdy pokryty sztucznym tekiem i zabezpieczony relingami. Poręcze o długości 250 cm na dachu kabiny zapewniają dodatkowe bezpieczeństwo podczas przemieszczania się. Na dziobie znajduje się duży materac do leżakowania, a sam pokład zakończono bukszprytem. Opcjonalna i zalecana winda elektryczna kotwiczna ze sterowaniem nożnym i pilotem jest dostępna w cenie 2677 euro.

W kokpicie stworzono przytulny taras na świeżym powietrzu, wyposażony w bogato tapicerowaną kanapę w kształcie litery „L” oraz kącik jadalny. Na tym samym poziomie usytuowano salon. Oprócz głównych drzwi funkcjonuje dodatkowe okno uchylne o wymiarach 110 x 75 cm, co poprawia wentylację. W połączeniu ze standardowym, ręcznie składanym dachem przesuwным koncepcja „otwartego nieba” jest oczywista i stwarza wrażenie kabrioletu. Po lewej stronie w jadalni o wymiarach 50 x 105 cm znajduje się ławka w kształcie litery „U”, którą można w razie potrzeby przekształcić w koję. Umieszczona na prawej burcie kuchnia o długości 122 cm ma w podstawowej konfiguracji zlew z zimną i ciepłą wodą, dwupalnikową kuchenkę gazową, lodówkę o pojemności 70 l oraz szereg schowków, w tym „szafę wiszącą”. Przyciemniane przeszklenia dookoła z przesuwanymi oknami zapewniają prywatność. Możliwość otwarcia okna obok fotela sternika przed stanowiskiem sterowym o szerokości 56 cm sprawdza się podczas manewrów. Stanowisko sterowania jest schludne i przejrzyste, a szerokość siedziska wynosi 75 cm. Konsola sternika wyposażona jest w ploter Raymarine Axiom 7, wyświetlacz prędkości, wskaźnik wychYLENIA steru, a także drążek do standardowych sterów strumieniowych dziobowych i rufowych.

Na dziobie do części dziennej, do której przylega łazienka, dołączono rzadko spotykanąabinę na śródkręciu. Jak na łódź tej klasy wymiary 270 cm szerokości i 300 cm długości są wręcz gigantyczne. Wysokość nadproża przy wejściu do łóżka o wymiarach 200 x 200 cm jest nadal dostępna na poziomie 155 cm. Najważniejszym elementem jest jednak sofa o długości 250 cm. Łazienka również zachwyca wysokością kabiny prysznicowej wynoszącą 208 cm i nowoczesnym komfortem sanitarnym. Kabina dziobowa o wysokości 190 cm z łóżkiem typu V o długości 200 cm i szerokości do 230 cm wyposażona jest w liczne schowki, świetlik i dwa kwadratowe iluminatory.

Dzięki opcjonalnie wzmocnionemu kadłubowi jacht w certyfikowanej kategorii zdolności do żeglugi osiąga kategorię B (siła wiatru do 8 stopni w skali Beauforta, wysokość fali

do 4 m). Nasza ma niższą kategorię C (siła wiatru do 6 stopni w skali Beauforta, wysokość fali do 2 m) i dlatego może zabrać na pokład nawet 12 osób. Jesteśmy podekscytowani właściwościami nautycznymi łodzi, która waży około 7 t. Przy 800 obr./min osiągamy 2,6 węzła, a przy 1000 obr./min – 3,5 węzła w trybie wypornościowym. Przy poziomie hałasu wynoszącym 55 dB (A) słychać jedynie szept silnika. Ekonomiczna prędkość przelotowa ma wynosić od 1800 do 2000 obr./min, przy prędkości 5,6 do 6 węzłów. Prędkość żeglugi po kanale wynosi nieco ponad 6,4 węzła przy 2200 obr./min, a maksymalna prędkość jednostki to dokładnie 9,9 węzła przy 3300 obr./min. Na szczególną uwagę zasługuje bardzo niska emisja hałasu, wynikająca z dodatkowej obudowy czterocylindrowego silnika Yanmar. Charakterystyka nautyczna również jest niespodzianką, ponieważ półślizgowy Nikhen Aquasun 34 Sedan jest tak samo wygodny w prowadzeniu, jak holenderskie stalowe wypornościowe jednostki. Głęboko wypuszczony kil i zabezpieczenie łopat śruby zapewniają, że śruba nie ulegnie uszkodzeniu w przypadku kontaktu z podłożem. – Opracowaliśmy to specjalnie dla regionu Mazur – mówi współwłaściciel stoczni Hendrick Fichtner. Godny pochwały jest także fakt, że reflektory dziobowe i rufowe są na wyposażeniu standardowym. Dzięki temu manewrowanie w ciasnych przestrzeniach staje się niemal przyjemnością. Podsumowując, Nikhen Aquasun 34 prezentuje się jako jacht spacerowy dla małych rodzin lub par kochających indywidualność i wysoki komfort na pokładzie. Cena podstawowa jachtu z silnikiem 57 KM wynosi 190 400 euro. W przypadku łodzi testowej z silnikiem o mocy 110 KM i bogatym wyposażeniem dodatkowym kosztowałby 212 833 euro, co moim zdaniem można określić jako kwotę umiarkowaną jak na jednostkę pływającą tej klasy. ■

TECHNIKALIA

Typ jednostki	family cruiser
Długość całkowita	10,20 m
Szerokość	3,20 m
Masa	6,8 t
Zanurzenie	0,80 m
Motor	57–110 KM
Zbiornik paliwa	100 l (opcjonalnie do 200 l)
Zbiornik wody	100 l (opcjonalnie do 300 l)
Zbiornik black water	100 l (opcjonalnie do 300 l)
Maksymalna liczba pasażerów	7/12
Liczba miejsc sypialnych	4 (+2)
Liczba kabin/łazienek	2/1

Cena podstawowa: 190 400 euro z silnikiem wysokoprężnym Yanmar o mocy 57 KM, cena łodzi testowej gotowej do jazdy z bogatym wyposażeniem specjalnym: 212 833 euro

SILNIK W ŁODZI TESTOWEJ

Yanmar 4JH110, wbudowany diesel z elektroniką. Wtrysk paliwa, moc 80,9 kW (110 KM), liczba cylindrów: 4 w rzędzie, śruba –

Kambuz ze zlewem i dwupalnikową kuchenką gazową.



Na dziobie Nikhena znajduje się stabilny bukszpryt.



Wszystkie instalacje elektryczne wykonane są solidnie.





Kapitan siedzi
w miękkim fotelu
kapitańskim.

średnica x skok: 84 x 90 mm, pojemność skokowa 2,0 l, masa: 229 kg, obroty nominalne: 3200

panel słoneczny o mocy 180 W, pięć akumulatorów AGM z ładowarką

WYPOSAŻENIE STANDARDOWE (WYBRANE)

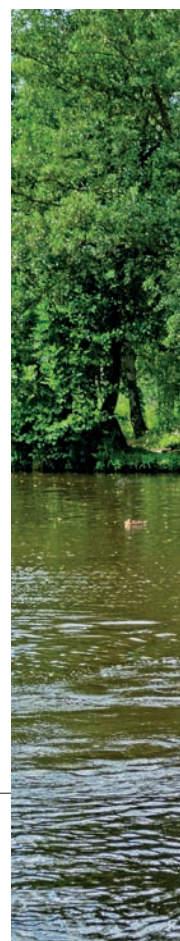
zespół zasilania lądowego 230 V, ogrzewanie Eberspächer Airtronic D4, ster strumieniowy na dziobie i rufie, elektryczna toaleta morska, ręcznie rozkładany dach, okucia ze stali nierdzewnej, zabezpieczenie śruby, pokład rufowy pokryty tekciem, ładowanie akumulatorów hotelowych przez

WYPOSAŻENIE OPCJONALNE (WYBRANE)

elektryczna wciągarka kotwiczna (2677 euro), większe zbiorniki na paliwo, świeżą wodę i szambo do 300 l (75 euro każdy za dodatkowe 10 l), bojler elektryczny 80 l (1428 euro), zdalne sterowanie obu sterów strumieniowych wraz z instalacją (1785 euro), dodatkowa toaleta z kabiną (10 353 euro)

Jadalnia może
służyć jako miejsce
do spania...

...lub jako duży stół
jadalny.



POMIARY

RPM (obr./min)	V (w)	Poziom hałas (dB)
800	2,6	53
1000	3,5	55
1500	5,1	57
2000	5,7	59
2100	6,6	61
2500	7,6	63
3000	8,2	65
3300	9,9	67

Rejon: Dahme k. Prieros, załoga: 2 osoby, pomiary: GPS, woda: 21°C, powietrze: 24°C, wiatr: 2 B, zbiorniki: diesel 75 l (50%), wody puste

PLUSY

- Cicha i bardzo stabilna praca
- Wiele praktycznych rozwiązań
- Wysoki komfort życia i podróżowania
- Bardzo dobre podstawowe wyposażenie
- Bardzo dobry stosunek ceny do wydajności
- Solidne wykonanie

MINUSY

- Materace mocowane są za pomocą zatrzasków podatnych na awarie

INFORMACJA I STOCZNIA

Riviera Wassersport GmbH (niemiecki dystrybutor Nikhen i dostawca łodzi testowej), Prieroser Dorfaue 11, 15754 Heidesee/OT Prieros, tel. 0175-7744831, www.riviera-wassersport.de

Nikhen Yachts, ul. Mickiewicza 4, PL-10-549 Olsztyn, www.nikhen.com ■

Dodatkowe okno zwiększa poczucie przestrzeni w salonie.



Praktyczny i obsługiwany ręcznie dach można otworzyć w zaledwie kilku krokach.



fot. arch. autor



MIŁA DLA OKA
SYLWETKA
TAKŻE OD STRONY
RUFOWEJ

JACHTY Z PŁYWAKAMI NA WSPORNIKACH



Pogoń za prędkością przy jednoczesnej chęci zmniejszenia zużycia paliwa spowodowała powstanie nowej klasy jachtów z kadłubami na pływakach. Chodzi tu o jachty, w których część przeznaczona dla załogi i pasażerów tworzy odrębną sekcję połączoną z pływakami za pomocą stałych lub ruchomych wsporników.

Jachty na pływakach zaliczają się do grupy jachtów wielokadłubowych najczęściej katamaranów określanych czasami jako katamarany pływakowe. Stosunkowo rzadziej spotykane są pływakowe trimarany lub quadramarany (jachty na 4 pływakach). Jachty te są budowane jako ślizgowe lub wypornościowe. W konstrukcjach małych jachtów motorowych wykorzystywane są pływaki od regatowych żaglowych katamaranów np. Tornado (Bieker Boats „Skeeter”) lub innych, deski windsurfingowe, pływaki od wodnosamolotów. Poza amatorską budową takich jachtów powstają konstrukcje budowane w renomowanych firmach szkutniczych i projektowane przez zawodowych konstruktorów. W USA firma Kurt Hughes Multihull Design sprzedaje plany jachtu na pływakach 28' Power Cat do amatorskiej budowy ze sklejki lub laminatów. Ciekawostką są współcześnie budowane na Filipinach duże motorowe jachty i łodzie turystyczne, konstrukcja, których oparta jest na tradycyjnych łodziach o wąskim kadłubie i dwóch bocznych pływakach stabilizujących kadłub (outrigger canoe). Łodzie te nazywane są banka lub pump boat (od dwucylindrowych pomp wyporowych napędzanych poziomą wahliwą dźwignią, która przypomina wysięgniki pływaków). Nowością jest elastyczne zawieszenie pływaków eliminujące wstrząsy, co poprawia komfort i bezpieczeństwo pływania, zwiększa prędkość i pozwala uniknąć dolegliwości choroby morskiej. Ponieważ pomysłowość ludzka jest niewyczerpana, powstają nowe futurystyczne pomysły na łodzie motorowe mogące zmieniać swój kształt. Taką koncepcję nazwaną „Kormaran” przedstawił zespół konstruktorów z Austrii: dr Oliver Kormann i Daniell Porsche. W ich rozwiązaniu przewidziane są warianty: klasyczna łódź motorowa, katamaran na pływakach, trimaran, a nawet wodolot. Prototyp Kormarana pokazano w 2015 roku na Monaco Yachts Show.

POCZĄTKI JACHTÓW PŁYWAKOWYCH

Pomysł na pływakowy katamaran z napędem silnikowym sięga początków XX wieku. Wtedy pojawiły się pierwsze patenty na takie rozwiązanie. W 1909 roku Amerykanin David Urch opatentował katamaran na długich wąskich pływakach połączonych rozpórkami, na których umieszczono odkryty kokpit. Napęd był zapewniany przez umieszczony w kokpicie silnik napędzający śrubę. Kolejnymi konstrukcjami były katamarany ślizgowe budowane początkowo na pływakach dla wodnosamolotów. W pływakach od dużych wodnosamolotów robiono odkryte kabiny (kokpity), łączono oba pływaki rurowymi wspornikami umieszczając nad nimi na wysięgnikach silnik gwiazdowy z ciągnącym śmigłem. Mniejsze pływaki łączone były w tylnej części pokładem. Na nich umieszczano kokpit.

Silnik nad kadłubami umieszczony był na wspornikach (Theo Rossi de Montalera „Ardea” 1930). Innym rozwiązaniem było umieszczenie kokpitu wraz z silnikiem w opływowej gondoli połączonej z pływakami rurowymi wspornikami (nogami), dodatkowo usztywnionymi linkami (H. Lyall, Wielka Brytania 1916). Takie rozwiązania można spotkać obecnie w amatorskich konstrukcjach szybkich łodzi pływakowych napędzanych śmigłem. W 1929 roku William Adelman opatentował ślizgowy jacht czterokadłubowy (quadramaran) z dwoma pływakami z przodu i dwoma z tyłu. Pływaki połączone były ramą, w środku niej (między przednim a tylnym zespołem pływaków) umieszczono odkryty kokpit. W 1932 roku Jacob Batt opatentował pływakowy trimaran. W tym samym roku Thomas Lake, syn znanego konstruktora okrętów podwodnych Simona Lake'a, opatentował ślizgową łódź motorową na trzech pływakach: dwóch z przodu i jednego z tyłu kadłuba. Wszystkie pływaki były sterowane. Skręcenie kierownicy powodowało przechylenie przednich pływaków dzięki przegubom. Jednocześnie obracany był tylny pływak pełniący rolę steru. Przednie pływaki przechylały się na przegubach na boki. Pozostawały w osi jachtu, popychane mechanizmem sterowniczym uruchamianym kierownicą. Kierownica obracała za pomocą linkowego mechanizmu także tylny pływak. Łódź napędzana przyczepnym silnikiem o mocy 35 KM była testowana na zatoce Long Island w 1932 roku. W kolejnym rozwiązaniu opatentowanym w 1945 roku T. Lake połączył przednie pływaki z przodem kadłuba poziomym przegubem, co umożliwiło im wahadłowe ruchy jedynie w pionie. W każdym pływaku umieszczono silnik napędzający śrubę napędową za pomocą wału. Sterowanie nadal zapewniał tylny pływak sterujący. W 1940 roku stu-



Marek Kaiper



fot. Ariel flickr.com



fot. David Stanley_flickr.com

denci z Oakland School zbudowali duży jacht wędkarski na pływakach o długości 39 stóp (11,89 m), napędzany silnikiem gaźnikowym o mocy 110 KM. Jacht był eksploatowany w Zatoce San Francisco. Także w USA w latach 50. XX wieku William Schomers postawił, produkowane przez swoją firmę, aeroplanie na trzech pływakach Kristi KS-1 Snowplane. Nowy wodny pojazd nazwał Kristi KS-1 Waterplane.

PŁYWAKOWE JACHTY WYPORNOŚCIOWE

Nowością wśród katamaranów wypornościowych są kadłuby typu wave-piercing (tnących fale). Mają wąski dziób o niewielkiej pływalności, niewspinający się na fale, ale przecinający ją, co umożliwia uzyskanie dużych prędkości i stabilności pływania. Tym sposobem fale swobodnie się przetaczają pod głównym kadłubem. Jednak wadą tego rozwiązania są trudności w pokonywaniu wysokich fal, co zmusza do budowy części mieszkalnej w kształcie kadłuba łodzi, by umożliwić jednostce wspięcie się na nie. W budownictwie jachtowym jednostki wave-piercing znalazły zastosowanie także jako luksusowe mega jachty (Stability Yachts 66 Hybrid SWATH Luxury, model o długości 20,7 m, zbudowany w 2008 roku, New Zealand Yachts Spirit 35 o długości 35 m, zbudowany także w 2008 roku). Firma Incat (Tasmania) w 1982 roku zbudowała aluminiowy 8,7-metrowy katamaran pływakowy „Little Devil”. Jego testy posłużyły do budowy większej jednostki pasażerskiej o długości 27,4 m i szerokości 13,4 m, zbudowanej także z aluminium w 1985 roku, nazwanej „Spirit of Victoria”. Firma Gold Coast Yachts St. Croix (Wyspy Dziewicze) w 1998 roku zbudowała 40-stopowy jacht

GC39WP (patent Roger Hatfield 1993 rok). Po uzyskaniu doświadczeń z jego eksploatacji firma produkowała kolejne, coraz większe pasażerskie modele GC50WP, GC65WP, GC81WP, GC83WP Fast Cat II. Brytyjska firma Glider Yachts Limited zbudowała prototypowy pięcioosobowy pływakowy katamaran klasy wave-piercing Gilder SS18, napędzany czterema silnikami o łącznej mocy 1080 KM. Jacht ten o długości 18 m, szerokości 5,3 m i zanurzeniu 0,32 m osiąga prędkość 56 węzłów.

Ciekawostką jest pływakowy katamaran firmy Marine Advanced Research Inc. „Proteus” (Ugo Conti 2005), w którym kadłub-platforma zawieszony jest w powietrzu na czterech długich wspornikach przypominających nogi pająka (stąd nieoficjalna nazwa „spider boat”). Każdy wspornik jest połączony z pływakiem pneumatycznym za pośrednictwem sprężystego resoru. Wsporniki mocowane są do kadłuba za pomocą wahliwych przegubów. Dzięki takiemu rozwiązaniu pływaki dostosowują się do kształtu fal. Pływki pneumatyczne mają w tylnej części specjalny przegub pozwalający wychylać rurową metalową sekcję napędową w pionie o kąt 30°. Systemem dopasowywania się napędu i pływaków do fal steruje komputer z zestawem czujników. Jacht ten o długości 30 m napędzany jest dwoma silnikami Cummins Quantum QSB5.9 o mocy 335 KM każdy. Zapewniają one prędkość 30 węzłów (55,5 km/h). Elastyczne zawieszenie pozwala na ruchy pływaków z przodu 20 cm, a z tyłu – 41 cm. System zawieszenia składa się z czterech płaskich resorów umocowanych do wierzchu pływaków. Podobny układ, jednak ze sztywnym zawieszeniem laminatowych pływaków, ma solarny jacht

zaprojektowany przez firmę LOMOcean Design, a zbudowany w Knierim Yachtbau GmbH w Kilonii „Tûranor PlanetSolar” o długości 31 m, szerokości 15 m i powierzchni 512 m2, pokryty szczelnie ogniwami słonecznymi ładującymi akumulatory litowo-jonowe. Jacht napędzany jest dwoma silnikami elektrycznymi o mocy 60 kW każdy.

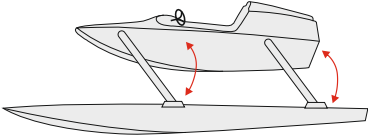
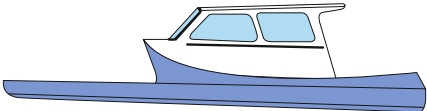
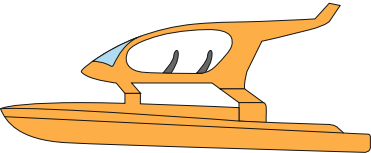
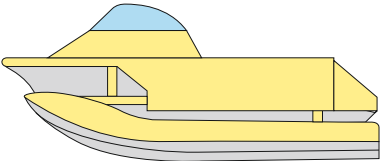
Ciekawostką konstrukcji prototypowego trimarana Footprint Boats (Ian Collombin Kanada) są dwa zewnętrzne długie pływaki jak u katamaranu i krótki środkowy pływak umieszczony między głównymi pływakami z tyłu. Zadaniem tego pływaka jest zrównoważenie dwóch ciężkich silników przyczepnych umieszczonych na rufach głównych pływaków. Oryginalnym rozwiązaniem jest możliwość rozsuwania pływaków, co zmienia szerokość jachtu z 2,5 m do 3,63 m, czyli o 1,13 m. Podłogę tylnej części jachtu można unieść do góry, co powoduje rozwinięcie miękkich ścian. Uzyskuje się wtedy kabinę-namiat z miejscami do spania.

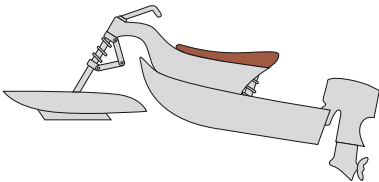
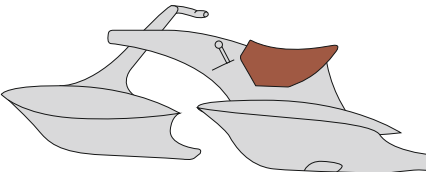
JEDNOSTKI TYPU SWATH I SWASH

Jednostki typu SWATH (Small Waterplane Area Twin Hull) charakteryzują się dwoma podwodnymi pływakami połączonymi szerokimi wysięgnikami z umieszczonym w powietrzu głównym kadłubem. System SWASH (Small Waterplane Area Single Hull) charakteryzuje się jednym dużym podwodnym pływakiem połączonym przednią i tylną podporą z kadłubem platformą. Kadłub ten ma dwa stabilizujące (podpierające) boczne wąskie i pływaki. Zaletą tych rozwiązań jest niewrażliwość na falowanie oraz niższy opór hydrodynamiczny pływaków, co pozwala uzyskiwać większą prędkość. Wadą jest zwiększona głębokość zanurzenia i trudności konstrukcyjne.

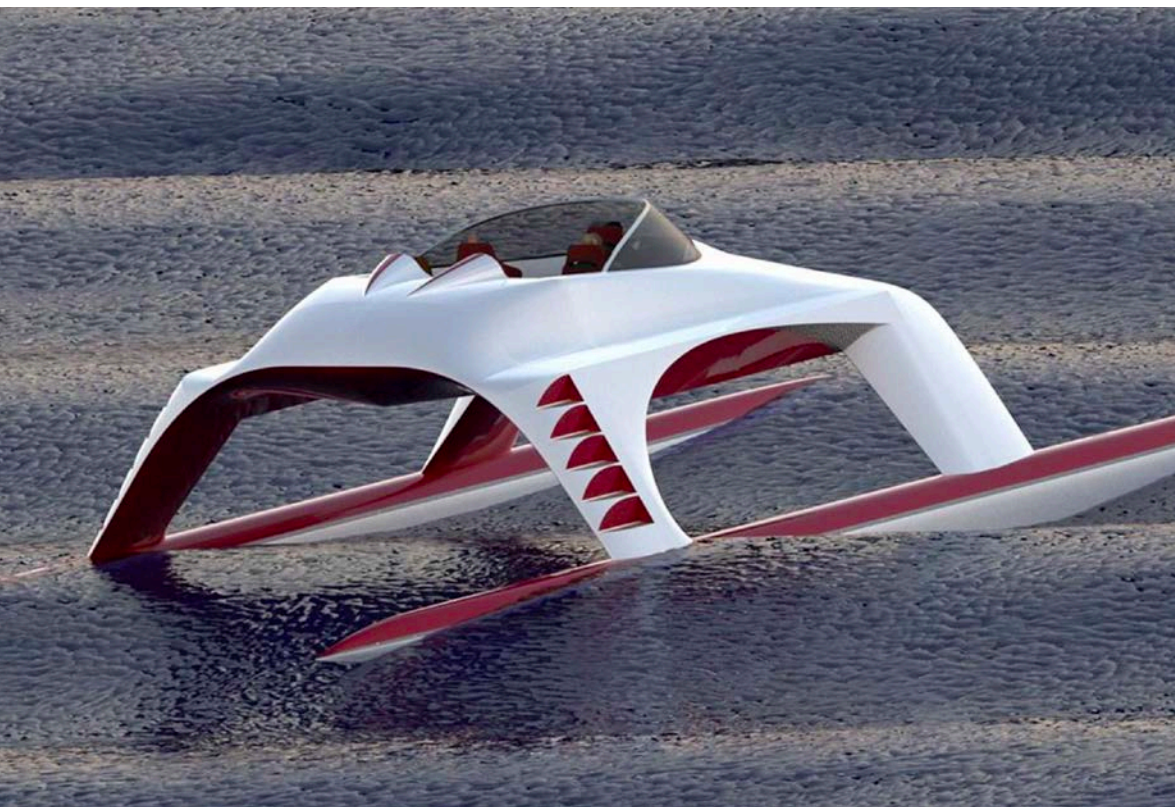
W 1946 roku brytyjski konstruktor Frederick George Creed otrzymał patent na jednostki typu SWATH. Z czasem stało się to podstawą do budowy takich jednostek w różnych krajach. Powstawały kolejne (patenty: Ludwig Seidl 1979 firma Pacific Marine & Supply Co. Honolulu; Terence Schmidt 1985 firma Lockheed Missiles & Space Co. USA; Nelson Hall 1990 firma Swath Ocean Systems Inc. USA). W niemieckiej stoczni Abeking & Rasmussen Schiffs – und Yachtwerft Aktiengesellschaft zbudowano w 2008 roku 41-metrowy luksusowy mega jacht typu SWATH „Silver Cloud” (długość 41 m, szerokość 17,8 m) z lądowiskiem dla śmigłowca. W stoczni tej budowane są też mniejsze jednostki tego typu.

W USA jest testowany przez firmę Juliet Marine nowy pomysł na jednostkę SWATH mogącą pływać w warunkach powstającej na pływakach superkawitacji (Supercavitating Very High Speed Stealth Surface Vessel patent Gregory E. Sancioff 20012/2014). Podwodne pływaki poruszają się w wodzie w pęcherzu gazowym otaczającym całe zanurzone kadłuby-pływaki. Pęcherz ten zmniejsza opór hydrodynamiczny kadłubów. Opór czołowy kadłuba z kawitorem (odpowiednią płaszczyzną powodującą kawitację) jest większy, natomiast opór lepkościowy (powierzchnia zmoczona) po osiągnięciu superkawitacji jest zbliżony do zera.

SYLWETKI JACHTÓW NA PŁYWAKACH	
PATENT DUDLEY GRAY 1970 RYSUNEK Z PATENTU	
PATENT ROGER HATFIELD 1993 GOLD COAST YACHTS® RYSUNEK Z PATENTU	
HELICAT®	
PATENT CHRISTOPHER HEYRING 2013 NAUTI-CRAFT™	

SYLWETKI SKUTERÓW WODNYCH NA PŁYWAKACH (RYSUNKI Z PATENTÓW)	
PATENT: WOLFGANG TRAUTWEIN 1969	
PATENT: ROBERT ROWELL 1966	

WYNALEZIENIE PŁYWAKÓW
TO TROCHĘ JAK WYNALEZIENIE KOŁA



fot. Glider Yachts

PŁYWAKOWE JACHTY ŚLIZGOWE

Jachty te charakteryzują się ukształtowaniem dna pływaków na wzór dna ślizgowych łodzi motorowych. Firma Velodyne Marine w oparciu o patenty Davida Halla z 2013 i 2015 roku zbudowała ślizgową łódź motorową z aktywnym zawieszeniem pływaków (boat with active suspension system) Martini 1.5 Experimental Boat. Nazwa „Martini” pochodzi od kieliszka martini, z którego podczas pływania na falach nie wyleje się ani kropla alkoholu. Pływaki połączone są z centralną platformą z kabiną za pomocą czterech ażurowych ruchomych wysięgników. Każdy wysięgnik połączony jest z pneumatycznym siłownikiem i wykonuje ruchy w płaszczyźnie pionowej. Położeniem pływaka steruje zespół czujników oraz żyroskop kontrolujący dopływ sprężonego powietrza do siłowników. Wpłynąwszy jednym pływakiem na grzbiet fali, a drugim w jej dolinę, jeden pływak się unosi, a drugi opuszcza, co powoduje stabilizację platformy. Jacht o długości 35 stóp (10,67 m) na-

pędzany jest dwoma silnikami przyczepnymi o mocy 150 KM każdy, co pozwala osiągnąć prędkość 48 km/h. W rozwiązaniu łodzi motorowej Nauti-Craft™ firmy Nauti-Craft Pty Ltd, patent Christopher Heyring 2015 zastosowano aktywne zawieszenie hydropneumatyczne firmy Toyota sterowane komputerowo. Pozycja pływaków jest sprawdzana przez komputer co 40 ms. Napęd dwoma silnikami przyczepnymi o mocy 300 KM każdy.

Na ruchomych amortyzowanych pływakach budowane są także hydrokoptery, czyli jednostki mogące pływać lub jeździć po lodzie lub śniegu dzięki napędowi śmigłem lotniczym (Arctic Airboat PRO 560, Arctic Airboat Amphibian 450D). Zawieszenie pneumatyczne ich pływaków pozwala tłumić wstrząsy podczas jazdy po nierównościach pokrywy lodowej lub pływania na falach. Nowością w konstrukcji hydrokopterów jest członowa konstrukcja kadłuba (Arctic Ant Ltd „Arctic Ant”), człony kadłuba mogą się przemieszczać względem siebie w pionie i poziomie. Każdy człon kadłuba wyposażono w dwa pływaki. Są



fot arch kormoran.com



one zawieszone wahlwie na pneumatycznych resorach i dostosowują się do nierówności terenowych, przez co zwiększają komfort jazdy.

Amerykańska firma Helicat LLC buduje trzysobowe ślizgowe pływakowe katamarany HeliCat® 22 (dł. 6,5 m, szer. 2,59 lub 3,05 m), napędzane dwoma silnikami o mocy 60–90 KM każdy. Prędkość z silnikami 90 KM wynosi 69,2 km/h. Katamaran ma sztywne mocowanie pływaków. Wsporniki pływaków są połączone z kokpitem o kształcie kadłuba śmigłowca. Jacht z daleka wygląda jak śmigłowiec na pływakach, tyle że bez wirnika i śmigła ogonowego na belce imitującej ogon. Firma Joey Rutter Design Studio w 2007 roku opracowała prototyp jachtu nazwanego Front Runner z dwoma przednimi pływakami podpierającymi tylny wąski kadłub. W każdym pływaku umieszczono silnik o mocy 225 KM, napędzający pędnik strumieniowy, co pozwala uzyskać prędkość powyżej 70 km/h. Sterowanie jachtu realizowane jest przez skręcanie przednich pływaków. Podobne rozwiązanie dla dużego jachtu opracował Sylvain Viau (SVDesign) pod nazwą Vif Argent. W jego rozwiązaniu długi kadłub miał z przodu dwa pływaki połączone wysięgnikami z głównym kadłubem, napęd dwoma silnikami wysokoprężnymi ze śrubami umieszczonymi na rufie. Pod częścią rufową umieszczono podwodne skrzydło. Oba rozwiązania doczekały się pływających prototypów.

SKUTERY NA PŁYWAKACH

Konstrukcje skuterów na pływakach budowane są stosunkowo rzadko i najczęściej amatorsko. W ich konstrukcji wyróżnia się układy dwóch pływaków ustawionych w tandem lub równolegle (katamaran) oraz trzech pływaków: jeden sterujący z przodu dwa równoległe z tyłu. Występują w wersjach z pływaka-



mi na wspornikach lub bez nich. Jeden z pierwszych skuterów z dwoma pływakami w tandem opatentował w 1942 roku Amerykanin Theodore Drake pod nazwą Aquatic Device. W rozwiązaniu tym w przednim pływaku umieszczono w studzience silnik przyczepny małej mocy połączony z kierownicą typu motocyklowego. Siedzenie sternika znajdowało się na tylnym pływaku. Napędzany silnikiem przyczepnym skuter na trzech pływakach został opatentowany w 1969 roku przez Wolfganga Teautweina. Charakteryzował się ciekawymi rozwiązaniami. Należały do nich elastyczne zawieszenie każdego pływaka oraz sterowanie przednim pływakiem z możliwością jego przechylania na boki. Podobną konstrukcję nazwaną Water Chopper zbudował w 1985 roku James Garlitz. Obecnie Daniel Bailey zaprojektował i zbudował podobny skuter Wesp Jetski. W 1966 roku Robert Rowell opatentował zgrabny skuter wodny również na dwóch pływakach ustawionych w tandem. Przedni pływak połączono z motocyklową kierownicą, służył do skręcania. Skuter był napędzany pędnikiem strumieniowym. W 2005 roku studenci uniwersytetu Massey (Nowa Zelandia) opracowali dwa prototypy skuterów w układzie ka-



fot. arch. kormoran.com



fot. Servo-Yachts.com



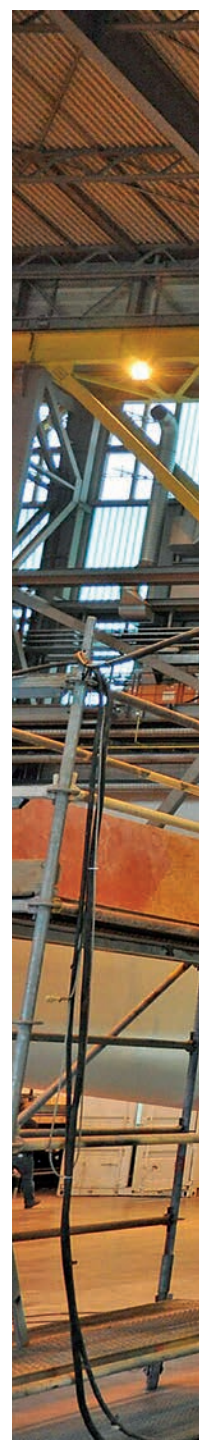
fot. arch. Nauti Craft

tamaran z pływakami na wspornikach nazwane „Aquaskimmer” i „Spyspeedo” napędzane silnikami o mocy 8 KM. Obok tych doświadczalnych konstrukcji powstają seryjne skutery-katamarany firmy Zego Marine, napędzane silnikiem przyczepnym. Nowozelandzka firma CraigCat® produkuje szybkie katamarany, w których pływaki zbudowane są na kształt desek do windsurfingu. Są one połączone konstrukcją z rurek, na której umieszczono dwa fotele. Podobną konstrukcję ma niemiecki Surfgleiter®. Jest to składany katamaran zbudowany z użyciem dwóch windsurfingowych desek o pojemności 120/150/200 lub 210 l połączonych ze sobą konstrukcją z aluminiowych rurek. Oba typy katamaranów napędzane są silnikami przyczepnymi o mocach: CraigCat® 25 lub 30 KM, Surfgleiter® 35 KM.

BUDOWA

Jachty na pływakach budowane są najczęściej jako dwukadłubowe, rzadziej trzykadłubowe. Pływaki budowane są z aluminium, laminatów lub tworzyw termoplastycznych. Spotyka się także pływaki pneumatyczne. Opór hydrodynamiczny

fot. arch. Nauti Craft





fot. Planet Solar

pływaków jest o wiele mniejszy od klasycznego kadłuba, co pozwala uzyskać przy tej samej mocy silnika większą prędkość. Zaletą jest także duża szerokość pokładu, lepsza stateczność, mniejszy ciężar własny. Zawieszenie pływaków może być sztywne, półsztywne lub niezależne. Sztywne zawieszenie charakteryzuje się stałym połączeniem pływaków z kadłubem. W zawieszeniu półsztywnym przednia lub tylna część pływaka połączona jest za pomocą obrotowego przegubu z kadłubem. Umożliwia to jedynie ruchy przodu lub tyłu pływaka w płaszczyźnie pionowej. Są one resorowane sprężynami śrubowymi z tłumieniem drgań za pomocą amortyzatorów. W zawieszeniu niezależnym każdy wspornik pływaka jest resorowany pneumatycznie, hydropneumatycznie lub sprężynami śrubowymi

czy też płaskimi (Marine Advanced Research Inc. „Proteus”), co umożliwia pionowe ruchy całego pływaka. Zawieszenie pneumatyczne (Velodyne Marine Martini 1,5) składa się z wykonanego z elastycznego tworzywa powietrznego miecha. Do niego pompowane jest powietrze pełniące rolę gazowej

NOWOCZESNE JEDNOSTKI NA
PŁYWAKACH NIE TYLKO MAJĄ
ZASTOSOWANIE W DUŻYM
PRZEMYŚLE JACHTOWYM, ALE TAKŻE
ZYSKAŁY OGROMNĄ POPULARNOŚĆ
W REKREACYJNYM JACHTINGU



fot. Planet Solar

sprężyny resorującej. Innym rozwiązaniem jest zastosowanie zawieszenia hydropneumatycznego (Nauti Craft), w którym rolę sprężyny gazowej przejmuje na siebie gaz, najczęściej

azot, zamknięty w kulistym pojemniku i oddzielony elastyczną membraną od części hydraulicznej zawierającej olej. Tłok części hydraulicznej wtłacza do pojemnika olej, który naciskając na membranę, spręża azot. Dodatkową zaletą tego zawieszenia jest możliwość regulacji wysokości zawieszenia oraz możliwość instalacji systemu samopoziomowania.

Sterowanie realizowane jest najczęściej klasycznymi sterami płetwowymi, obrotem przekładni Z lub silnika przyczepnego. W jednostkach typu SWATH najczęściej do sterowania stosowane są klasyczne stery umieszczone z tyłu każdego płwak. Jednak w rozwiązaniu firmy Lockheed Missiles & Space Co. (patent Terrence Schmidt 1985) zastosowano dwie przednie i dwie tylne płetwy sterowe umieszczone na bocznych ścianach płwaków wewnątrz tunelu między nimi. Wychylenie płetw po jednej stronie płwaka w dół, a na drugim płwaku w górę powoduje skręt jednostki w lewo. ■



fot. bluebird-electric.net



fot. Sylvain Viau Vif Argent



MY 5

APARTAMENT
NA WODZIE
LUB PRYWATNA
WYSPA



yachtsandyachting.pl

YACHTS & YACHTING
YACHT SALES & BROKERAGE NAVAL ARCHITECTS

 [@yachtsandyachting.pl](https://www.instagram.com/yachtsandyachting.pl)

 [facebook.com/yachtsandyachtingpolska](https://www.facebook.com/yachtsandyachtingpolska)

Yachts & Yachting sp z o.o.
E: Info@yachtsandyachting.pl

M: +48 601.897.779
ul. Piaskowa 3, 81-864 Sopot

PORSCHE



Emocje, których nie chcesz zatrzymać dla siebie.

MODELE PORSCHE CAYENNE. JESZCZE DALEJ RAZEM.
DOSTĘPNE W LEASINGU 101%.



Skonfiguruj
swoje Porsche

Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé z pakietem GT. W zależności od wariantu i wersji zużycie paliwa wynosi od 1,8 l/100 km do 1,9 l/100 km, energii elektrycznej od 30,3 kWh/100 km do 31,1 kWh/100 km, emisja CO₂ od 41 g/km do 43 g/km (na podstawie świadectw homologacji typu dla cyklu mieszanego, dla samochodów hybrydowych PHEV-OVC w trybie rozładowania). Zużycie paliwa/energii oraz emisja CO₂ zostały określone zgodnie z procedurą WLTP. Szczegóły dotyczące WLTP, czasu ładowania i zasięgu sprawdź na stronie www.porsche.pl lub zapytaj Partnera Marki Porsche. Oferta leasingu Volkswagen Financial Services Polska Sp. z o.o. dla przedsiębiorców na wybrane modele marki Porsche. Suma opłat skalkulowana w oparciu o parametry: opłata wstępna 10%, okres leasingu 36 miesięcy, wartość końcowa 1%. Szczegóły produktu określa umowa.