

długość 9,50 m
cena od 150 tys. zł

Nawodny apartament z werandą

SunCamperem 30 przepłynęliśmy około 600 km. Mieliliśmy, jak rzadko kiedy, możliwość testowania jachtu w każdych warunkach, a także wypróbowania jego walorów turystycznych w trakcie wielodniowego przebywania na pokładzie w maksymalnym liczbowo składzie załogi.

TEKST I ZDJĘCIA STANISŁAW IWIŃSKI



➔ Po raz pierwszy SunCamper 30 został zaprezentowany publicznie na wiosennych Targach „Wiatr i Woda” w Warszawie. Był jedną z kilku konstrukcji wypornościowych, które w dużej mierze zdominowały wystawę, zdobywając większość nagród i wyróżnień targowych. Wyprodukowany w stoczni Balt-Yacht w Augustowie i zaprojektowany przez Jacek Centkowski & Denert Design Studio jacht zdobył nagrodę Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych i wpadł w oko wielu zwiedzającym. Zaowocowało to intensywnymi rozmowami biznesowymi, a wkrótce potem egzemplarz targowy nie miał dnia wolnego bez specjalnych pokazów w kraju i zagranicą.

Na szczęście producent przewidział i dla nas szansę, zapraszając do udziału w długim rejsie z Polski przez Białoruś na Litwę. W ten sposób SunCamper 30 stał się bohaterem reportaży z rejsu barką z Augustowa do Kowna i do Kłajpedy (patrz „Żagle” 8, 9 i 10/2010), a jednocześnie chyba najdokładniej i najdłuższej testowaną konstrukcją motorowodną. Jacht został sprawdzony w bardzo różnych warunkach żeglugowych: na kanale, bystrej rzece, jeziorze, zalewie i na morzu. Spotkaliśmy po drodze wszystkie możliwe warunki

atmosferyczne, zmagaliśmy się z silnym wiatrem, falą, zimnem i upałem. Wszystko to przeżyliśmy na niewielkiej jednostce (ok. 9,5 m długości) w pięcio-, a nawet, na trasie z Kowna do Kłajpedy, w ponadnormatywnym sześciuosobowym składzie załogi.

KADŁUB

SunCamper 30 zaprojektowano jako jacht wypornościowy, mający spełniać wymogi pływającego, kompletnie wyposażonego mieszkania wakacyjnego. Patrząc z boku, można nawet doszukać się podobieństwa do niewielkiego domku kempingowego z werandą. Jak większość tego typu barek ma dwie części przeznaczone do dłuższego spędzania czasu – zewnętrzną i wewnętrzną.

Na SunCamperze praktycznie cały pokład można wykorzystać do przebywania na wolnym powietrzu. Niewielki pokład dziobowy został okolony wysokim dwuczęściowym relingiem, pomiędzy którym wiedzie wygodne przejście na ląd. Łódź jest płaskodenną jednostką skonstruowaną tak, aby można było łatwo dobijać do plaży. Do dziobu kadłuba zamontowano małą platformę ze stali kwasoodpornej pokrytą teakiem. W środku jest kłuzka kotwiczna, a z prawego boku stalowa

drabinka zejściowa. W wyposażeniu jest też drewniany trap ruchomy. Był z nim na początku mały kłopot, gdyż przymocowany do relingu trochę ograniczał widoczność sternikowi. Znaleźliśmy mu w końcu o wiele lepsze miejsce na rufowej platformie kąpielowej.

Na pokładzie dziobowym, tuż przed sztybą przednią, zamontowano ładną drewnianą ławeczkę, która świetnie się sprawdzała, gdy chcieliśmy korzystać z kąpeli słonecznych. Z dziobu po dosyć wąskich półpokładach przechodzi się na rufę. Nie są one zbyt wygodne i bezpieczne, gdyż nie mają relingów burtowych, a w dodatku w połowie długości kadłuba gwałtownie się podnoszą. Jeżeli jednak zachowa się uwagę i trzyma relingu dachowego, nie ma z tym problemu. Mniej wprawni mogą wykorzystać drzwi na prawej burcie przy fotelu pilota i bezpiecznie wejść do środka, aby przejść do kokpitu rufowego.

Kokpit jest duży i wygodny. Na obu burtach i rufie wykonane zostały wytłoczenia z laminatu, na których leżą przypięte matce, siedzi się więc wygodnie. W kokpicie można spożywać posiłki na składanym stoliku, chowanym do obszernych bakist/bagażników znajdujących się pod siedziskami. Przewoziliśmy w nich cały ruchomy sprzęt wyposażenia



wy, zapasowe zbiorniki paliwa, a nawet nasze bagaże, były naprawdę olbrzymie.

Daszek nad kokpitem jest konstrukcją, jakiej dotąd nie widziałem. Wykonany z laminatu, jest przesuwany na specjalnym stelażu/prowadnicy i ustawiany w odpowiadającej załodze pozycji, zasłaniając ją przed słońcem czy deszczem lub odsłaniając do opalania się. Do daszku dopinany jest namiot brezentowy, zamykając dość szczelnie cały kokpit. Korekty wymaga jedynie osłona z przodu; tworząca się szpara pomiędzy daszkiem przesuwany a dachem nadbudówki w trakcie intensywnego deszczu przepuszczała wodę.

Z prawej strony tylnej ściany nadbudówki zamontowano drabinkę prowadzącą na dach stanowiący rodzaj flybridge'u. Przy dobrej pogodzie w trakcie rejsu było to ulubione miejsce nas wszystkich. Można na nim położyć przeznaczone do tego materace, na co dzień chowane w bakistach/bagażnikach, i rozkoszować się urokami mijanej przyrody. Dla wygody załogi zamontowano tam uchwyty do szklanek lub butelek z napojami. Z samego przodu dachu znalazły się: mały maszt flagowy, otwierany luk wentylacyjny do kabiny, antena TV, klakson i szperacz poruszany specjalnym uchwytem z wnętrza.

Do wnętrza wchodzi się z tylnego kokpitu przez szeroko rozsuwane drzwi trzyczęściowe lub też przez wcześniej wspomniane drzwiczki na burcie. Tuż przed wyruszeniem na pierwszy odcinek rejsu w drzwiach i oknach zamontowane zostały rolowane moskitiery. Stwierdziliśmy, że chyba uratowały nam życie, powstrzymując ataki krwiożerczych owadów. Polecam takie rozwiązanie wszystkim producentom i armatorom barek!

Jacht w testowanej wersji miał pięć miejsc do spania: dwa w kabine dziobowej, dwa w mesie po złożeniu stolika i jedną hundkóję po prawej stronie pod kokpitem rufowym. Wszystkie były wygodne i wystarczająco duże. To opinia każdego z nas – zamienialiśmy się miejscami, żeby to sprawdzić. Zaraz za wejściem od rufy na prawej burcie było wejście do hundkoi, a dalej kambuz wyposażony w dwupalnikową kuchenkę, zlewozmywak, lodówkę (pod fotelem pilota) i trzy duże szafki gospodarcze. Po lewej stronie było wejście do kabiny toaletowej wyposażonej w prysznic, umywalkę i WC morskie. Jej przestronne i ładnie wyposażone wnętrze niczym nie odbiega od łazienki na lądzie. Zaraz za kabiną znajdowała się mesa z wygodnym stołem do spożywania posiłków dla czterech osób.

Pod siedziskami ukryto duże schowki gospodarcze. Kolejne szafki zostały podwieszane wzdłuż obu burt pod sufitem. Projektant trochę przesadził z wysokością ich umieszczenia (zgodził z tym się od razu!), bo osoby niskie nie mają szans dostania się do nich.

Po prawej stronie za kącikiem kuchennym przewidziano miejsce dla pilota (jedno na jachcie). Fotel jest przesuwany i wygodny, ale siedzisko wymaga zmiany materaca na twardszy i bardziej wytrzymały. Konsolę sterowniczą wyposażono wystarczająco. Najważniejszym urządzeniem okazała się echosonda, doskonale informująca o zbliżaniu się do niebezpiecznie płytkich miejsc, bo jacht mimo minimalnego zanurzenia (zaledwie 45 cm) przytarł podczas rejsu kilka razy o dno. Ważnym dla sterowania jest też joystick steru strumieniowego, którym świetnie wspomagało się poruszanie jachtu w ciasnych marinach.

Najbardziej do przodu wysuniętą częścią wnętrza jest dwuosobowa kabina zamykana przesuwanymi drzwiami. Schowana została pod pokładem dziobowym, więc nie ma tu możliwości stania, ale śpi się znakomicie na wygodnym rozkładanym na całą jej szerokość materacu. Kabina ta ma okienka z zasłonkami, →



■ Ergonomicznie zaprojektowana konsola sterownicza



■ Kiedy patrzy się z boku, sylwetka SunCampera 30 przypomina do złudzenia pływający domek z werandą



■ Dzięki wyjątkowo dużym szybowi wewnątrz wydaje się większe, niż jest w istocie



■ Kambuz wyposażony został we wszystko, co może być potrzebne do dłuższego rejsu

duże jaskółki nad koją, oświetlenie do czytania oraz dwie duże szafki.

Najważniejszą cechą wnętrza tego jachtu jest jego jasność i dobre przewietrzenie. Olbrzymie okna w ścianach bocznych (częściowo otwierane), wysoka i szeroka szyba panoramiczna z przodu i przeszklone drzwi z tyłu zapewniają doskonałą widoczność na wszystkie strony. Jednocześnie sprawiają wrażenie niesłychanej przestronności i dają uczucie luzu wewnątrz kadłuba. Na noc mogą być zasłaniane specjalnymi zasłonkami, chroniąc przed ciekawskimi spojrzeciami.

JEDNOSTKA NAPĘDOWA

SunCamper 30 został wyposażony w stacjonarny silnik Yanmar o mocy 21 KM. Jest to moc absolutnie wystarczająca dla takiej jednostki. Jej przyrost nie przełoży się na wiele lepsze parametry pływania, a na pewno może natomiast zwiększyć zużycie paliwa. Z naszych obliczeń wynika, że w trakcie rejsu spalaliśmy poniżej 4 l/h, pomimo że płynęliśmy prawie na pełnych obrotach. Spieszyliśmy się i trzymaliśmy przeciętnie 3000 obr./min. Dało to nam średnią prędkość około 13 km/h (płynąc z prądem) i około 10 km/h na wodzie stojącej. Na uwa-

gę zasługuje niski poziom hałasu. Pomimo że poruszaliśmy się na podwyższonych obrotach, nie przekraczał we wnętrzu 64 i w kokpicie 70 dB. Zalecałbym jednak przyjęcie dla cruisingu maksimum 2000 obr./min. Wystarcza to do płynięcia z prędkością 6–8 km/h, a hałas redukuje się odpowiednio do 57 i 61 dB!

TESTUJEMY

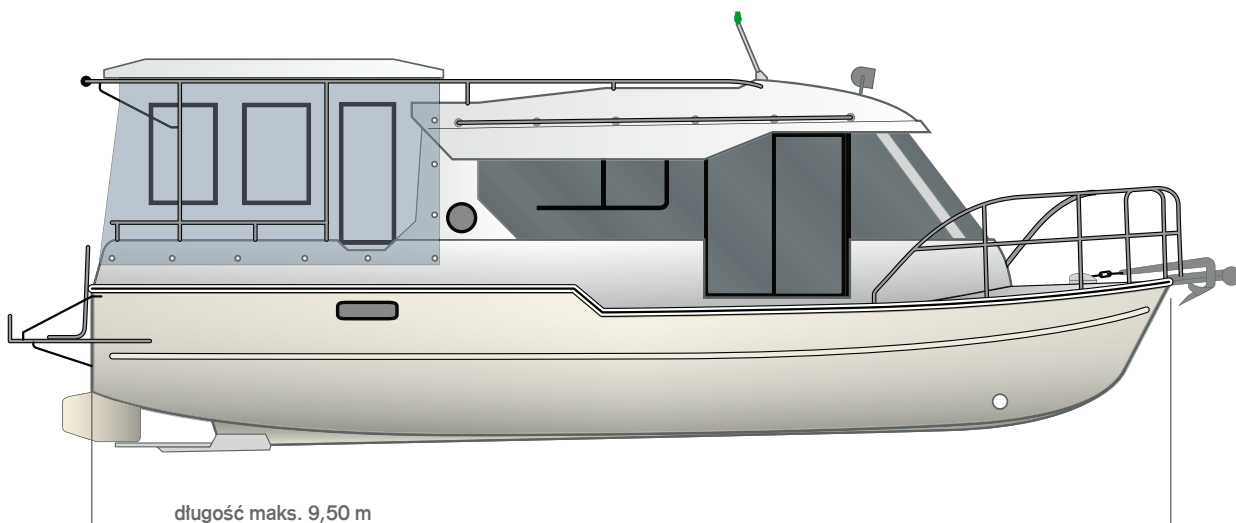
Jak wspominałem, jacht został dokładnie przetestowany we wszystkich możliwych warunkach żeglugowych. Jego wyjątkowo dobre cechy nautyczne sprawdziły się w licznie przeprowadzanych testach manewrowania. Nawet na maksymalnych obrotach kadłub – mimo minimalnego zanurzenia – „nie ciągnie fali”, co ma odzwierciedlenie w ekonomii spalania i niskim hałasie na pokładzie. Jeszcze lepiej mówią o tym próby wykonane na małym, czterokonnym silniku zaburtowym. Pod prąd rozpędził on jacht do 3 w, a skręcanie było chyba skuteczniejsze niż na stacjonarnym – przynajmniej w jeździe na biegu wstecznym.

Przez wiele dni rejsu sprawdziliśmy SunCampera pod kątem wygody pływania w długim rejsie. Gotowanie dla sześciu osób jest dużym wyzwaniem, a spożywanie posił-

ków razem niemożliwe. W mojej opinii jacht jest jednostką, którą należałoby oznaczyć 2+3 (całkowity komfort dla dwóch, możliwość spania dla pięciu osób), jednak w polskich warunkach można go proponować dla tej większej liczby. Komfort mniejszy, ale i cena będzie niższa. Największym problemem w tej sytuacji jest duże zużycie wody – trzeba dosyć często tankować ją do zbiorników.

PODSUMOWANIE

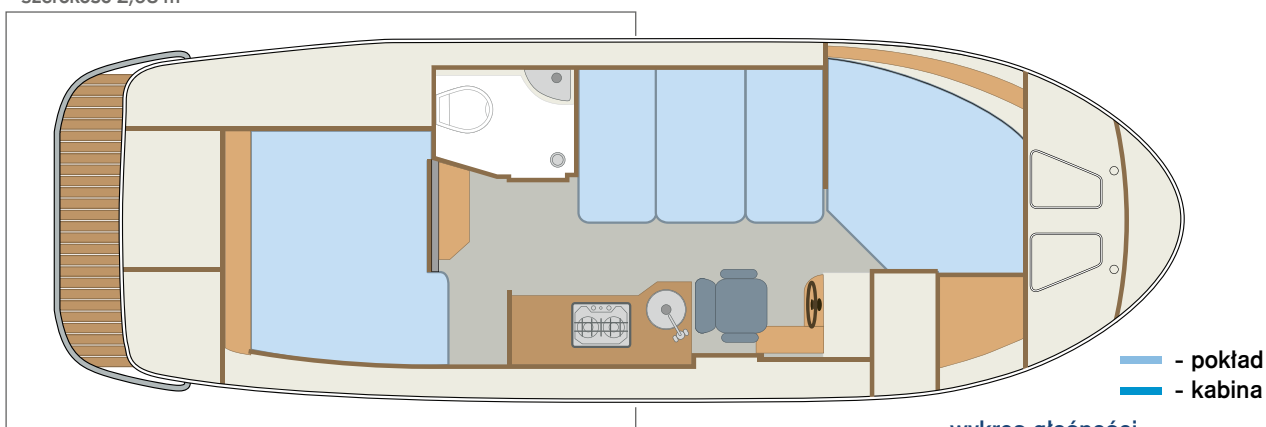
SunCamper 30 to udana konstrukcja. Jest wygodny i ma doskonałe parametry nautyczne. Steruje się nim lekko, w razie potrzeby można się wspomóc sterem strumieniowym. Jego jasne i przeszklone wnętrze sprawia wrażenie, jakby było większe, niż jest. Płyne się cicho, bezpiecznie i spokojnie. Minimalne zanurzenie i płaska konstrukcja dna z dwoma fałszkilami po bokach pozwalają łatwo dobijać do plaży i zachowywać równe położenie. Trochę słabiej zachowuje się przy manewrowaniu do tyłu, ale jest to cecha wszystkich napędów ze sztywnym wałem i pletwą sterową. Stocznia już szykuje prototyp z silnikiem zaburtowym schowanym w studziencę.



długość maks. 9,50 m

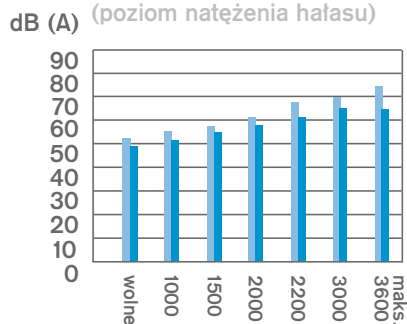
szerokość 2,98 m

SEWERYN CZARNOCKI NA PODST. RYS. KONSTRUKTORA (3)



— - pokład
— - kabina

wykras głośności
(poziom natężenia hałasu)



Dane techniczne SunCampera 30

Kadłub

długość całkowita	9,50 m
szerokość całkowita	2,98 m
zanurzenie	0,45 m
masa całkowita	3300 kg
liczba koi/maks. liczba osób	5 /10
maksymalna moc silnika	30 KM
zbiornik paliwa	90 l
zbiornik wody	200 l
kategoria projektowa CE	C

konstruktor **Centkowski & Denert Design Studio**
 producent **Balt-Yacht**

Silnik

Yanmar 21 KM, wysokoprężny	
z wtryskiem bezpośrednim	
maks. moc	16,2 kW/21 KM
pojemność skokowa	854 cm ³
liczba cylindrów	3R
maks. obroty	3600 obr./min
alternator	60 A

Cena łodzi **od 150 tys. zł (brutto – bez silnika)**

OCENA JACHTU

Plusy

- ekonomiczne parametry pływania
- wyjątkowo niski poziom hałasu
- jasne, przestronne i wygodne wnętrze
- wysoka jakość wykonania i wykończenia

Minusy

- za wysoko szafki wiszące
- niezbyt bezpieczne przejście po półpokładach
- mało szafek ubraniowych