Tekst Stanisław Iwiński
Zdjęcia Seweryn Czarnocki

FORCE

PRZYBYSZ z dalekiej Hiszpanii

Przyzwyczailiśmy się już do prostych tradycyjnych kształtów i utrzymania pewnej konwencji w rysunku linii kadłuba jachtów i łodzi. Hiszpanie jednak to ludzie lubiący podkreślać swoją wyjątkowość. Wystarczy spojrzeć na niepowtarzalną barcelońską katedrę Sagrada Familia, by przekonać się, że ma to swoje odbicie w ich kulturze i wzornictwie. Łodzie ze stoczni Lema są tego najlepszym przykładem.

Potrzeba matką wynalazków. Idea założenia firmy czarterowej w Szczecinie wyniknęła z prozaicznej przyczyny. Piotr Kosacki wraz z żoną Magdaleną szukali możliwości pływania i eksploracji akwenów wodnych wokół miasta. Okazało się, że nikt nie oferuje podobnej usługi. Nie zwlekając, postanowili zadbać o to sami. Zlikwidowali prowadzoną dotąd działalność i założyli własną firmę wynajmującą jachty motorowe...

Poszukując odpowiednich jachtów, trafili do hiszpańskiej stoczni Lema mieszczącej się w dalekiej Almerii. Ponieważ rozmowy biznesowe zakończyły się sukcesem, ku zadowoleniu obu stron, firma Ametyst – bo taką nazwę przyjął rodzinny biznes państwa Kosackich – stała się oficjalnym przedstawicielem i dystrybutorem łodzi stworzonych na południowych krańcach Półwyspu Iberyjskiego. Interes ruszył przed trzema laty i jak dotąd rozwija się w sposób wzorcowy. Aktualna flota łodzi do wynajęcia nie jest jeszcze zbyt imponująca i obejmuje dwa hiszpańskie cruisery firmy Lema, dwie Vivy 606 (Open i Cabin) oraz dwa RIB-y.

W planach jest oczywiście rozwój i powiększenie bazy sprzętowej. Firma myśli o wprowadzeniu również barek, ale przy obecnie obowiązujących restrykcyjnych przepisach pomysł ten mógłby się nie sprawdzić i nie wiadomo, czy barki przyciągnęłyby klientów. Dopóki bowiem nie pozwoli się u nas na pływanie bez patentów na tych wolnych rekreacyjnych jednostkach, nie skorzystamy z bardzo dynamicznie rozwijającego się segmentu rynku. A przecież cały akwen wodny wokół Szczecina jest wprost jak wymarzony dla rozwoju turystyki motorowodnej. Można całymi dniami pływać po Zalewie Szczecińskim, eksplorując mało znane zakątki lub popłynąć do sąsiadów w Niemczech. Można również w ciągu zaledwie 2 – 2,5 godziny osiągnąć morskie wody Bałtyku. Zalety te już doceniają klienci firmy Ametyst. Wielu z nich chętnie wyrusza na Bornholm, a nawet przepływa do szwedzkiego Ystad.

* Kadłub

Pierwsze spojrzenie na hiszpańską konstrukcję może mocno zaskoczyć. To, co od razu rzuca się w oczy, to brak zachowania prostej linii i powierzchni. Każda kreska linii elementów kadłuba czy powierzchni pokładu jest zaokrąglona, wypukła lub wklęsła. Technologia wytwarzania oparta jest na tradycyjnym laminacie poliestrowo-szklanym. Podobnie jak na całym świecie jachty te wykonywane są ręcznie i jedyne, czym chyba wyróżnia się hiszpańska stocznia, jest to, że zdecydowaną większość jej pracowników produkcyjnych stanowią kobiety. Widocznie są bardziej dokładne w solidnym przesączaniu mat żywicą.

Kolejnym zdecydowanym wyróżnikiem wszystkich jachtów ze stoczni Lema jest wzornictwo elementów wykończeniowych oraz ich szaty graficznej. Zgodzę się, że tradycjonalistów może ono nawet szokować, ale nie sposób nie zauważyć, że jest w tym wszystkim odciśnięte piętno kultury iberyjskiej, mającej na południu wiele wpływów mauretańskich, co widać w orientalnych wzorach na materiałach użytych na pokrycia czy też w ornamentach wykorzystanych do ozdobienia dużych powierzchni jachtu. Oryginalny kształt kadłuba, pełen załamań i wklęsłości, jak już wyżej wspomniałem, ma swoje uzasadnienie również techniczne. Załamania powierzchni poniżej linii wodnej mają podnosić walory hydrodynamiczne przez wytwarzanie na nich efektu poduszek powietrznych. Drugim celem jest po prostu lepsze usztywnienie całej konstrukcji, stąd podobne rozwiązania również w części nadwodnej.

Stojąca przy nadbrzeżu łódź była z daleka łatwa do odróżnienia również dzięki jej wyjątkowo wysokim wolnym burtom. Ma to swoje wady w przypadku pływania przy silnym wietrze i dużej powierzchni bocznego oporu, ale ma i zalety bezpiecznego pływania z małymi dziećmi.

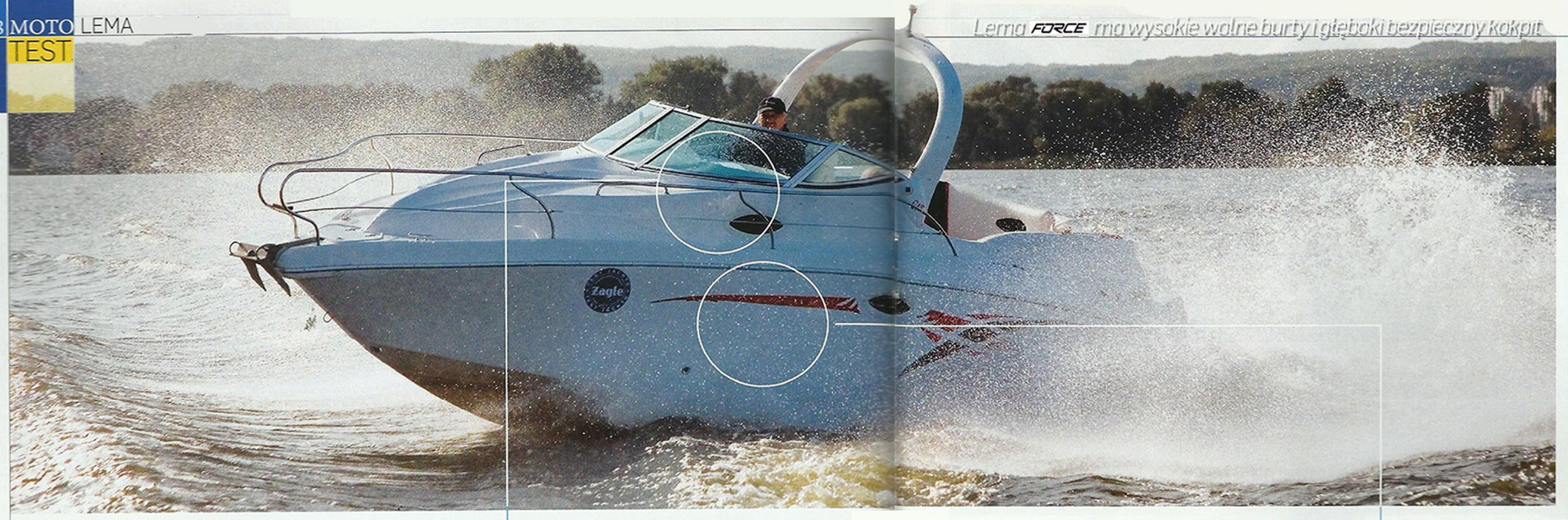
Na rufie była oczywiście platforma kąpielowa z niezbędną drabinką zejściową do wody. Do kokpitu prowadziło wygodne przejście przez zamykane drzwiczki. Sam kokpit bardzo przypadł nam do gustu zarówno z powodu swojej obszerności, jak i oryginalności kształtu siedzisk. Wygięta w kształcie obłej litery „L" kanapa zachęcała do wygodnego relaksu. Dwa regulowane fotele w przedniej części przeznaczono dla pilota i jednej z osób załogi. Ten dla prowadzącego jacht był bez zarzutu i zapewniał dobre pole widzenia. Przeznaczony dla załoganta był troszeczkę za głęboki, choć bez wątpienia lepiej chronił dzięki temu przed bryzgami wody. Ładnie prezentowała się też konsola zapełniona bogatym wyposażeniem zegarów oraz wskaźników.

Opinia

Magdalena Hajkowicz - Kosacka – współwłaściciel firmy Ametyst

Łódka jest niewielka, ale ma bardzo bogate wyposażenie funkcjonalne, obszerny kokpit, wysoką kabinę, toaletę, kącik kuchenny i miejsce do spania dla czterech osób. Prowadzi się ją bardzo lekko, jest zwrotna i dobrze manewruje. Jednym słowem – świetny jachcik do rodzinnego pływania turystycznego, bezpiecznie nawet z małymi dziećmi

Lema FORCE ma wysokie wolne burty i głęboki bezpieczny kokpit



W KSZTAŁCIE WSZYSTKICH ELEMENTÓW WNĘTRZA NIE MA ANI JEDNEGO, W KTÓRYM ZACHOWANO BY LINIĘ PROSTĄ LUB PŁASKĄ POWIERZCHNIĘ

REGULOWANY FOTEL PILOTA ZAPEWNIA WYGODNE I BEZPIECZNE PROWADZENIE JACHTU, ALE NISKA OWIEWKA NIE CHRONI PRZED BRYZGAMI WODY

Na tak małym jachcie zmieszczono wyjątkowo dużo urządzeń użytkowych. Do spania były: podwójna hundkoja schowana w poprzek kadłuba pod kokpitem oraz składana kanapa w dziobie kabiny. Była toaleta morska z umywalką, kuchenka ze zlewozmywakiem, lodówka oraz cały komplet szafek. Prysznic tym razem zamontowano na pokładzie i chociaż zabrakło ciepłej wody, to i tak poziom komfortu pływania zasługuje wręcz na oklaski.

Powierzchnia dachu nad kabiną jest oczywiście również nieregularna. Okazało się jednak, że po wstawieniu materacy o kształtach odpowiadających wklęsłości otrzymuje się duży i równy pokład słoneczny.

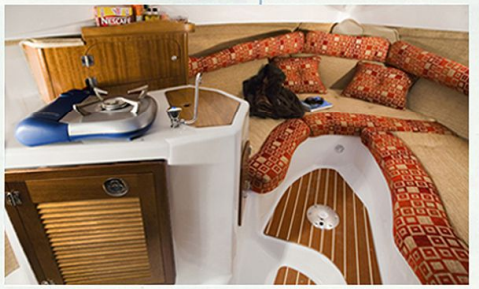
Lema
to motorówka, której kształt kadłuba oraz design wnętrza może szokować tradycjonalistów.

Jednostka napędowa

Na testowanym jachcie zamontowano najmniejszy z palety proponowanych napędów. Benzynowy Volvo Penta 3.0 GL/SX nie jest najnowszą konstrukcją. Jego zaletą jest nieskomplikowana budowa, prosty układ zasilania (system gaźnikowy) i w związku z tym odpowiednio niska cena. Rozpuszczeni ostatnio pływaniem na szybkich, mających sportowe parametry motorówkach we Włoszech, USA i Szwecji brakowało nam trochę żywości i mocniejszych wrażeń. Silnik o mocy 135 KM dla łodzi o masie ponad 1,5 t wydał nam się stanowczo za słaby. Na pewno wpływ na słabsze parametry miała też przekładnia wyposażona w pojedynczą śrubę. Ale jak wyjaśnił Piotr Kosacki, współwłaściciel firmy Ametyst, chodzi o zminimalizowanie kosztów w przypadku ewentualnego uszkodzenia napędu przez klienta.

A że nie jest to tylko obawa wymyślona, świadczy przygoda z obecnego sezonu, gdy jeden z wynajmujących łódź urwał cały zespół przeniesienia napędu po uderzeniu w podwodną przeszkodę. Naprawa prostszego urządzenia była o wiele tańsza, niż by to było w przypadku bardziej rozbudowanych układów podwójnych. Trzeba przy tym przyznać, że dla potrzeb turystyki po jeziorach, rzekach czy kanałach zamontowane 135 KM jest w zupełności wystarczające. Dopiero do pływania po akwenach morskich (łódź ma atest na kategorię B) zalecałbym wstawienie mocniejszego i sprawniejszego napędu.

NA TAK MAŁYM JACHCIE UDAŁO SIĘ ZMIEŚCIĆ MORSKIE WC



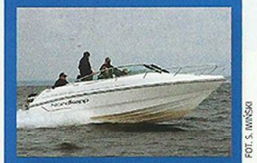
WZORNICTWO MATERIAŁÓW WYKOŃCZENIOWYCH WNĘTRZA KABINY MA WIELE ELEMENTÓW POCHODZĄCYCH Z ORIENTALNEJ KULTURY

Testujemy!

Późna jesienna pora gwarantowała nam wygodne i bezproblemowe względem innych użytkowników ostre manewrowanie jachtem. Okazało się, że tym razem nasza mała motorówka zakłóca poranną sjestę załogi statków komercyjnych przycumowanych do nadbrzeża przy Wałach Piastowskich. Widocznie chcieli pospać dłużej, skoro nie było chętnych do zwiedzania Szczecina od strony wody. Szybko przemieściliśmy się na puste odcinki Odry i jej rozgałęzień.

Lema Gen II zachowywała się bez zarzutu we wszystkich manewrach. Jacht słuchał dobrze steru, a silnik właściwie reagował na ruchy manetką. Wchodzenie w ślizg nie było zbyt imponujące, a wynik 7 – 8 sekund, po których go osiągała – od chwili ruszenia – przy braku obciążenia, raczej nie powala. Jednak po uzyskaniu szybkości cruisingowej łódź szła równo i stabilnie, osiągając maksymalnie 31 w. Ostre i gwałtowne skręty nie miały konsekwencji w postaci kawitacji i utraty mocy na śrubie.

Przyjemność doznań popsuł nam jednak efekt niefortunnego zamocowania manetki na bocznej burcie w kokpicie, a właściwie wystający z niej bardzo czuły przycisk trymu. W trakcie jazdy zbyt często włączał się „sam", uruchamiany w sposób niekontrolowany przez poruszającego się sternika. Było to bardzo niemiłe zaskakujące, szczególnie gdy przy gwałtownych skrętach śruba unosiła się nagle ponad poziomem wody. Trzeba zmienić manetkę albo jej umiejsco-



FOT. S. IWAŃSKI

Nordkapp 650 Nobless

Długość całkowita	6,50 m
Szerokość	2,50 m
Wysokość w kabinie	1,60 m
Masa całkowita	1425 kg
Maks. moc silnika	250 KM
Maks. liczba osób	6

FOT. MAT. FIRMOWE

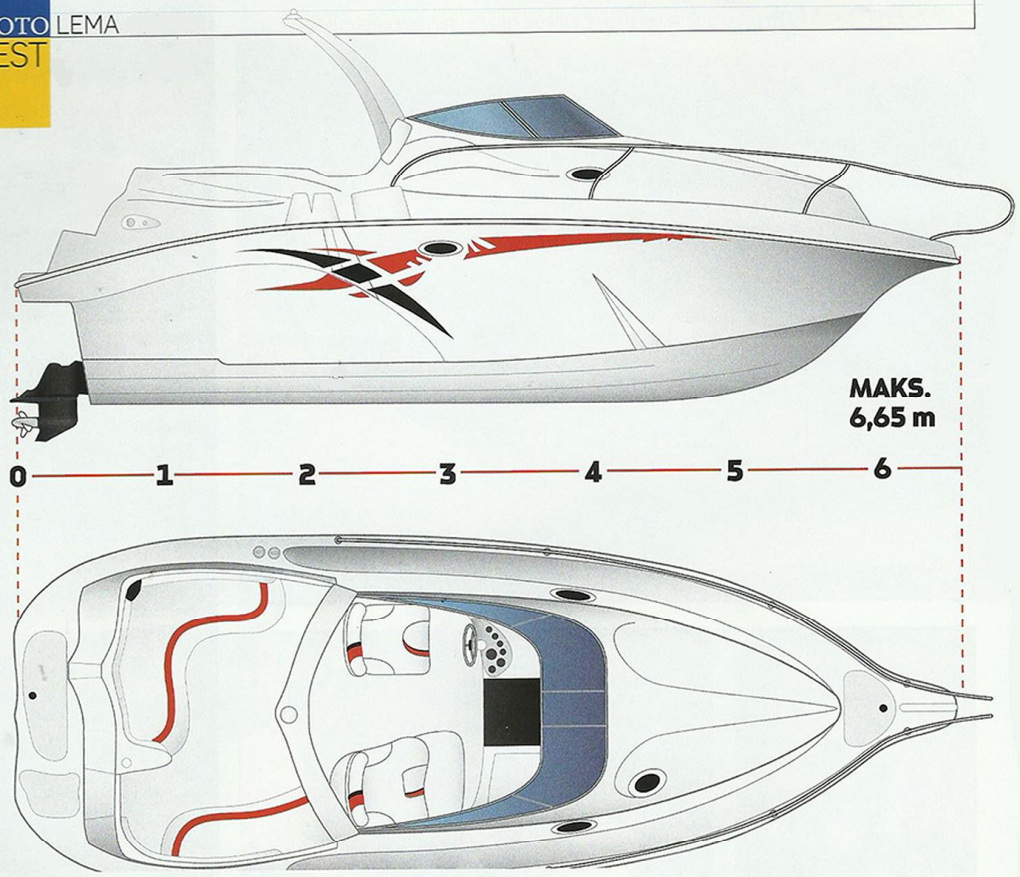
Grandezza 23 DC

Długość całkowita	6,96 m
Szerokość	2,414 m
Wysokość w kabinie	1,56 m
Masa całkowita	1950 kg
Maks. moc silnika	225 KM
Maks. liczba osób	6

FOT. MAT. FIRMOWE

Flipper 625

Długość całkowita	6,30 m
Szerokość	2,37 m
Wysokość w kabinie	1,60 m
Masa całkowita	1950 kg
Maks. moc silnika	220 KM
Maks. liczba osób	6

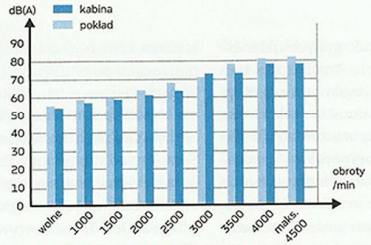


NA PODST. RYS. KONSTRUKTORA – S. CZARNOCKI

wienie. Na pochwałę zasługuje bardzo dobra manewrowalność łodzi. Wyjątkowo dobrze dawało się nią sterować w jeździe na biegu wstecznym. Minusem była natomiast niezbyt skuteczna ochrona przed pryskającą wodą. Za niska owiewka spowodowała, że kilkakrotnie przyjąłem na siebie dosyć zimne bryzgi studzące moje zapały bardziej sportowej jazdy po falach.

Podsumowanie

Nasze testy przeprowadzone na jeziorze Dąbie, Odrze i kanałach wokół portu szczecińskiego dostarczyły nam niezapomnianych wrażeń. Szczerze mówiąc, zupełnie nie znałem zalet tego miejsca. Momentami sceneria przypominała nam oglądaną podczas pływania w Meklemburgi w ścisłym rezerwacie przyrody. Dziki krajobraz, bogactwo i różnorodność ptactwa wodnego, a wszystko to praktycznie w granicach dużego miasta, aż prosi się o eksplorację. Pomysł na założenie w tym miejscu firmy czarterowej uważam za niesłychanie trafny. Trzeba jeszcze tylko więcej energii poświęcić rozpropagowaniu zalet tego ciekawego, ciągle mało znanego, a jednocześnie wyjątkowo dużego akwenu. Jest on przy tym wprost idealny do pływania na łodziach motorowych o cechach

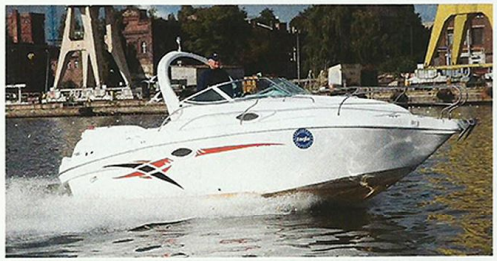


poziom ciśnienia hałasu w odległości 1 m

RYS. S. CZARNOCKI

testowanej Lemy Gen II, łodzi ślizgowej o bogatym wyposażeniu funkcjonalnym, ułatwiającym wielodniową turystykę wodną. Nie szukajmy w tej łodzi cech sportowych, przeznaczona jest bowiem do innych celów. Można na niej bardzo bezpiecznie pływać z małymi dziećmi i wygodnie przeżyć wielodniowe wakacje na wodzie w gronie rodziny lub przyjaciół.

Poza tym, trzeba przyznać, że, jeżeli ktoś zdecyduje się na jej kupno, może być pewien, że będzie miał jacht o oryginalnym kształcie i designie, wygodny i łatwy w prowadzeniu.



NAJSŁABSZYM ELEMENTEM JACHTU WYDAŁA SIĘ NAM ZBYT SŁABA JEDNOSTKA NAPĘDOWA O MOCY 135 KM. W TEJ SYTUACJI MUSIELIŚMY ZAPOMNIEĆ O SPORTOWYCH CIĄGOTKACH I ZADOWOLIĆ SIĘ SPOKOJNYMI, CRUISINGOWYMI PARAMETRAMI PŁYWANIA

Dane techniczne

Kadłub	
Dł. całkowita	6,65 m
Szerokość całkowita	2,50 m
Maksymalne zanurzenie	0,80 m
Wysokość w kabinie	1,74 m
Masa łodzi (z silnikiem)	1600 kg
Maksymalna moc silnika	225 KM
Zbiornik paliwa	143 l
Zbiornik wody	50 l
Dopuszczalna liczba osób	6
Kategoria pływalności	B
Konstruktor	Zespół projektowy Lema Boats
Producent	Lema Boats, Almeria/Hiszpania
Silnik	
Volvo Penta 3.0 GL/SX, benzynowy	
4-suw gaźnikowy, przekładnia Aquamatic	
układ chłodzenia wodą morską z termostatem	
Pojemność skokowa	3000 cm³
Masa silnika	322 kg
Moc maksymalna	135 KM przy 4600 obr./min
Liczba cylindrów	4 w rzędzie
Alternator	75 A

Cena łodzi brutto standard

Wyposażenie standardowe

Elektryczna i manualna pompa zęzowa, kompas, drewnopodobny panel tablicy przyrządów, zintegrowana platforma rufowa ze schowkiem, drabinką i uchwytem, pomieszczenie toalety lub na schowek, 4 otwierane okienka, drzwi na rufę, odprowadzenie wody z kokpitu (4 punkty), stolik kokpitowy/kabinowy, główny wyłącznik akumulatora, ostrzegawczy panel świateł z funkcją kontrolną, komplet zegarów pokładowych, regulowany fotel sternika i pasażera.

W opcji: automatyczny power trim, elektryczny system kotwiczny, lodówka, radio CD + 4 głośniki, uchwyt dla narciarza, podwójne akumulatory, drugi materac na pokład dziobowy, głębokościomierz, Pakiet DeLUX (spoiler, bimini top, kuchenka gazowa, toaleta elektryczna i zbiornik na fekalia, teakowa podłoga w kabinie i inne)

Plusy

- dobra manewrowalność
- oryginalne wzornictwo
- ładne wykończenie
- duża funkcjonalność

Minusy

- niezbyt nowoczesny silnik
- przeciętne parametry pływania
- niefortunne umiejscowienie manetki silnika