

długość 7,34 m
cena około 72 000 zł

Szybki i bardzo bezpieczny

Mariner to jacht zaprojektowany przez Wojciecha Spisaka, krakowskiego żeglarza regatowego i znanego konstruktora udanych jednostek. To łódź o niezbyt dużej powierzchni ożaglowania i łatwa w prowadzeniu, co daje poczucie bezpieczeństwa mniej doświadczonym załogom. Naszym zdaniem Mariner ma spore szanse osiągnąć sukces rynkowy.

TEKST JERZY KUBASZEWSKI, **ZDJĘCIA** JERZY PIEŚNIEWSKI

→ Piszę o zacięciu regatowym Wojtka Spisaka, bo ma ono niebagatelny wpływ na projekty tego konstruktora, a prędkość jest u niego ważnym priorytetem konstrukcyjnym. Nie inaczej jest też w wypadku nowego Marinera 24. Oczywiście właściwości turystyczne łódki też zostały wzięte pod uwagę, lecz już na pierwszy rzut oka widać, że jacht jest przeznaczony przede wszystkim do szybkiej żeglugi.

KADŁUB

Choć konstruktor zastrzegł się, że jego celem było zaprojektowanie jachtu przede wszystkim turystycznego, pionowa dziobnica zakończona lukiem wchodzącym do wody, ostre wejście linii wodnych, przesu-

nięty w stronę rufy środek wyporu i znacznej szerokości rufa mówią same za siebie. Ukłosem w stronę turystyczności są: stosunkowo szeroka wodnica konstrukcyjna, znaczna wysokość wolnej burty i obrotowy miecz z blachy stalowej.

Kadłub wykonano z monolitycznego laminatu poliestrowo-szklanego w części dennej i przekładkowego z użyciem włókniny Lantor Coremat nad linią wodną. Dodatkowo wzmocniono go laminatową wkładką stanowiącą podstawę zabudowy wnętrza.

POKLAD

Skorupę pokładu wykonano jako przekładkową, usztywnioną pianką Airex oraz włók-

niną Lantor Coremat na powierzchniach zbliżonych do pionu. Daje to wyjątkowo sztywną, ale i lekką konstrukcję. Stylistykę pokładu definiuje kształt okien i pokładówki charakterystyczny dla kilku poprzednich konstrukcji Spisaka.

Na pokładzie nadbudowana jest niewysoka zaokrąglona pokładówka, dookoła której biegną szerokie półpokłady. Komunikacja z kokpitu na dziób jest bardzo wygodna. Niewysokie stoprelingi zabezpieczają nas przed ześlizgnięciem się z półpokładu i pokładu dziobowego. Na wszystkich powierzchniach, po których się chodzi, uformowane są w żelkocie maty antypoślizgowe w formie małych ściętych ostrosłupów. Są one

bardzo popularne, nie tylko w polskich konstrukcjach, a to ze względu na ich trwałość i skuteczne zapobieganie poślizgom stopy.

Kokpit na Marinerze jest typowy dla jachtów turystycznych, to znaczy ma poziomy: dna, ławek i szerokich falochronów, które w tym przypadku są doskonałą bazą dla agresywnego balastowania. Kokpit otwarty jest od strony rufy.

MIECZ, STER I BALAST

Opór boczny w Marinerze 24 pochodzi od obrotowego miecza płytowego wykonanego z ocynkowanej ognioowo blachy stalowej o grubości 15 mm. Podnosi się go talią zamontowaną wewnątrz skrzyni mie-

czowej. Linę fału miecza wyprowadzono na pokład i zaknagowano w stoperze na dachu pokładówki. Gdyby ktoś sobie nie radził z podnoszeniem miecza, fał można wybierać, używając kabestanów, służących również do wybierania innych lin tamtędy poprowadzonych.

Obrotową, profilowaną, laminatową pletwę sterową zamontowano w klasycznym jarzmie, a fał i kontrafał poprowadzono wewnątrz jego rurowego trzonu. Rozwiązanie to jakkolwiek często spotykane, może być przyczyną wielu awarii, np. zerwania którejś z lin, a naprawa nie będzie prosta. Sugerujemy, nie tylko w tym wypadku, zmianę, która polegać powinna na poprowadzeniu lin na zewnątrz rury.



MARINER 24 DANE TECHNICZNE

długość kadłuba	7,34 m
długość linii wodnej	7,12 m
szerokość całkowita	2,52 m
szerokość linii wodnej	2,18 m
masa jachtu	1,5 t
balast	0,4 t
zanurzenie	0,28/1,42 m
wysokość od KLW	10,65 m
powierzchnia grota	15,6 m ²
powierzchnia genuy	11,2 m ²
liczba koi	4 + 2
silnik	4 – 8 KM
konstruktor	Wojciech Spisak
cena	ok. 72 000 zł
kategoria projektowa	C/B

Stateczność zapewnić powinien balast wewnętrzny o masie 400 kg. Daje on dużą stateczność jachtu, o czym można się przekonać, obejrawszy wykres momentów prostujących.

Marinera 24 zaprojektowano w dwóch wersjach mieczowych: z mieczem obrotowym i szybrowym. Tę pierwszą testowaliśmy, ta druga przeznaczona jest do regat i ma powiększone ożaglowanie.

TAKIELUNEK I ŻAGLE

Mariner 24 to słup ułankowy. Oznacza to, że sztag zaczepiony jest poniżej topu masztu, co ułatwia gięcie masztu za pomocą achtersztagu i wypłaszczanie grotu podczas silniejszych podmuchów. Rzecz dzieje się często automatycznie, a talia na achtersztagu służy wówczas regulacji stopnia ugięcia masztu. Olinowanie stale składa się z pary want kolumnowych rozpartych salingami, stenwant, sztywnego sztagu i regulowanym achtersztagiem.

Grot o kroju biradialnym podnosimy, używając pełzaczy. Usztywniają go dwie pełne listwy (u góry) i trzy niepełne w dolnej części żagla. Bom, chociaż przygotowany do zamontowania lazy jacka, na testowanym egzemplarzu nie miał go, a to z powodu silnie kalandrowanej, a zatem sztywnej tkaniny używanej na żagle regatowe.

Fok zwijamy na sztywnym sztagu za pomocą rolera. Żagiel ten skrojono również biradialnie z podobnie sztywnej tkaniny. Myślę, że docelowo powinno stosować się tkaninę miękką, twarda bowiem nie wytrzyma częstego rolowania.

WNĘTRZE

Jachty tej wielkości najczęściej mają sześć koi. Nie inaczej jest również w wypadku



testowanej jednostki. Do dyspozycji mamy: podwójną poprzeczną koję pod kokpitem, dwie pojedyncze kaje w mesie na śródkreściu i podwójną w dziobie. Liczbę koi można zwiększyć do 8 przez podniesienie podłogi wokół skrzyni mieczowej. Ponadto znajdziemy tam kabinę toaletową z WC chemicznym, umywalką oraz drewnianymi półeczkami na kosmetyki.

Wnętrze za sprawą niemałej szerokości w konstrukcyjnej linii wodnej (KLW) jest przestronne, lecz ta szerokość nie powinna wpływać na prędkość jachtu, o czym niżej.

W mesie, w pobliżu zejściówki, stoi szafka kambuzowa z dwupalnikową płytą gazową

i zlewozmywakiem firmy Cramer. Na centralnie położonej skrzyni mieczowej jest spory, dwuskrzydłowy, składany stół. Wszystkie kaje mają takie wymiary, że można je nazwać pełnowymiarowymi. Wysokość nad nimi jest na tyle duża, że można wygodnie usiąść, nie zderzając się głową z sufitem.

Zabudowę wykonano z jasnego drewna, co zwiększa wrażenie przestronności niepodzielonego grodziami wnętrza. Tę przestronność powiększa też optycznie jasna tkanina obić materacy i jasnobrązowe wykładziny dywanowe na burtach.

W testowanej jednostce sufit wykończono wykładziną tekstylną, lecz w następnych



egzemplarzach będzie zainstalowana laminatowa wkładka podsufitowa.

Ciekawe stylistycznie jest wykończenie liną konopną przejść pomiędzy powierzchniami pionowymi a sufitem. Warto byłoby tylko znaleźć sposób na zakończenia tych lin, aby nie tworzyły się tam tzw. krowie ogony.

NA SILNIKU

Na rufie Mariner 24 zainstalowano na pantografie czterosurowy silnik mało znanej chińskiej firmy Parsun o mocy 4 KM. Moc ta wystarczy do napędzania jednostki, lecz trzeba wyraźnie powiedzieć, że jacht nie osiągał prędkości wynikającej z jego dłu-

gości linii wodnej (teoretycznie ok. 6,6 w). Niewątpliwie przydałby się nieco mocniejszy silnik dla armatorów często pływających po rzekach.

Hałas wewnątrz kabiny i w kokpicie przekroczył, niestety, dopuszczalną normę 80 dB (A), to „zasługa” taniego chińskiego silnika.

POD ŻAGLAMI

Test odbył się na wodach Jeziora Żegrzyńskiego przy niewielkim wietrze dochodzącym do 2B. Sterowanie jachtem w tych warunkach nie sprawiło nam żadnych trudności. Jednostka jest doskonale zrównoważona – przy niewielkim, kilkustopniowym dryfie. Obsługa żagli okazała się bardzo prosta i dzięki niewielkiej liczbie regulacji nie nastęrczy kłopotów nawet mało wprawnym żeglarzom.

Wspomnieliśmy, że jacht jest szeroki w konstrukcyjnej linii wodnej. Nie wpływa to na jego parametry żeglowania, jeżeli będzie prowadzony w niewielkim przechyle. Według teoretycznego modelu zwanego cigar box powierzchnia zmoczona przechylonego kadłuba spada radykalnie, gdy w tym samym czasie powierzchnia żagli na wiatr jest ciągle duża.

Lina fału foka była zbyt elastyczna i przedni lik tego żagla nieustannie się luzował. Wielu żeglarzom to nie przeszkadza, tym niemniej sukcesywnie psujący się profil żagla wpływa niekorzystnie na właściwości nautyczne łodzi. Powinno się zastosować liny grubsze bądź wyższej jakości.

PODSUMOWANIE

Mariner 24 może być wykonywany w czterech wersjach: z mieczem obrotowym, z lekkim kilem w miejscu miecza, z fałszywym i w końcu z mieczem szybrowym (w najbardziej sportowej odmianie). Możliwe do →

OKIEM EKSPERTA

■ Kosz dziobowy typu amerykańskiego ułatwia wejście na pokład. Jest jednocześnie jarmem kotwicy



■ Kabestany na dachu pokładówki pozwalają na łatwe wybieranie lin



■ Obszerny kokpit pomieści całą załogę. Płetwę sterową można podnieść pionowo do góry



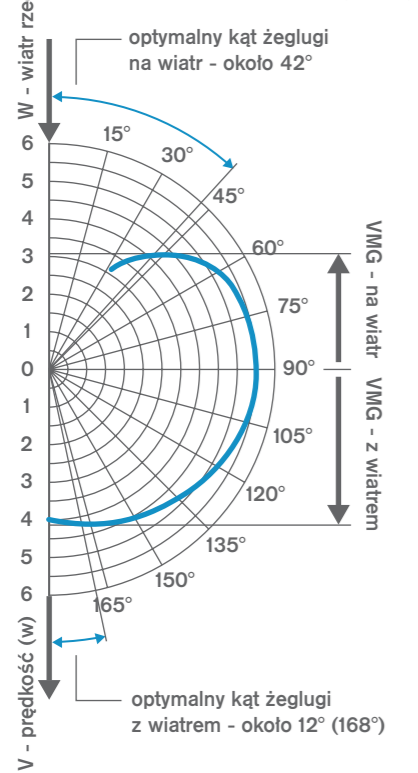
■ Kąciak kambuzowy znajduje się w pobliżu zejściówki. Dalej w stronę rufy widoczna jest podwójna, położona w poprzek jachtu, koja pod kokpitem



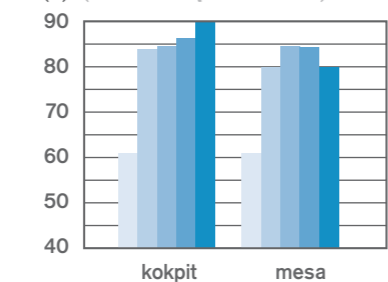
■ Zabudowa wnętrza z jasnego drewna dodaje mu przestrzeni. Zastrzeżenie nasze budzi jednak wykończenie krawędzi linami...



Biegunowe prędkości
jachtu Mariner 24
przy prędkości wiatru 7 do 9 w (2 - 3B)



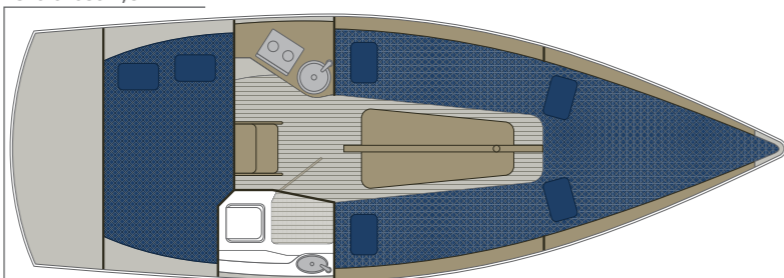
Wykres głośności
(Poziom natężenia hałasu)



- wolne obroty
- niskie obroty (1/4 zakresu)
- średnie obroty (1/3 zakresu)
- 3/4 zakresu
- maksymalne obroty



szerokość 2,52 m



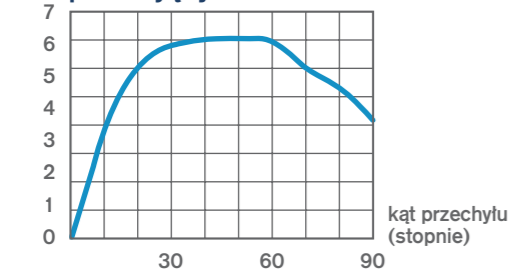
FILIP PAWELEC NA PODSTAWIE RYS. KONSTRUKTORA

Wykres prędkości



- wolne obroty
- niskie obroty (1/4 zakresu)
- średnie obroty (1/3 zakresu)
- 3/4 zakresu
- maksymalne obroty

Wykres momentów prostujących



Porównanie jachtów zbliżonych do Mariner 24



Typ jachtu	MARINER 24	SOLINA 24	MARLIN 25
L (m)	7,34	7,28	7,50
B (m)	2,52	2,70	2,80
Lklw (m)	7,12	6,83	6,80
M (t)	1,5	1,83	2,10
Mb (t)	0,40	0,6	0,60
Zan (m)	0,28/1,42	0,31/1,42	0,45/1,60
Pż (m²) maks.	26,8	28,8	25,0
Grot (m²)	15,6	16,1	14,7
Fok (m²)	11,2	12,7	10,3
Liczba koi	6 + 2	4 + 2	5 - 7
Moc silnika (KM)	4 - 8	4 - 8	8 - 12
Kategoria projektowa	C/B	C/B	C
Konstruktor	W. Spisak	A. Skrzat	J. Pieśniewski
Cena	od ok. 72 000 zł	od ok. 74 000 zł	b.d.

Oznaczenia: L – długość całkowita kadłuba, B – szerokość maksymalna kadłuba, Lklw – długość jachtu w konstrukcyjnej linii wodnej, M – masa jachtu, Mb – masa balastu, Zan. – zanurzenie, Pż – powierzchnia ożaglowania podstawowego

OCENA JACHTU

Plusy

- dobry poziom bezpieczeństwa pływania
- duże prędkości przy niewielkiej powierzchni żagli
- jasne i przestronne wnętrza

Minusy

- słabe wykończenie końcówek lin zdobiących wnętrze kabiny
- trudna wymiana liny kontrafału płetwy sterowej
- nieco kanciasta stylistyka zabudowy wnętrza

Załoga testowa

Jerzy Pieśniewski
Jerzy Kubaszewski

W teście udział wzięli:
Wojciech Spisak
Michał Seweryn
Bogdan Jankowski

osiągnięcia kategorii projektowe to C lub B. W pewnych wykonaniach kategorii B można uprawiać nim żeglugę pełnomorską.

Mariner jest jachtem niewywracalnym w rozumieniu przepisów CE, ale konstruktor – pamiętając o wydarzeniach, które nie tak dawno spowodował biały szkwał – zaprojektował komory wypornościowe o łącznej objętości 1,86 m³. Dzięki temu jacht jest jeszcze bezpieczniejszy.

Innym elementem zabezpieczającym jest otoczenie pokładu relingiem o wysokości 0,45 m. Ważne jest też, że jacht nie niesie zbyt dużej powierzchni ożaglowania, co pozwala spokojnie żeglować mniej doświadczonym załogom. Pamiętać należy, że jest to jednostka, którą mogą prowadzić osoby bez uprawnień.

Tak więc Mariner ma wielkie szanse na sukces rynkowy. Jachtów tej wielkości produkuje się w Polsce coraz więcej i wiele firm czarterowych wprowadza je do swoich flot, oczekując na wzrost liczby „nieopatentowanych” klientów. Najlepszym dowodem potwierdzającym to przypuszczenie jest nagroda publiczności przyznana tej jednostce podczas wrześniowej wystawy „Jacht dla Ciebie” nad Jeziorem Zegrzyńskim.



**Revolucja cenowa 2010!
Nowe niższe ceny!**

11 KM
cena brutto **4430€**

13 KM
cena brutto **4600€**

16 KM
cena brutto **5218€**

27 KM
cena brutto **6334€**

33 KM
cena brutto **6909€**

42 KM
cena brutto **7552€**

Geny obejmują silnik wraz z przekładnią.

VETUS oferuje także całą gamę produktów „wokół silnika” oraz inne akcesoria do wyposażenia łodzi i jachtów. Więcej modeli silników i informacji na www.parker.com.pl



PARKER
POLAND

Dystrybutor: Parker Poland Sp. z o.o.
Cząstków Polski 171, 05-152 Czosnów
tel. +48 22 785 11 11, fax +48 22 785 09 99
parker@parker.com.pl, www.parker.com.pl