

## Tłumaczenie

**Kutry z rodziny Habrów** wpadają w oko. Są to klasyczne motorsailery z optymalną wysokością stania i obfitym wnętrzem. Szczególnie interesujący jest nowy HABER 34C4 standardowo wyposażony w opatentowany system samosterowności, a czegoś podobnego próżno szukać na rynku. Poznaliśmy go, numer 1 (prototyp), na zatoce Gdańskiej.

Firma HABER YACHTS od 1991 roku buduje jachty żaglowe i motorowe. Nie do pomylenia są budowane przez polską stocznnię motorsailery z takielunkiem gaflowym jako slupy i kutry. Wszystkie inne do tej pory budowane jachty, poczynając od hitu HABER 660 aż do dużego projektu One-Off, HABRA 34C4, są mocne, bezpieczne i wyjątkowo dzielne morsko z dużą ilością przestrzeni do życia na pokładzie, spełniające tym samym założenie firmy, w kierunku zaspokojenia indywidualnych potrzeb klienta – budowania na miarę.

Habrem 34C4 stocznia przekroczyła po raz pierwszy granice 10ciu metrów długości, który ze zmiennym zanurzeniem od 0,70m – jest idealny na płytkie rewiry, wody śródlądowe, rzeki, kanały – a z kategorią projektową A jest pełnomorski. W ten sposób HABER YACHTS gwarantuje, że ich jachty, budowane w kategoriach A, ale też i B dzięki kształtowi kadłuba, pokładu, nadbudówek mają dużą stateczność, że się nie przewracają, tylko wstają z każdej pozycji, nawet ze 180 stopni, masztem w dół. Podobnie wyliczone, wytrzymałe i długowieczne jest wszystko, co jest zamontowane na HABRZE. Wysokiej jakości okucia są wykonane ze stali nierdzewnej. Również jakość wybudowy drewnianej z czereśni lub na życzenie z mahoniu nie daje powodów do krytyki.

Łódź zbudowana w specjalnej technologii. Bez formy, trochę podobnie, jak stare łodzie drewniane, budowany jest kadłub z ręcznie kładzionego poliestru, w technice „sandwicz”, na rusztowaniu wręgowym - w ten sposób można spełnić wszystkie życzenia klientów, gdyby ci chcieli na przykład jacht nie 34, tylko 34 ½ stopowy lub trochę szerszy. W ten sposób można robić wszystko. Kadłub i pokład sandwiczowy są sklejone i dodatkowo laminowane od wewnątrz.

Gdy się spojrzy na listę wyposażenia, można dostrzec, że już w standardzie jest ten jacht bardzo bogato wyposażony, w każdym razie o wiele lepiej, niż zwyczajne „gotowy do wyjścia na morze“. Poza osmozą i antyfoulingem, składaną śrubą, teakiem na pokładzie i w kokpicie istnieje też wyposażenie, które umożliwia wygodę na dłuższych rejsach, jak np. lazybag, elektryczna wciągarka kotwicy, ciepła woda, elektryczne podłączenie do lądu, log i echosonda. Wszystkie okucia pochodzą od znanych europejskich producentów.

W przeciwieństwie do mniejszych jachtów typu HABER 660 i 800 nadbudówka HABRA 34 nie dominuje tak bardzo. Stylowo dopasowuje się tu takielunek kutrowy z gaflem, który mógłby się wydawać przestarzałym i niewygodnym w obsłudze. Natychmiast zostałem pouczony, że tak nie jest, że nie ma tu szpony z dodatkowym fałem, że tylko metalowy gafel ze ślizgaczem w szynie masztu w pierw wstaje pionowo a potem bez problemu idzie do góry wraz z żaglem za pomocą elektrycznego kabestanu (warta uwagi opcja). Dodatkowo wersja gaflowa z takielunkiem kutrowym daje dużą elastyczność w doborze żagli w każdych warunkach wiatrowych, od słabego wiatru do sztormu. Dodatkowo system ten jest tak skonstruowany, że wszystkie prace związane z obsługą żagli, z kładzeniem i stawianiem masztu, mogą być wykonywane przez jedną osobę. Mocna i wyjątkowo wysoka podstawa masztu przeciwdziała jego bujaniu się na boki, gdy trzeba go położyć przed mostem. Bom nie musi być specjalnie demontowany, ponieważ nie jest połączony z masztem. Punkt obrotowy masztu jest bardzo wysoko, jest położony ponad gaflem, gdy ten jest na dole. Maszt jest kładziony nad gaflem i

nad bomem. Nawet nie trzeba wyciągać grota. Aby postawić maszt należy jedynie kręcić korbą kabestanu.

Bezpieczeństwo dla załogi pisane jest z dużej litery. Obsługa mieczy, żagli i trzymowanie wykonywane jest z kokpitu. Siedzi się głęboko, jest się osłoniętym, pawęż jest zamknięta. Wystający poza kajutą dach stanowi wraz z przezroczystą osłoną boczną dodatkową ochronę przed wodą. Dzięki szerokim antypoślizgowym przejściom przedostanie się na przedni dek nie jest problematyczne, stopy mają oparcie na wysokich zrębnicach pokładu, mocny reling z dwoma półkoszami na obu stronach kokpitu, wysokie słupki relingu z linkami a także długie relingi na dachu nadbudówki zwiększają dodatkowo bezpieczeństwo. Wszędzie są otwory przystosowane do wprowadzenia liny bezpieczeństwa podczas ciężkiej pogody. Szybko można się przyzwyczaić do schodów na przejściach bocznych w drodze na dziób.

Osiągi zarówno z dobrze izolowanym przed hałasem silnikiem, jak i pod żaglami są zaskakujące. Już przy 2100 o/min. osiągnął HABER swoją teoretyczną prędkość kadłuba a przy pełnym gazie nawet 9,5 węzła(!). Imponujące jest, jak konstruktor i szef HABER YACHTS, Janusz Konkol, prezentuje podczas całego testu zaprojektowany przez siebie, nowatorski system samosterowności (patrz wywiad). 4 profilowane miecze w tym na skalę światową wyjątkowym i opatentowanym systemie, który polecany jest przede wszystkim dla rodzin i żeglarzy samotników, sprawiają, że podczas testu na każdym kursie, wpraw przy słabym wietrze (2-3 b), później podczas frontu burzowego do ok. 5b, jacht uzyskiwał całkowitą samosterowność. Wszystko obsługiwane jest z kokpitu. Ster jest postawiony i nie dotyka się go. Na wiatr przy kącie zwrotu 50 stopni osiągamy na początku 4,6 węzła a potem przy słabym przechyle 5,0 węzłów nad dnem. Gdy wiatr stężał osiągnęliśmy granicę 6 węzłów, w powiewach dochodziła wskazówka logu czasami nawet do 9 węzłów.

Poprzez kowbojkę schodzimy z kokpitu po 3 schodach do dużego i jasnego deksalonu ze stołem i tapczanem w kształcie litery U dla 4 do 5 osób. Po przeciwnej stronie znajduje się centrala nawigacyjna i opcjonalne wewnętrzne stanowisko sterowania. Następne 4 stopnie prowadzą do dolnych pomieszczeń mieszkalnych z dużą mesą, podwójną koją w forpiku i poprzez długim kambuzem po lewej burcie prowadzącym do kabiny rufowej z podświetlaną szafą na ubrania i dodatkowym fotelem. Dzięki składanemu stołowi dzięki składanym bocznym blatom stołu w mesie może na jachcie w sumie spać 6 osób. Jedynie łazienka z oddzielnym prysznicem, manualną toaletą, z dostępem z mesy wydaje się trochę za mała przy pełnej ilości ludzi na pokładzie. Wystarczająca wysokość stania jest przy motorsailerze z deksalonem oczywista, podobnie wystarczająca jest ilość miejsca do sztauowania. Uderzająca jest duża ilość przystosowanych do warunków morskich poręczy dla bezpieczeństwa pod pokładem. Na pierwszy rzut oka oszałamiające jest spojrzenie do pomieszczenia technicznego przy kabinie rufowej. Jest to serce systemu samosterowności, gdzie przechodzi mechanika sterowania mieczy i gdzie ten cały układ sterowania może być obserwowany i serwisowany. Część elektryczna jest już też zamontowana, tak więc należy podłączyć jedynie komputer, za pomocą którego – dzięki w międzyczasie stworzonemu oprogramowaniu – sterowanie mieczy nastąpi automatycznie, umożliwiając utrzymywanie wybranego kursu.

HABER 34C4 jest niezwykle interesującym jachtem, już choćby tylko dlatego, że w swoim rodzaju nie ma nic wspólnego z obecnie panującymi trendami odnośnie jachtów pełnomorskich i nie jest porównywalny z innymi deksalonami. Żegluje porządnie, jest dobrze i solidnie wykonany i umożliwia indywidualne rozwiązania, prawdziwe konstrukcje One-Off. Dzięki bogatemu wyposażeniu już w standardzie jest on też cenowo interesujący.

Michael Krieg

**Dane techniczne**

Konstruktor:	Janusz Konkol
Długość kadłuba:	10,40 m
Długość linii wodnej:	9,40 m
Teor. prędkość kadłuba:	7,5 w
Szerokość:	3,65 m
Zanurzenie:	0,70 - 2,10 m
Waga:	9.000 kg
Balast:	3.000 kg
Ożaglowanie:	
Grot:	34,0 m <sup>2</sup>
Fok:	19,0 m <sup>2</sup>
Genua:	31,0 m <sup>2</sup>
Motor:	Yanmar 39 KM
CE:	Kategoria projektowa A (Otwarte morze)

Gwarancja: 2 lata / 5 lat (Osmoza)

Za pomoc techniczną dziękujemy

**Hirschmann****Haber-Yacht-ServiceCenter**

Kammerode 5  
14548 Schwielowsee OT Ferch  
0172-34 00 881  
hirschmann-boote.eu

**Stocznia****Haber Yachts**

K. Makuszynskiego 1  
13-300 Nowe Miasto Lub. (Polen)  
haber-yachts.com

**HABER YACHTS Bodensee GmbH**

Wolfseges 6  
CH-9434 Au-SG  
Tel. +41 71 747 48 69  
www.haber-yachts.eu

**Wyposażenie standardowe (wybór)**

Antifouling 2x VC17 i osmoza 5 x VC  
Śruba składana Gori  
Bugszpryt z kotwicą  
Elektryczny kabestan  
Teak (Pokład główny, siedzenia i podłoga w kokpicie, odbojnica)  
Kosz rufowy z siedzeniami  
4 kabestany z wybierakiem dla genuy i foka  
Nierdzewny bukszpryt z deseczką  
Rolery żagli przednich

Lazybag  
Oddzielny prysznic  
elektryczna toaleta  
Ciśnieniowy system wodny, pompa ciśnienia wody  
Podłoga drewniana w mesie i deksalonie  
Bojler na ciepłą wodę ok. 20 l  
ST60 Bidata Raymarine – Log i echosonda  
Podłączenie elektryczne z łądem 230 V

### **Wyposażenie dodatkowe (wybór)**

Wewnętrzne sterowanie  
Sterowany komputerowo system samosterowności

### **Konkurencja**

#### **NAUTICAT 331**

Długość całkowita: 10,40 m  
Szerokość: 3,40 m  
Zanurzenie/Opcja: 1,48 m/1,65 m  
Waga: 8.300 kg  
Powierzchnia ożaglowania: 56,9 m<sup>2</sup>  
CE-Certyfikat B  
nauticat.com  
gruendl.de  
Cena na zapytanie

Nauticat jest jachtem budowanym w jednej z najbardziej znanych stoczni produkujących tradycyjne motorsailery i jachty z deksalonem. Nauticat 331 bazuje na Nauticacie 33, który był budowany niemalże od 40 lat. W porównaniu z innymi tradycyjnymi morsailorami już przy pierwszych konstrukcjach tych jachtów kładła stocznia nacisk nie tylko na prostą obsługę, trwałość i bezpieczeństwo, ale i także w pierwszej linii na właściwości nautyczne.

#### **SIRIUS 35 DS.**

Długość całkowita: 10,60 m  
Długość linii wodnej: 9,70 m  
Szerokość: 3,48 m  
Zanurzenie/Opcja: 1,90 m/1,60 m  
Waga: 7.400 kg  
Balast: 2.600 kg  
Powierzchnia ożaglowania: 56,9 m<sup>2</sup>  
CE-Certyfikat A  
Cena na zapytanie

Tekst o Syriusie: „Jak większość jachtów Syrius 35ka DS jest też wyposażona za dopłatą w takielunek typu kuter, tak że w zależności od pogody można w mgnieniu oka zastąpić standardowego foką samowrotnego genuą. Hitem jest podwójne wykorzystanie miejsca pod salonem, w najszerszym miejscu jachtu.”

## **Opisy zdjęć**

### **Strona 5**

U góry, prawa strona „Ten jacht jest budowany specjalną metodą bez form. W ten sposób klient może spełnić swoje szczególne zachcianki odnośnie długości łodzi.”

### **Strona 7**

Pod czterema zdjęciami: „Ożaglowanie gąflowe i takielunek typu kuter dają dużą swobodę odnośnie doboru żagli.”

### **Strona 9**

Trzy zdjęcia u góry: „Wysokość stania dzięki nadbudówce i dużo miejsca do sztauwania na jachcie.”

**Na dole:** „Opatentowany system samosterowności nowego Habra 34 jest na świecie niepowtarzalny.”