

Transport jachtu

Ada Osińska

Jachting 10-11/2016

Jeżeli masz potrzebę przewiezienia jachtu drogami lądowymi, możesz zlecić to zadanie wyspecjalizowanemu przewoźnikowi, ale możesz też podjąć wyzwanie samodzielnie. Zanim podejmiesz decyzję, przeczytaj artykuł i poznaj wymagania, które trzeba spełnić przy transporcie jachtu. Ponieważ wielu żeglarzy ma prawo jazdy kategorii B, to jeśli ma dodatkowo wiedzę, smykałkę i wyobraźnię, może się podjąć samodzielnego przewiezienia łodzi drogą lądową. Jednak tylko niedużej łodzi.

Zgodnie z przepisami Ustawy o kierujących pojazdami prawo jazdy kategorii B uprawnia do kierowania:

1. pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusu,
2. pojazdem, o którym mowa w pkt 1, z przyczepą lekką,
3. pojazdem, o którym mowa w pkt 1, z przyczepą inną niż lekka, o ile łączna dopuszczalna masa całkowita zespołu tych pojazdów nie przekracza 3,5 t (po zdaniu dodatkowego praktycznego egzaminu państwowego dopuszczalna masa całkowita zespołu tych pojazdów może wynosić do 4,25 t).

Tu warto wyjaśnić, co oznaczają poszczególne definicje:

- Dopuszczalna masa całkowita (DMC) - największa określona masa pojazdu obciążonego osobami i ładunkiem, dopuszczonego do poruszania się po drodze. Czyli tyle, ile maksymalnie może ważyć pojazd wraz z ładunkiem. Wartość ta wpisana jest w dowodzie rejestracyjnym pojazdu w rubryce F.1.

- Dopuszczalna ładowność (Ł) - największa masa ładunku i osób, jaką może przewozić pojazd i która stanowi różnicę dopuszczalnej masy całkowitej

(DMC) oraz masy własnej pojazdu (MW).

- Masa własna (MW) - masa pojazdu z jego normalnym wyposażeniem, paliwem, olejami, smarami i cieczami w ilościach nominalnych, bez kierującego (rubryka G w dowodzie rejestracyjnym). Gdy przewożysz jacht na przyczepie, interesuje Cię ładowność przyczepy, a nie samochodu ciągnącego przyczepę.

Wzór 1: $MW + L = DMC$

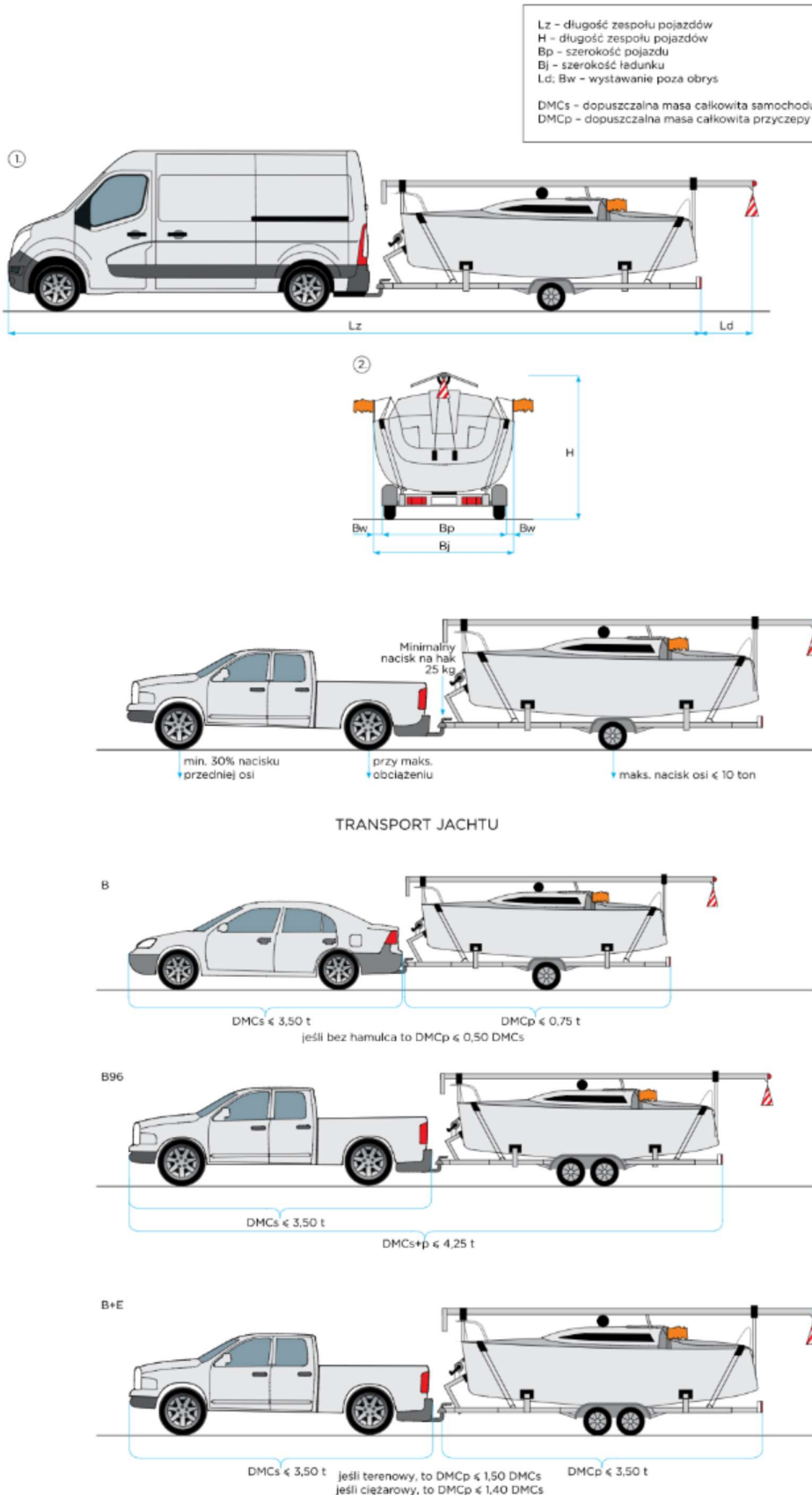
- Przyczepa - pojazd bez silnika przystosowany do łączenia go z innym pojazdem.

- Przyczepa lekka - przyczepa, której dopuszczalna masa całkowita (DMC) nie przekracza 750 kg.

Jak zatem wynika z ustawy, jeżeli masz prawo jazdy kategorii B, możesz do samochodu o DMC równej maksymalnie 3,5 t dopiąć przyczepę o DMC równej maksymalnie 750 kg i zgodnie z prawem poruszać się po drogach publicznych. Uwaga na haczyk: suma DMC samochodu i przyczepy nie może przekroczyć 3,5t. Jak słusznie zauważyłeś, suma maksymalnych DMC pojazdu i przyczepy lekkiej (3,5 t + 750kg) wynosi 4,25 t, jak więc rozumieć ww. podpunkt 3? Otóż dzięki temu przepisowi możesz zwiększyć DMC przyczepy, a zmniejszyć DMC samochodu, zachowując łączną DMC 3,5t - dla prawa jazdy kat. B oraz 4,25 t - dla prawa jazdy kat. B96. Na przykład samochód o DMC = 1,5 t + przyczepa o DMC = 1t. Aby uzyskać prawo jazdy kategorii B96, musisz mieć ukończone 18 lat oraz zdać dodatkowy egzamin praktyczny na placu manewrowym i w ruchu miejskim. Na egzamin możesz zapisać się w WORD - wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego. Ta nowelizacja ustawy sporo ułatwia, bo wcześniej aby jeździć z przyczepą inną niż lekka, czyli o DMC powyżej 750 kg, należało uzyskać kategorię B+E, przy czym obowiązkowe jest także odbycie dodatkowego kursu. Kategoria B+E oczywiście pozostała i jej posiadacz ma rzecz jasna szersze

uprawnienia niż w wypadku B96. Wróć do tego za chwilę, a teraz wyjaśnię, jak można „manipulować” wagą przyczepy i znajdującego się na niej jachtu. Zwiększając DMC przyczepy w stosunku do DMC pojazdu, musisz pamiętać o tym, aby nie była ona

cięższa niż pojazd. Czyli aby przyczepa nie miała większej DMC niż DMC pojazdu, a także aby rzeczywista masa całkowita (RMC) przyczepy nie była większa od rzeczywistej masy całkowitej pojazdu.



- Rzeczywista masa całkowita (RMC)

- masa pojazdu łącznie z masą znajdujących się na nim rzeczy i osób.

Przyczepa powinna mieć własny hamulec, a wtedy przepis określa ograniczenia masowe tak: Dopuszczalna masa całkowita ciągniętej przez pojazd samochodowy przyczepy z hamulcem nie może przekroczyć:

a) wartości znamionowej urządzenia sprzęgającego (wartość ta jest umieszczona na tabliczce na przodzie przyczepy),

b) dopuszczalnej masy całkowitej (DMC) ciągnącego ją pojazdu*,

c) maksymalnej masy ciągniętej określonej dla tego pojazdu przez producenta (rubryka O.1 w dowodzie rejestracyjnym),

d) 3500 kg.

*W wypadku samochodu terenowego masa ta może ulec zwiększeniu do 150% wartości wynikającej z wartości znamionowej urządzenia sprzęgającego przy zachowaniu pozostałych warunków.

Jeżeli przyczepa nie ma własnego hamulca, to dopuszczalna masa całkowita ciągniętej przez samochód osobowy przyczepy bez hamulca nie może przekroczyć:

a) maksymalnej masy

ciągniętej określonej dla tego pojazdu przez producenta (rubryka 0.2 w dowodzie rejestracyjnym) lub połowy dopuszczalnej masy całkowitej tego pojazdu (należy zastosować mniejszą z tych dwóch wartości),

b) 750 kg.

Wzór 2:

DMC pojazdu > DMC przyczepy

oraz

RMC pojazdu > RMC przyczepy

(RMC przyczepy ciągniętej przez samochód ciężarowy o DMC powyżej 3,5 t musi być < RMC tego samochodu ciężarowego + 40%)

Czyli w każdej chwili, gdy poruszasz się po drogach z zapiętą na haku przyczepą, pustą czy załadowaną, pojazd musi być cięższy niż przyczepa (wzór 2; wyjątek stanowią mogą samochody ciężarowe o DMC powyżej 3,5 t i auta terenowe). W praktyce jeżeli masz samochód o dużej DMC, np. dostawczy, ale pusty oraz dość ciężki jacht pełen szpejów, to lepiej przełożyć co się da z łodzi do pojazdu (byle nie przekroczyć jego dopuszczalnej ładowności).

Przeciążony pojazd usiądzie tyłem, co może powodować nie tylko przycieranie o drogę przednim kółkiem przyczepy (które czasami lepiej zdjąć na czas jazdy), ale także np. zderzenie się bardziej obciążonych opon przedniej osi w wypadku przyczepy wieloosiowej. Podobnie może się zdarzyć, jeżeli zbyt mocno przeciążysz przód przyczepy i nacisk wywierany na hak pojazdu będzie zbyt duży. Jeżeli zaś będzie zbyt mały, to przyczepa będzie miała tendencję do podrywania do góry tyłu pojazdu. Nacisk przyczepy na hak powinien wynosić minimum 25 kg, a maksymalnie tyle, ile określa tabliczka znamionowa na urządzeniu sprzęgającym. Z kolei nacisk osi przedniej pojazdu ciągnącego przyczepę przy maksymalnym nacisku na oś tylną oraz maksymalnej masie całkowitej pojazdu nie może być mniejszy niż 30% maksymalnej masy całkowitej. Przepis ten ma w intencji zachowanie dobrej kierowności, tzn. żeby przednie koła samochodu nie miały możliwości oderwać się od drogi.

Jest również taki ciekawy przepis, który może wydaje się abstrakcyjny, ale można go zrozumieć, próbując wyciągnąć z wody po stromym ślupie duży jacht małym samochodem. Przepis ten ma też zagwarantować innym użytkownikom ślipu, że dasz radę podjechać z łodzią pod górkę i nie stoczysz się na nich tyłem. Brzmi on tak: zespół pojazdów składający się z samochodu osobowego i przyczepy, obciążonych do wartości maksymalnych mas, powinien ruszyć z miejsca co najmniej pięć razy w czasie pięciu minut pod wzniesienie o nachyleniu 12%.

Przy okazji warto obalić również pewien mit dotyczący przyczep dwuosiowych. Wiele osób uważa, że to liczba osi decyduje o tym, czy mając prawo jazdy kategorii B, można holować taką przyczepę, czy nie. Otóż liczba osi nie ma znaczenia. Jeżeli przyczepa ma dwie lub więcej osi, a jej DMC jest mniejsza lub równa 750 kg, to jest to nadal przyczepa lekka i prawo jazdy kategorii B uprawnia do jej holowania, o ile oczywiście spełni się wymagania dotyczące DMC i RMC (wzór 2).

I jeszcze ciekawostka dotycząca przyczepy lekkiej: otóż nie podlega ona obowiązkowi przeprowadzania okresowych badań technicznych. Musi być zarejestrowana i przejść jeden bezterminowy przegląd. Jest to rzadki przypadek, kiedy ustawodawca odwołuje się do zdrowego rozsądku właściciela przyczepy lub kierowcy.

Teraz wyobraź sobie praktyczną sytuację, przed jaką możesz stanąć, podejmując się transportu łodzi.

Przykładowo:

Dysponujesz średniolitrażowym samochodem osobowym, którym chcesz ciągnąć przyczepę. Zaglądasz w jego dowód rejestracyjny. Po pierwsze w miejscu przeznaczonym na adnotacje urzędowe powinien być zapis, że pojazd jest przystosowany do ciągnięcia przyczep - wystarczy, że jest tam napisane: hak. Jeśli chcesz się dowiedzieć, z jaką przyczepą możesz się poruszać tym pojazdem, powinieneś zajrzeć w rubrykę O.1. Wpisana jest tam maksymalna masa przyczepy z własnym hamulcem, a w rubryce O.2 bez hamulca. Jeżeli w rubryce nie ma wpisu, to patrzysz w rubrykę F.3, gdzie jest DMC zespołu pojazdów. Jeśli nie ma wpisu, to patrzysz w F.1 lub F.2, tam jest DMC pojazdu - np. 1375 kg. Z tego wnioskujesz, że

najcięższa przyczepa, jaką możesz ciągnąć, to ważąca 1375 kg. To jednak nie wszystko. Należy sprawdzić jeszcze jedno. Zaglądasz do rubryki G w dowodzie rejestracyjnym pojazdu i odczytujesz jego masę własną (MW), np. 1015 kg. Jeżeli do tej masy dodasz masę kierowcy, np. 80 kg, to masz łącznie 1095 kg, co jest rzeczywistą masą całkowitą (RMC) pojazdu. Na tej podstawie wiesz, że choć przyczepa może mieć teoretycznie DMC 1375 kg, to jej maksymalna RMC może wynieść najwyżej 1095 kg. Jeżeli masa własna przyczepy wynosi 300 kg, to wynika z tego, że przewożony na niej i ciągnięty przez ten samochód jacht może ważyć najwyżej 795 kg ($1095 \text{ kg} - 300 \text{ kg} = 795 \text{ kg}$).

Jak trochę podrasować sytuację? Możesz zabrać do auta dodatkowego pasażera i bagaż, żeby zwiększyć RMC pojazdu. Na przykład dodatkowa osoba ważąca 80 kg i bagaż o wadze 50 kg to razem 130 kg. To zwiększa RMC pojazdu do 1225 kg ($1095+130$). Zatem jacht może ważyć już 925 kg ($795+130$), aby można było zgodnie z prawem holować go tym autem. Takie podrasowywanie ma jednak swoje granice - jedną z nich jest dopuszczalna ładowność auta, w tym przykładzie wynosząca 360 kg ($DMC-MW = 1375 \text{ kg} - 1015 \text{ kg} = 360 \text{ kg}$). A Ty już masz dwie osoby i bagaż, czyli $2 \times 80 \text{ kg} + 50 \text{ kg} = 210 \text{ kg}$. Możesz więc jeszcze dołożyć do auta 150 kg. Najlepiej dokładać te kilogramy do samochodu, zdejmując je z jachtu, jak pisałam na początku. Przekalkulujmy to jeszcze raz. Jeżeli zapakowałeś swój pojazd ważący 1015 kg ładunkiem ważącym 360 kg i osiągnął on swoją $DMC = 1375 \text{ kg}$, to na przyczepie ważącej 300 kg możesz teraz przewieźć ładunek (jacht) o masie 1075 kg. Tyle waży np. sasanka 620. Przy tej masie jednostki z doświadczenia radzę wybrać przyczepę dwuosiową, oczywiście wyposażoną we własny hamulec; może być tzw. najazdowy. Rozwińmy teraz zagadnienie odwrotne: Jakim autem, jaką przyczepą i z jakimi uprawnieniami należy przewieźć zadany jacht, np. maxus 24 ważący 1700 kg? Przyczepa o długości 7,4 m (aby łódź nie wystawała więcej niż 0,5 m) i ładowności 1700 kg waży minimum 630 kg. Zatem $DMC \text{ przyczepy} = \text{masa własna przyczepy} + \text{ładowność} = 630+1700 = 2330 \text{ kg}$. Czyli samochód, którym można holować taką przyczepę (mającą własny hamulec), o ile nie ma innych ograniczeń, musi mieć DMC minimum

2330 kg. Mając paroletniego volkswagena passata B6, nie możesz użyć go jako holownika, bo jego DMC to zaledwie 1900 kg. Tu przydałby się raczej samochód pokroju volvo XC90 czy toyoty land cruiser, hilux lub nowego vw sharan. Potrzebny jest więc „kawał auta” do całkiem niedużego jachtu. To nie koniec. Jeżeli zsumujesz DMC takiego samochodu i DMC przyczepy, otrzymujesz DMC zestawu wynoszącą $4,66 \text{ t}$ ($2330+2330 = 4660 \text{ kg}$).

A to przekracza przepisowe 4,25 t, do których wystarczy prawo jazdy B96. W tym wypadku należy posiadać uprawnienia kategorii B+E. Tzn. przejść szkolenie (20 godz. teorii + 15 praktyki) i zdać egzamin. Uprawnia ona do kierowania pojazdem określonym odpowiednio dla kategorii B, czyli o DMC do 3,5 t, łącznie z przyczepą, przy czym dopuszczalna masa całkowita ciągniętej przyczepy nie może przekraczać 3,5 t. W tym wypadku DMC całego zestawu może wynosić nawet 7 t - całkiem sporo, prawda? Na razie poruszyłam tylko kryterium masowe, a to dopiero początek. Po przeprowadzeniu analizy masowej możesz już się zorientować, czy Twoje możliwości są wystarczające do rozmiaru przedsięwzięcia pod tytułem transport lądowy jachtu. Jeszcze nawet słowem nie wspomniałam o spełnieniu warunków dotyczących nacisku osi na drogę, ale akurat trudno będzie je przekroczyć, transportując jachty na prawo jazdy kat. B+E, bo dopuszczalne są wartości rzędu 101.

Niełatwo wyobrazić sobie jednoosiową przyczepę podłodziową o DMC wynoszącej 10 t. ;) Trudno będzie również przekroczyć wartość dopuszczalnej masy całkowitej przyczepy dwuosiowej, gdyż nie może ona przekraczać 18 t, a przyczepy trzyosiowej 24 t.

DMC zespołu pojazdów składających się z:

- dwuosiowego pojazdu samochodowego
- 1 trzyosiowej przyczepy oraz
- trzyosiowego pojazdu samochodowego
- i dwuosiowej przyczepy nie może zaś przekraczać 40 t.

DMC zespołu pojazdów składającego się z dwuosiowego pojazdu samochodowego i dwuosiowej przyczepy nie może przekraczać 36t. Z prawem jazdy kategorii B+E jesteśmy ograniczeni DMC zespołu pojazdów wynoszącym maksymalnie 7 t.

W większości wypadków przy transporcie drogowym jachtów znacznie łatwiej jest przekroczyć ograniczenia gabarytowe ładunku, zatem tym teraz się zajmiemy.

Pora poznać, jak gabaryty jachtu wpływają na rodzaj transportu lądowego. Podstawowymi ograniczeniami wymiarowymi są:

- długość zespołu pojazdów (pojazd+przyczepa) - Lz,
- szerokość ładunku - Bj,
- wysokość ładunku - H,
- wystawanie poza obrys - Bw.

Długość zespołu dwóch pojazdów (samochód z przyczepą) nie może przekraczać 18,75 m. Typowe

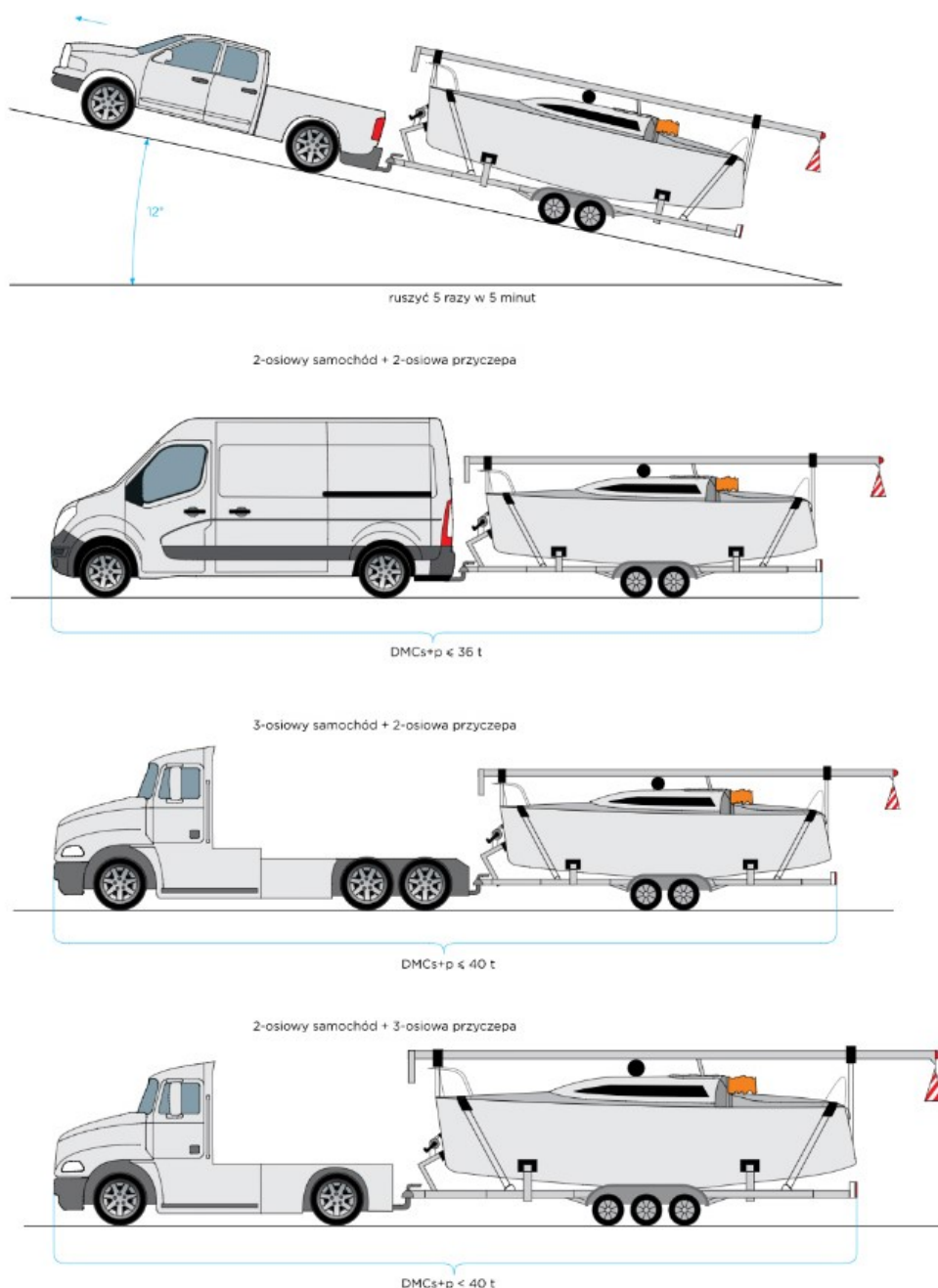
auto dostawcze o DMC do 3,5t ma od 5 do 6 m długości. Na jacht więc pozostaje z grubsza 13,5 m, czyli 43'. To już wymiar jachtu morskiego (ciężkiego), zatem trudno będzie przekroczyć te ograniczenia gabarytowe.

Ładunek (np. jacht) umieszczony na pojeździe (np. przyczepie) może wystawać poza boczne płaszczyzny pojazdu, jeżeli całkowita szerokość pojazdu z ładunkiem nie przekracza 2,55 m. Jeżeli pojazd (np. przyczepa) ma szerokość 2,55 m, to ładunek nie może przekraczać 3 m szerokości, z zastrzeżeniem, że nie może wystawać poza pojazd więcej niż 23 cm z każdej strony. Ponieważ większość przyczep podłodziowych jest węższa niż

2,55 m, to szerokość przewożonego jachtu ogranicza się do 2,55 m. Jeżeli dysponujesz odpowiednio szeroką przyczepą, możesz przewieźć jacht o maksymalnej szerokości 3 m. Tę skrajną wartość przekroczyć jest znacznie łatwiej. Więcej niż 2,55 m szerokości ma niemal każdy jacht śródlądowy o długości większej niż 6,5 m, 3 m szerokości jest zaś typowe dla jachtu o długości 26'.

Równie łatwo jest przekroczyć normy wystawania poza obrys wzdłużny pojazdu. Przewożąc jacht, maszt lub oba naraz, pamiętaj, że nie wystarczy umieścić ich na przyczepie jakkolwiek bądź, zawiesić czerwoną szmatę na końcu i wio. Przepisy dokładnie określają, jak daleko ładunek może wystawać poza obrys pojazdu (przyczepy) i w jaki sposób należy go oznakować.

Otóż ładunek nie może wystawać z tyłu pojazdu na odległość większą niż 2 m od



tylnej płaszczyzny obrysu pojazdu lub zespołu pojazdów. Oznacza to, że ani rufa łodzi, ani maszt nie powinny wystawać więcej niż 2 m poza tylną belkę przyczepy oraz 0,5 m poza mocowanie haka z przodu. Jeżeli np. przewożysz maszt na dachu samochodu, pamiętaj, że nie może on wystawać z przodu pojazdu na odległość większą niż 0,5 m od przedniej płaszczyzny obrysu pojazdu i większą niż 1,5 m od siedzenia kierującego. Ładunek wystający poza przednią lub boczne płaszczyzny obrysu pojazdu powinien być oznaczony. Dotyczy to również ładunku wystającego poza tylną płaszczyznę obrysu pojazdu na odległość większą niż 0,5 m. Ustalono następujące oznakowanie ładunku:

- Ładunek wystający z przodu pojazdu oznacza się chorągiewką barwy pomarańczowej lub dwoma białymi i dwoma czerwonymi pasami, tak aby były widoczne z boków i z przodu pojazdu, a w okresie niedostatecznej widoczności ponadto światłem białym umieszczonym na najbardziej wystającej do przodu części ładunku.

- Ładunek wystający z boku pojazdu oznacza się chorągiewką barwy pomarańczowej o wymiarach co najmniej 50x50 cm, umieszczoną przy najbardziej wystającej krawędzi ładunku, a ponadto w okresie niedostatecznej widoczności białym światłem odblaskowym skierowanym do przodu oraz czerwonym światłem i czerwonym światłem odblaskowym skierowanym do tyłu. Światła te nie powinny znajdować się w odległości większej niż 40 cm od najbardziej wystającej krawędzi ładunku. Jeżeli długość ładunku wystającego z boku, mierzona wzdłuż pojazdu, przekracza 3 m, to chorągiewkę i światła umieszcza się odpowiednio przy przedniej i tylnej części ładunku.

- Ładunek wystający z tyłu pojazdu oznacza się pasami białymi i czerwonymi umieszczonymi bezpośrednio na ładunku lub na tarczy na jego tylnej płaszczyźnie, albo na zawieszanej na końcu ładunku bryle geometrycznej (np. stożku, ostrosłupie). Widoczna od tyłu łączna powierzchnia pasów powinna wynosić co najmniej 1000 cm², przy czym pasów nie może być mniej niż po dwa każdej barwy. Ponadto w okresie niedostatecznej widoczności na najbardziej wystającej do tyłu krawędzi ładunku

umieszcza się czerwone światło

i czerwone światło odblaskowe; przy przewożeniu drewna długiego zamiast oznakowania pasami białymi i czerwonymi dopuszcza się oznakowanie końca ładunku chorągiewką lub tarczą barwy pomarańczowej.

- Ładunek wystający z tyłu samochodu osobowego lub przyczepy ciągniętej przez samochód osobowy może być oznaczony chorągiewką barwy czerwonej o wymiarach co najmniej 50x50 cm, umieszczoną przy najbardziej wystającej krawędzi ładunku. Kolejnym istotnym ograniczeniem, szczególnie dla jachtów kilowych, jest wysokość pojazdu z ładunkiem powyżej drogi. Nie może ona przekraczać 4 m.

Przekroczenie któregokolwiek wymienionego wymiaru, nacisku osi, DMC czy RMC klasyfikuje ładunek jako nienormatywny, a ten wymaga specjalnych zezwoleń na przejazd pilota. Transport ponadnormatywny to już domena wyspecjalizowanych przewoźników. ■