

**C**oroczny cykl regat Pucharu Polski Jachtów Kabinowych prowokuje do projektowania jednostek wpasowanych w ramy

obowiązujących w nim przepisów pomiarowych. Focusa 730 zaprojektowano wprawdzie jako jacht turystyczny, ale także do startów – w zależności od takielunku i zabalastowania – właśnie w regatach PPJK, w klasie T-3 lub T-2.

## Pośpieszny turysta

TEKST JERZY KUBASZEWSKI

ZDJĘCIA: JERZY PIEŚNIEWSKI, WALDEMAR HEFLICH

### Pierwsze Focusy 730

Zbudowano w 2005 r. w firmie Focus Yacht. Powstały cztery egzemplarze, dwa z nich brały udział w imprezach regatowych, odnosząc sukcesy – wygrane regaty o Puchar Premiera i drugie miejsce w regatach Boatshow w Giżycku). Jacht ten zaprojektowano jednak przede wszystkim do turystyki po polskim śródlądziu, na którym wieje zazwyczaj średnio lub słabo. Kadłubowi jednostki nadano zatem taki kształt, aby jak najszybciej żeglowała w warunkach wietrznych charakterystycznych dla polskich wód śródlądowych.

### Kadłub

Linie teoretyczne kadłuba Focusa 730 wyróżniają się nie dużą szerokością w linii wodnicy konstrukcyjnej i stosunkowo niewielkim współczynnikiem cylindrycznym (0,52). Przyczyną takiego doboru parametrów kadłuba jest dążenie do osiągnięcia minimalnej powierzchni zmoczonej, która decyduje o prędkości jachtu przy słabych wiatrach. Przy wiatrach o średniej sile (3 – 4B) decydujący o prędkości jachtu jest opór falowy, a ten konstruktor minimalizuje, kształtując odpowiednio linie teoretyczne i wydłużając konstrukcyjną linię wodną. Konsekwencją przyjęcia takich założeń jest bardzo ostre wejście linii wodnych na dziobie, wąska wodnica konstrukcyjna oraz pionowa dziobnica i niewielki nawis rufowy. Wodnice w części rufowej nie są zbyt szerokie.

Kadłub wykonano z monolitycznego laminatu poliestrowo-szklanego w formach negatywowych. W dno kadłuba wlaminiowuje się skrzynię mieczową w zależności od wersji: albo dla miecza obrotowego, albo dla szybrowego. Miecz obrotowy preferowany jest dla wersji turystycznej, szybrowy to regatowe rozwiązanie.

### Pokład

Focus 730 jest kontynuacją stylistyczną wielu jachtów wcześniej zaprojektowanych przez Jerzego Pieśniewskiego. Linia połączenia kadłuba i pokładu opada w kierunku rufy po krzywej lekko wypukłej ku górze. Na niewysokim back-decku ukształtowano zaokrągloną pokładówkę z charakterystycznym kształtem okien. Dwustopniowy kokpit otwarty od strony rufy stanowi wygodne i – co ważne – bezpieczne miejsce dla załogi jachtu.

Skorupę pokładu wykonano z laminatu przekładkowego, używając pianki Herex o gru-



**Zagle****Focus 730**

### Dane techniczne Focus 730

Długość całkowita kadłuba	7,35 m	Powierzchnia ożaglowania	
Długość KLW	6,93 m	Grot	16,5/18,0 m <sup>2</sup>
Szerokość kadłuba	2,50 m	Fok	10,5/11,0 m <sup>2</sup>
Szerokość KLW	1,85 m	Wysokość w kabinie	1,70 m
Zanurzenie	0,30/1,40 m	Liczba koi	5/6
Wyporność do KLW	1,8 t	Konstruktor	Jerzy Pieśniewski
Masa jachtu	1,1 t	Wykonawca	Focus Yacht
Masa balastu wewn.	0,4 t	Cena wersji standard	ok. 50 tys. zł

bości 10 mm, co nadaje mu odpowiednią sztywność – nie stwierdziliśmy, by pokład ugiął się pod ciężarem załogi. W pokładzie wykonano luki do komory kotwicznej, do bakist znajdujących się pod ławkami kokpitu i obszernego achterpiku pod podłogą kokpitu.

Do wnętrza kabiny prowadzi dwa wejścia: przez luk zejściówki i klapę forpiku. Suwklapa wsuwa się w kieszeń, dzięki czemu wnętrze kabiny jest zabezpieczone przed zalewaniem kabiny bryzgami wody przechodzącymi po pokładzie. Pokład otoczono relingiem, lecz – aby było łatwo od

dziobu wejść z pomostu na jacht – zamontowano pomost dziobowy. Na pawęży zainstalowano składaną drabinkę kąpielową. W centralnej części kokpitu można na postoju zamontować niewielki stolik, a to wygodne rozwiązanie!

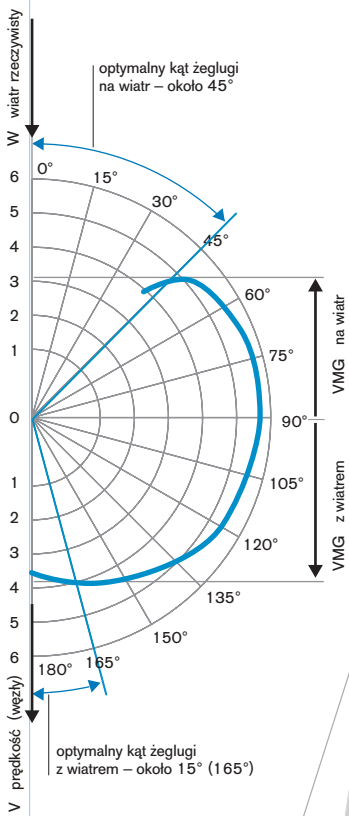
Wszystkie okucia na pokładzie są zamocowane wkrętami w metalowych wzmocnieniach właminowanych w pokład.

#### Takielunek

Jacht otaklowano jako słup marconi. Przewidziano dwie wersje takielunku: z wysokim masztem (9,6 m) umożliwiającym postawienie 28,7 m<sup>2</sup> żagli

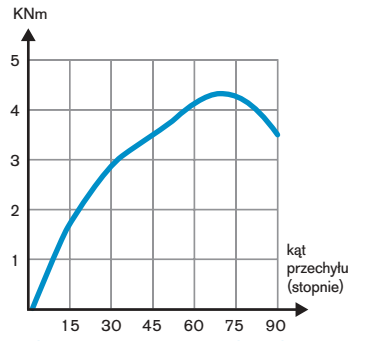
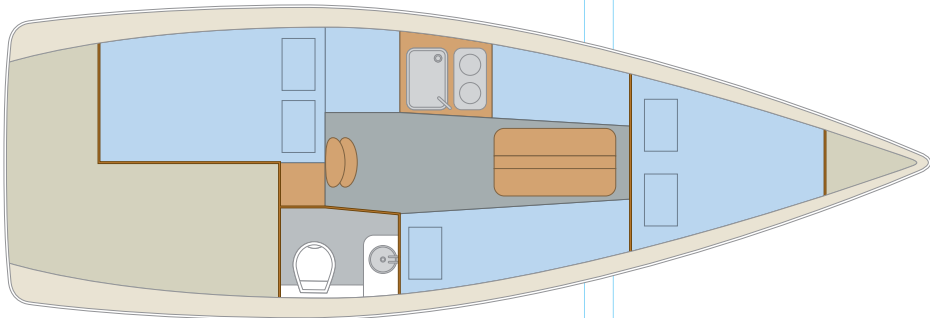
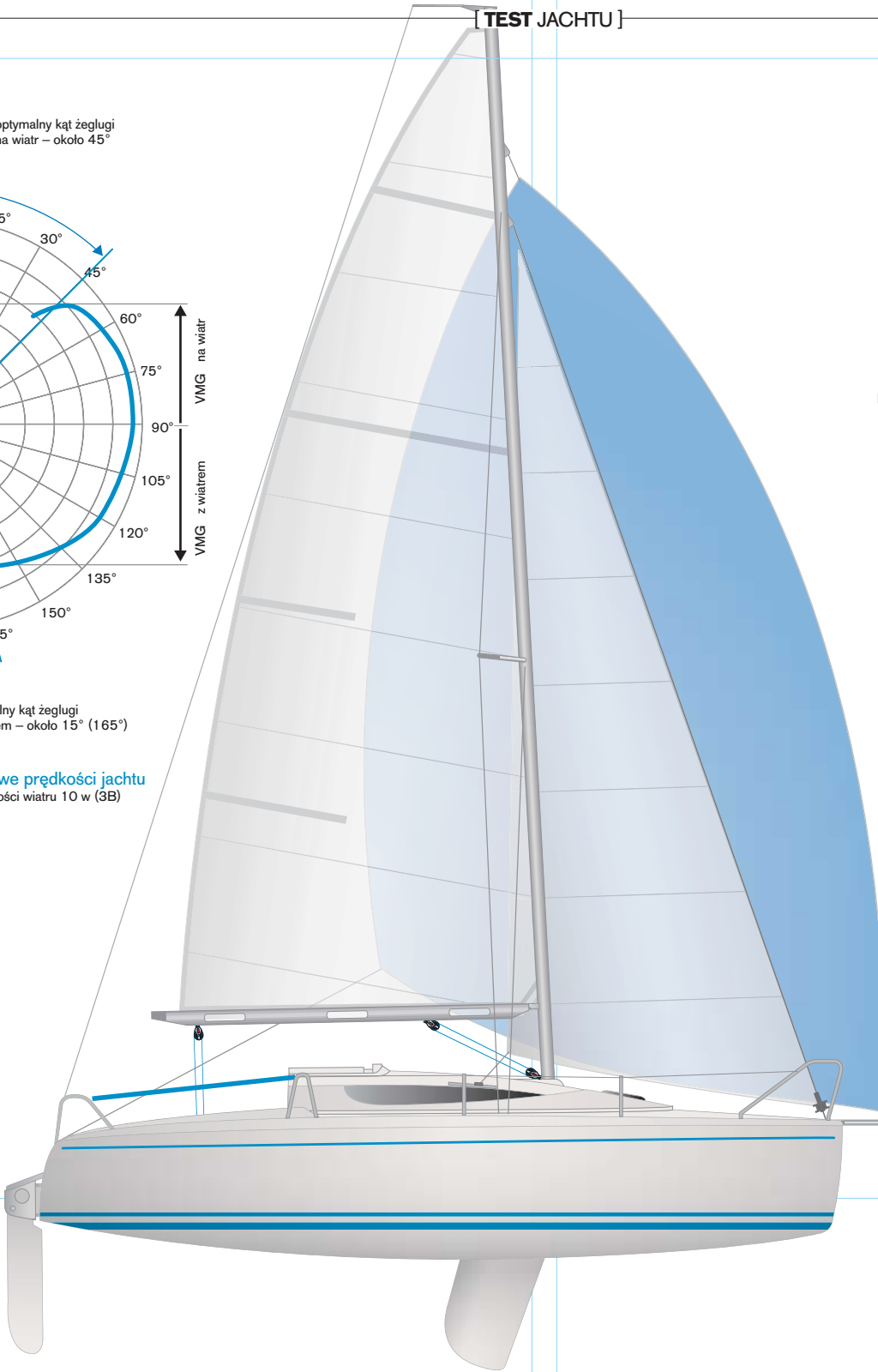


[ TEST JACHTU ]

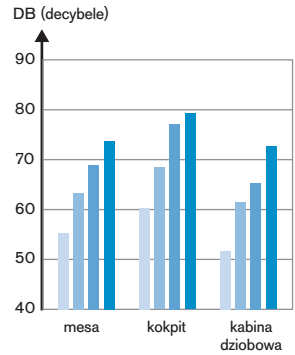


biegunowe prędkości jachtu przy prędkości wiatru 10 w (3B)

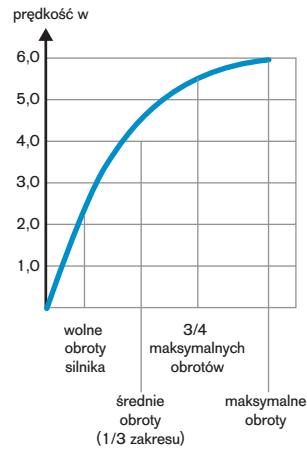
NA PODST. RYS KONSTRUKTORA RYSOWAŁ F. PAWELEC



wykrzes momentów prostujących



- wolne obroty silnika
- średnie obroty 1/3 zakresu
- 3/4 maksymalnych obrotów
- maksymalne obroty



prędkość jachtu na silniku Yamacha 16 KM (czterosuwowy)



do startów w klasie T-3 i z ożaglowaniem 25,0 m<sup>2</sup> stawianym na niższym, 9-metrowym maszcie. Wersja ta jest przeznaczona do turystyki i ewentualnego startu w regatach klasy T-2. Maszt standardowo usztywniono parą want i stewart oraz sztagiem i achtersztagiem. Przy żaglach powiększonych z powodu rozbudowanej górnej części grota i mocno wypukłego liku tylnego achtersztag odciągany jest od tego liku grota za pomocą „wędkki”.

Grot w wersji turystycznej usztywniono czterema listwami, ale tylko dwie górne są listwami pełnymi. W wersji regatowej grot usztywniono pięcioma pełnymi listwami, przy czym najwyższa ustawiona jest ukośnie, aby utrzymać poprawny kształt głowicy grota. Fok w obu wersjach skrojono ze stosunkowo małym pokryciem grota, a podział powierzchni pomiędzy tymi żaglami to pomysł na to, by jacht szybko pływał kursami ostrymi. Szoty foka są prowadzone na szynach umocowanych na dachu pokładówki. Ich kąt trymu jest niewielki, stąd przy kursach fordewindowych żagiel taki pracuje stosunkowo niestabilnie, ale wiadomo, że im jest on węższy – tym jacht ostrzej żegluj na wiatr. To też jest argument, aby nie był on zbyt duży!



**Focus 730. Te jego egzemplarze, które już żeglują na naszych wodach, wybudowano nie tylko jako turystyczne, ale i sportowe w klasie T-3. Wyniki, jakie osiągnięto, dobrze wróżą temu jachtowi.**

### Wnętrze

Na razie zabudowa wnętrza jest wykonywana ze sklejki (formy na laminatowe moduły wnętrza w przygotowaniu), więc może być aranżowane według indywidualnych potrzeb armatorów. A możliwości w jachcie ponad 7-metrowym są duże: np. testowana przez nas wersja turystyczna miała sześć koi, kabinę WC i kambuz z dwupalnikową kuchenką gazową oraz zlewozmywakiem. Wersja regatowa miała o jedną koję mniej i zrezygnowano w niej z kabiny WC, zastępując ją miejscem na toaletę chemiczną (szuflada wsuwana pod kokpit). Sytuacja ta zmieni się, gdy wy-

twórca wykona formy wkładki kojowej i kabiny toaletowej.

Testowane Focusy 730 charakteryzują się dużą, nie podzieloną grodziami przestrzenią wewnątrz kabiny. Centralne miejsce w mesie zajmuje rozkładany stół na skrzyni miecza obrotowego lub – w wersji z mieczem szybrowym – wsuwany w prowadnice zamontowane na bokach skrzyni miezowej.

### Wykonanie jachtu

Formy prototypowe, z których wykonano pierwszą serię jachtów, nie były jeszcze dopracowane i to jest przyczyna, niewielkich nierówności na powierzchni żelkotu testowa-

nego jachtu. Producent zapewnił jednak, że wykonuje poprawione formy i w sezonie 2006 jachty będą w nich laminowane. Zabudowa zrobiona według zamówienia armatora wygląda dobrze: wykonano ją z jasnego drewna dębowego i sklejki z identyczną okleiną pomalowaną lakierem satynowym. Burty i sufit wyklejono jasnobeżową wykładziną dywanową. Materace obszyto ciemnoniebieską tkaniną. To zestawienie kolorów wydaje się nam dyskusyjne.

Dobór i ustawienie okuć pokładowych są dobre: kosze, słupki relingowe oraz bramka do kładzenia masztu zostały ładnie wykonane.

**1 Zejście z dziobu na brzeg ułatwia pomost dziobowy, tzw bukszpryt amerykański. To popularnie rozwiązanie na polskich jachtach**

**2 Na rufie: stojak masztu, pantograf i drabinka prowadząca do wody**



**3 Rozkładany stolik w kokpicie umożliwia całej załodze, przy ładnej pogodzie, wspólne zjedzenie posiłku**

**4 Focus 730 – jak widać prezentuje się dobrze**



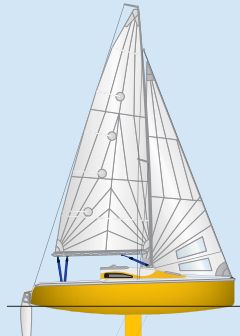
### Pod żaglami

Jacht testowano na Beldanach przy niewielkim zafalowaniu i wietrze o sile 3B. Jak zwykle na tym jeziorze był szkwalisty wiatr, który w dodatku nieźle kręcił.

Jachty o niewielkiej szerokości w linii wodnej zwykle nie charakteryzują się wysokimi wartościami stateczności początkowej. Nie inaczej jest z Focusem! Wynikiem są dość gwałtowne reakcje na porywy wiatru. Trzeba jednak dodać, że testowany prototypowy egzemplarz miał większe niż turystyczne ożaglowanie (aż 27 m<sup>2</sup>). Jacht powiększał przechył i wykazywał tendencje do ostrzenia. Reakcje sternika powinny być w takich przypadkach równie szybkie – poluzować grot i skontrolować sterem: akcja i reakcja jak na turystycznym Micro. Zredukowanie ożaglowania do przewidzianych obecnie 25 m<sup>2</sup> i niższy maszt powinno zdecydowanie uspokoić zachowanie jachtu. Stateczność wraz z przechyłem rośnie i przy przechylenie powyżej 30 stopni jest na tyle duża, że nie ma obaw, że ktoś spadnie z pokładu.

Focus 730 jest jachtem szybkim. Świadczą o tym po-

## Porównanie parametrów jachtów zbliżonych do Focus 730



typ jachtu	<b>SPORTLAKE 730</b>	<b>SATURN 720</b>	<b>FOCUS 730</b>
L (m)	7,35	7,21	7,35
B (m)	2,49	2,53	2,50
Lklw (m)	6,55	6,60	6,93
M (t)	1,7	1,22	1,4
Mb (t)	0,52	0,21	0,38
Zan. (m)	0,32/1,5	0,30/1,52	0,3/1,4
Pż (m <sup>2</sup> ) maks.	20,7	29,1	27,0/29,0
Grot (m <sup>2</sup> )	11,5	18,3	16,5/18,0
Fok (m <sup>2</sup> )	9,2	10,8	10,5/11
Liczba koi	4	4 – 5	5 – 6
Konstruktor	J. Centkowski	W. Spisak	J. Pieńiewski

Oznaczenia: L – długość kadłuba; B – szerokość maksymalna; Lklw – długość konstrukcyjnej linii wodnej; M – masa jachtu; Mb – masa balastu; Zan. – zanurzenie; Pż – powierzchnia żagli podstawowych

**1 W wersji turystycznej dysponujemy szeroką koją pod kokpitem**

### Co nam się podoba

- duża prędkość, ostrość żeglugi i manewrowość jachtu
- ergonomiczne rozwiązania kokpitu

### Co należałoby zmienić

- poprawić jakość form
- wykonać wkładki wnętrza kabiny



1 1a

miary prędkości pokazane na krzywej biegunowej. Ostro też żegluj na wiatr. Jeszcze lepszymi osiągnięciami charakteryzuje się wersja z powiększonym ożaglowaniem, gdzie prędkość jachtu jest nawet o 0,5 węzła większa, mniejszy też jest kąt martwy.

Pod silnikiem (6 KM Yamaha – czterosuwowy) prędkość jachtu osiągnęła 6 węzłów, a hałas pochodzący od silnika nawet przy pełnych obrotach nie przekroczył 80dB. To naprawdę dobry wynik!

### Podsumowanie

Focus 730 należy do grupy jachtów turystycznych, których odbiorcą są żeglarze lubiący odczuwać radość żeglowania. Duże prędkości, ostrość żeglugi z jednej strony i dobre warunki mieszkalne z drugiej, to cechy, które mogą zachęcić żeglarzy z żyłką sportową do kupienia tej jednostki. Wersja turystyczno-sportowa zaadaptowana do regat w klasie T-3, różniąc się mieczem, żaglami i zabudową wnętrza, to również świetna oferta dla „ścigantów”.

### 2 Przedział toaletowy jest duży i wygodny

### 3 Kambuz. Jeszcze w wersji drewnianej

EKIPA TESTOWA

JERZY KUBASZEWSKI  
PAWEŁ MORZYCKI

ZE STRONY WYKONAWCY:  
MACIEJ RZASA  
MARIUSZ SOBUSIAK



## Rysowanie marzeń



**Pisałem w tym miejscu** o, delikatnie mówiąc, niefortunnym pomysle eurobiurokratów, pozwalającym na sprzedaż jachtu zbudowanego sposobem amatorskim dopiero po pięciu latach jego użytkowania. Wcześniejsza sprzedaż wymaga przejścia procedury uzyskania znaku CE. Wiąże się to nie tylko z tzw. czynnościami urzędowymi, ale i ze stosowną, niemałą, oj niemałą, opłatą na rzecz tak zwanej instytucji notyfikującej (np. PRS). Urzędnicy z Brukseli, to jednak „bystrzaki”, dostrzegli swój błąd, choć zapewne nie po lekturze „Żagli”... Jak – nie bez widocznej satysfakcji – doniósł na spotkaniu podczas targów Boatshow przedstawiciel instytucji notyfikacyjnej inż. Jan Ludwig z PRS, dyrektywa unijna 203/44/WE zmusza sprzedającego taki jacht do uzyskania znaku CE i to bez względu na okres jego użytkowania! Oznacza to, ni mniej ni więcej, że nawet 3-metrowego „pływadełka” nie można sprzedać bez uzyskania znaku CE! No cóż, tego po Brukseli, usiłującej zunifikować wszystko, co się da, można się było spodziewać...

Wszelako nawet zły, ograniczający wolność osobistą i prawa nabyte przepis dałoby się jakoś uzasadnić (np. troską o zlikwidowanie nielegalnej konkurencji dla stoczni), gdyby był jednoznaczny. Jednakże, jak ostatnio przyznał sam reprezentant PRS, jednocześnie nie stracił mocy przepis o pięcioletnim zakazie sprzedaży (według dyrektywy 94/25/WE). Słowem – bałagan zamiast europejskiego porządku. Przy pomocy zaprzyjaźnionego prawnika Andrzeja „Hasipa” Mazurka, naszego znawcy przepisów unijnych, sprawdziliśmy jednak dla porządku polskie tłumaczenie dyrektywy 2003/44/WE wydanej w formie rozporządzenia i... Ani śladu w nim o rzekomej nowej regulacji! Co jest grane? Czy tłumaczenie jest do przysłowiowej bani, czy też ktoś, oględnie mówiąc, nadinterpretuje tekst przepisów i w jakim celu? Odpowiedź na te pytania z pewnością nie sprawi kłopotów naszym czytelnikom, zwłaszcza tym, którzy budują lub zamierzają zbudować sami jacht swych marzeń. Nietrudno też przewidzieć treść i ton ich komentarzy...

jwp