



Turysta o dużym potencjale regatowym

W majowym numerze „Żagle” z 2008 r. zaprezentowaliśmy 7,5-metrowy jacht Saturn 25. Przeznaczony do uprawiania turystyki żeglarskiej miał – jak napisałem – olbrzymie możliwości rozwojowe, szczególnie jeśli chodzi o start w regatach. Konstruktor poszedł za tą myślą i dokonał stosownych zmian.

TEKST JERZY KUBASZEWSKI, ZDJĘCIA STANISŁAW IWIŃSKI

→ Nowy zmodernizowany Saturn otrzymał symbol P-C, od Performance-Cruiser. O potencjalnych możliwościach rozwijania dużych prędkości decydują linie teoretyczne kadłuba. Ostre wejście pionowej dziobnicy, zaokrąglone przekroje poprzeczne na owręzu i szeroka, lecz zaokrąglona rufa sprawiły, że podczas testu z 2008 r. zmierzaliśmy prędkości ponad 5 w przy wietrze 7 – 10 w. Aby zwiększyć osiągi jachtu, zmieniono parę rzeczy: miecz z obrotowego na szybrowy, pletwę sterową na szybrową, żagle na większe – i inaczej skrojono i wzmocniono olinowanie stałe masztu.

MIECZ I STER

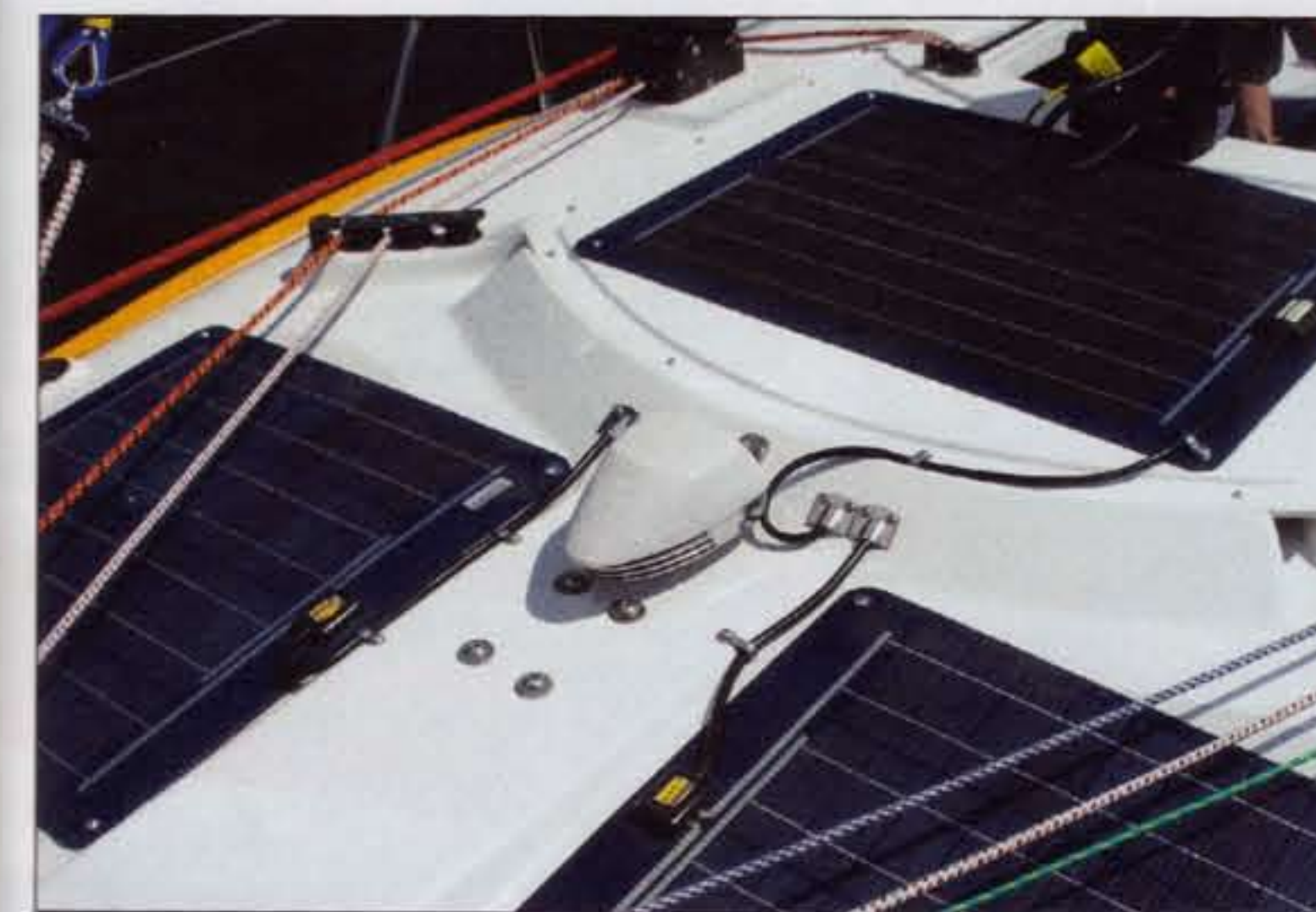
Miecz w wersji P-C to dźwigarowy profilowany płat o konstrukcji blaszanej wypełniony obciążnikami ołowianymi do żądanej masy. W przypadku testowanej łodzi ważył około 330 kg i zainstalowano go w szybrowej skrzyni mieczowej, co zminimalizowało opory indukowane powstające w szczeliny skrzynki. Tak ciężki miecz może być podnoszony mechanicznie i w tym przypadku załoga posługuje się elektryczną wciągarką samochodową zasilaną z dwóch akumulatorów 12 V. W łodzi konsekwentnie zastosowano

także szybrową pletwę sterową. Rozwiązanie takie jest prostsze, a całość zdecydowanie lżejsza. To tyle, jeśli chodzi o zmiany w kadłubie, które skutkują zmniejszeniem oporów ruchu i zwiększeniem momentu prostującego.

TAKIELUNEK

Na usportowionym Saturnie postawiono maszt przeznaczony do niesienia żagli o większej powierzchni. Powiększona głowica grota wymusiła pojawienie się wędki odpychającej achtersztąg na topie masztu. Prócz normalnego olinowania stałego (wanty kolumnowe, stenwanty, sztag i achtersztąg) zamontowano wantki stabilizujące maszt w rejonie piątego bomu. To efekt zastosowania mocnej talii obciążacza bomu o przełożeniu 1 : 12 (z użyciem kaskady), dzięki której możliwa jest szeroka regulacja skręcenia grota. Konsekwentnie dolny lik grota nie jest mocowany w liku parze bomu, co ułatwia regulację głębokości żagla. Talia grota mocowana jest do bomu w dwóch miejscach, dzięki czemu obciążenia rozłożone są na większej jego długości.

Fok rolowany jest wokół liku przedniego. To rozwiązanie jest lżejsze od rolowania na sztywnym sztagu, ale ma również wady. Wymaga bowiem dobrego wybrania sztagu



■ Dużo paneli słonecznych, bo na tym jachcie potrzeba sporo energii elektrycznej...



■ Pilot sterujący silnikiem elektrycznym do podnoszenia i opuszczania miecza

podczas wybierania fału foka (za pomocą talii 1 : 16). Luzująca się „stalówka” mogłaby wkręcać się w zwijany żagiel, a jest to wybitnie denerwująca przypadłość.

By uniknąć tej wady, na Saturnie oddalono sztag od przedniego liku foka (zarówno po pokładzie, jak i po maszcie) oraz zastosowano talię do jego wybierania. Wątpliwości budzi jedynie konstrukcja przedniej części kosza dziobowego – element, do którego zamocowano talię napinającą sztag – jest zginany. Lepiej byłoby, aby był rozciągany.

WYKONANIE

Jacht regatowy powinien być możliwie jak najlżejszy. Z tej przyczyny zabudowę wnętrza upraszcza się zwykle do niezbędnego określonego przepisami minimum. Z Saturnem 25 P-C postąpiono inaczej: przystosowano go do regat w klasie T-3 wg przepisów Pucharu Polski Jachtów Kabinowych, ale nie zrezygnowano z komfortu jachtu turystycznego. Dzięki niski położonemu balastowi, dużym momentom prostującym oraz technologii laminowania z użyciem worka próżniowego udało się wykorzystać „zapas masy” na staranne wykonanie przyzwoitego wnętrza. Użyto do tego lekkich, dających się gnić sklejek wodoodpornych, stąd jacht w ka-



SEWERYŃ CZARNOCKI NA PODST. RYS. KONSTRUKTORA

binie jest wykonany niemal luksusowo. Od testowanego wcześniej Saturna 25 w wersji turystycznej różni go tylko spory, zajmujący miejsce w mesie miecz szybrowy – ale tylko wtedy, gdy jest podniesiony. Podsufitkę wykonano nawet lepiej niż w „turyście”: z miękkiej tkaniny tapicerskiej i trzeba przyznać, że wygląda ona imponująco. Oprócz standardowego wyposażenia (kuchenka, toaleta chemiczna) w mesie znajdują się dobrej klasy sprzęt audiowizualny, zasilany z akumulatorów (200 Ah) doładowywanych trzema panelami słonecznymi o łącznej mocy 1500 W (na dachu kabiny). Ponieważ łódź jest na co dzień eksploatowana na Solinie (strefa ciszy), jej napęd mechaniczny to 0,6 kW silnik elektryczny Minn Kota.

Odbiornikami energii elektryczne są: mapowany GPS z echosondą (zamontowany na pokładzie jachtu nad suwkłapą) i klakson sygnałowy uruchamiany z miejsca sternika. Echosonda, przy mieczu szybrowym i zanurzeniu całkowitym ponad 1,6 m, okazuje się bardzo potrzebnym urządzeniem – szczególnie na akwenach śródlądowych.

Poza tym na pewno warto zwrócić uwagę na ciekawą kolorystykę kadłuba. Kolory na jachcie nie są naklejane, lecz precyzyjnie wykonane bezpośrednio w żelkocie.

■ ...łącznie z zasilaniem silnika elektrycznego – cóż, to wymagania Soliny



SATURN 25 PERFORMANCE CRUISER DANE TECHNICZNE

długość kadłuba	7,49 m
długość KLW	7,20 m
szerokość	2,80 m
zanurzenie min./maks.	0,33/1,63 m
masa jachtu	ok.1800 kg
masa balastu wew.	90 kg
masa miecza szybrowego	330 kg
powierzchnia żagli	33,5 m ²
wysokość w kabinie	1,72 m
liczba koi	6
zbiornik wody pitnej	105 l
kategoria projektowa CE	C
projektant	Wojciech Spisak
cena	115 000 zł
więcej	moto-plast.pl

ŻEGLUJEMY

Pływalimy po Jeziorze Zegrzyńskim przy północno-zachodnim wietrze 3 – 4B. W pomiarach uzyskaliśmy prędkości od 6,6 do 7,5 w (od bajdewindu do ostrego baksztagu), a w kursach pełnych 4,0 do 5,2 w. To prawie o węzeł więcej od wersji turystycznej (patrz test z maja 2008). Spory udział w tym wzroście osiągnięć mają szerokie możliwości regulacji żagli, które da się wykonywać w trakcie żeglugi. Szczególnie przydatna jest regulacja przedniego liku grota przy użyciu tzw. cunninghama (reguluje się nim położenie strzałki ugięcia profilu żagla). Elastyczny rumpel laminatowy, na który zwracaliśmy uwagę w teście wersji turystycznej, wymieniono na stalowy i dzięki temu jacht prowadzi się pewnie jak sportowy samochód.

Zrównoważenie żaglowe nie budzi zastrzeżeń. Jacht żegluje lekko, ale w przypadku narastającego w szkwale przechyłu – zdecydowanie ostrzy. Na szczęście to ostrzenie łatwo jest skontrować.

Saturn 25 P-C jest wykonany komfortowo, ale nie traci niczego z walorów technicznych. Dowodem są zwycięstwa saturnów 25 w klasie T-3 w trzech ostatnich latach. Wysoka cena wynika z bogatego, ponadstandardowego wyposażenia – szczególnie w elektronice.