

Jacht ten powstał na zamówienie i potrzeby znanej firmy czarterowej. Zakładano, że Fortuna 23 będzie bezpieczna, łatwa w eksploatacji i pakowna.

Fortuna nie toczy się kołem

TEKST: JERZY KUBASZEWSKI
JERZY PIEŚNIEWSKI
ZDJĘCIA: MAREK JURCZYŃSKI
JERZY PIEŚNIEWSKI



Jacht przeznaczony jest dla żeglowania po śródlądziu dla załóg minimum dwu, a maksimum pięcioosobowych. Kadłub jachtu jest pękaty, maksymalna szerokość przypada w okolicach połowy jego długości. Spora szerokość linii wodnej wskazuje na dużą ilość miejsca w kabinie i znaczną stateczność początkową.

Konstrukcja

Kadłub i pokład jachtu jest wykonany z monolitycznego laminatu poliestrowo-szklanego.

Fortunę zabudowano w całości modułami laminatowymi, wykonanymi elementami tapicerskimi oraz wyposażono w dwie

szafki drewniane umieszczone w okolicach kambuza. Zabudowa ta składa się z wkładki kojowej, która obejmuje również moduł kambuza i podłogę, wkładki pod-sufitowej i czterech wzdużników burtowych, które pełnią rolę jaskółek. Burtę są wyklejone wykładziną tapicerską, a materace obszyte stonowaną z wykładziną burt tkaniną.

Centralne miejsce w kabinie zajmuje skrzynia mieczowa, na której zainstalowano rozkładane półki stolika. Kambuz, wyposażony w dwupalnikową kuchenkę gazową i zlewozmywak, znajduje się po lewej stronie kabiny. Wewnątrz kabiny

znajdują się cztery stałe koje: podwójna na dziobie i dwie pojedyncze w centralnej części kabiny. Lewą koję pojedynczą można powiększyć poprzez wstawienie sklejkowej wkładki i uzupełnienie materaca (elementy te są złożone w kabinie w części pod-kokpitowej). Pod kojami mieszczą się obszerne bakisty. Pagaje, bosak i inne długie elementy są zmagazynowane w dostępnych od kabiny komorach pod fałochronami kokpitu. Do kabiny schodzi się po demontowalnych schodkach, za którymi zainstalowano pojemnik na toaletę chemiczną – jacht nie ma zatem odrębnej kabiny sanitarnej. Nie-

zatapialność jachtu zapewniają komory wypornościowe o objętości całkowitej 1,2 m³.

Kokpit

Kokpit jest duży i otwarty od strony rufy. Od kokpitu można dostać się do trzech obszer-nych bakist: dwie znajdują się pod ławkami kokpitowymi, a do rufowej – otwierając klapę będącą częścią podłogi kokpitu. Na pawęży zainstalowano: drabinkę ułatwiającą wejście z wody do kokpitu, ster i pantograf do zawieszenia silnika zaburtowego. Płetwa sterowa i mieczowa są obrotowe. Płetwę sterową można obrócić tak, aby

znalazła się w pozycji pionowo w górę. Ułatwia to dobiecie rufą do brzegu, co w połączeniu z otwartą pawężą jest rozwiązaniem szczególnie korzystnym dla turystyki śródlądowej. Mimo że wielu żeglarzy uważa to za rozwiązanie „regatowe”, ma ono tyle zalet w żegludze śródlądowej, że nie sposób go przecenić. W jarmie steru jest zainstalowane urządzenie ułatwiające podnoszenie płetwy sterowej za pomocą nożnego przycisku.

Pokład

Zaprojektowano go starannie. Linie pokładówki – nieco opadające w stronę dziobu – nie są

nadmiernie awangardowej przypominając pokładówkę Sasanki 620 czy Pegaza 737. Wszystkie liny obsługujące żagle i miecz sprowadzono do kokpitu, gdzie są składowane w torbach fałowych. W przedniej części pokładu znajdują się luki prowadzące do kabiny i komory kotwicznej, spełniającej też rolę pomieszczenia dla magazynowania butli gazowych.

Pokład otoczony jest relingiem z linki stalowej, która w obszarze kokpitu zastąpiona jest pasami styłonowymi o regulowanej długości. Maszt olinowano ułamkowo, co jest obecnie rozwiązaniem standardowym. Fok

Dane techniczne Fortuna 23

Długość	7,20 m	Pow. żagli	23 m ²
Szerokość	2,50 m	Grot	14 m ²
Długość KLW	6,46 m	Fok	9 m ²
Szerokość KLW	2,08 m	Koje	5
Masa	1100 kg	Wys. w kabinie	1,58 m
Balast	270 kg	Silnik	5 – 10 KM
Zanurzenie	0,25/1,20 m	Konstruktor	zespół stoczni Janmor



nawijany na sztywnym sztagu, pełnolistwowy grot zaś zamontowano pełzaczami w likszarze masztu, zrzuca się i klaruje w „lasy jacku”. Wanty są mocowane do pokładu za pośrednictwem wykonanych z rurek podwiewi, w których osie obrotu ściągaczy znajdują się w osi obrotu masztu. Rozwiązanie to ułatwia kładzenie i stawianie masztu.

Ocena wykonania jachtu

Jacht przedstawiony do testu był czwartym z wykonanej serii jachtów. Laminaty prezentują się bardzo dobrze – wykonał je „Janmor”. Żelkot położono starannie – krawędzie kolorów na powierzchniach przeciwślizgowych (jasno szary) i bocznych ścianach pokładówki (niebieski) są wykonane czysto. Widoczne krawędzie cięć technologicznych laminatu oraz „lewe” strony laminatu są zabezpieczone topkotem. Nasze zastrzeżenie budził natomiast brak ramek maskujących: połączenie wkładki podsufitowej i skorupy pokładu w zejściówce i w oknach. Producent poinformował nas, że formy na te elementy są w trakcie wykonywania.

Właściwości żeglowne i manewrowe

Test prowadzono w dość trudnych warunkach wiatrowych. Pierwsza część testu odbywała się na małym jeziorze (Sztynor-



kie) przy braku fali, lecz szkwalistym, „odkrętkowym” wietrze. Drugą część przeprowadzono przy silnym do 30 w (7 B) wietrze i zafalowaniu dochodzącym do 0,5 m na Jeziorze Dargin. Warunki te sprawiły, że jacht testowano nie tylko pod pełnymi żaglami, ale i pod ożaglowaniem skróconym.

Fortuna 23 należy do tego typu jednostek, które nie pozwalają zrobić sobie krzywdy. Są takie chwile, kiedy jacht odbiera inicjatywę sternikowi i ostrzy. Dzieje się to przy gwałtownie narastających przechyłach powyżej 300. W słabych wiatrach Fortuna prowadzi się łatwo, nie wykazując nawietrzności. W silnych wiatrach, pod pełnym ożaglowaniem, jacht jest dość nawietrzny. Pod zrefowanym grotem – odzyskuje równowagę. Nie ma problemów ze zwrotami,

Fortuna 23 to jacht głównie dla firm czarterowych. Jego solidność i prostota są gwarantem trwałości i niezawodności

nawet w silnym wietrze. Dzięki rolfokowi na sztywnym sztagu udaje się też skutecznie zarefować foka.

Możliwość trzymowania foka poprzez przesuwanie ruchomej kipy są ograniczone – szyna wydaje się z przodu zbyt krótka. Z tego powodu trudne jest wykorzystanie górnej części foka poprzez zamknięcie tylnego liku. Inną zauważoną niedogodnością jest konstrukcja połączenia wanty – podwiewie wantowe. Szoty foka przesuwając się

po ściągaczach wyrwywają zawlecзки ze sworzni łączących ściągacze z zawalcówkami oczkowymi na końcach lin. Aby uniknąć tej niedogodności należałoby np. zastosować końcówki gwintowane wkręcane w bączkę ściągacza. W kursach pełnych grot napiera na mocno odchylony saling. Wkrótce mogą pojawić się tam przetarcia żagla.

Na silniku (5 KM) jacht osiągał dobrą prędkość i był manewrowy. Zawieszenie silnika na pantografie spełniało swoje zadanie poprawnie i nawet na dużej fali śruba nie wyskakiwała z wody.

Walory mieszkalne

Wnętrze jachtu umożliwia pięciosobowej załodze wygodne spędzanie urlopów pod żaglami. Dobrze utrzymane proporcje pomiędzy wielkością kabiny i kokpitu są dodatkową zaletą konstrukcji. Wątpliwość budzą wymiary koi dziobowej, naszym zdaniem nieco krótkiej. Chociaż długość całkowita koi wynosi równo 2 m, to jest ona



na tyle wąska „w nogach”, że dwie osoby o wzroście powyżej 170 cm mogą mieć kłopoty z „upakowaniem” stóp.

Kącik kambuzowy jest dostatecznie obszerny i dobrze wyposażony. Zlewozmywak ma zainstalowane wylewki – wody zaburtowej i czystej z kanistrów montowanych w szafce kambuzowej. Zastawa stołowa ma swoje miejsca w szafkach.

Użycie toalety chemicznej wymaga zdjęcia schodni zejściówki i można jej użyć tylko przy złożonej tylnej koi podwójnej.

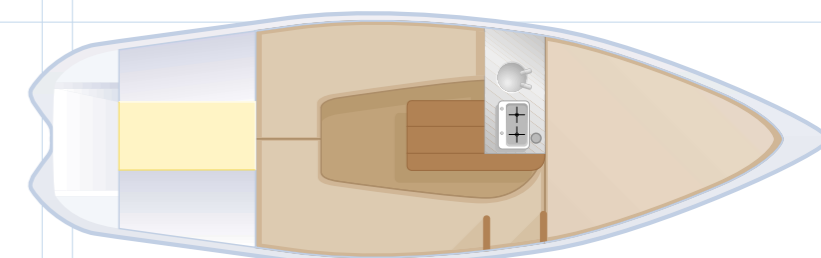
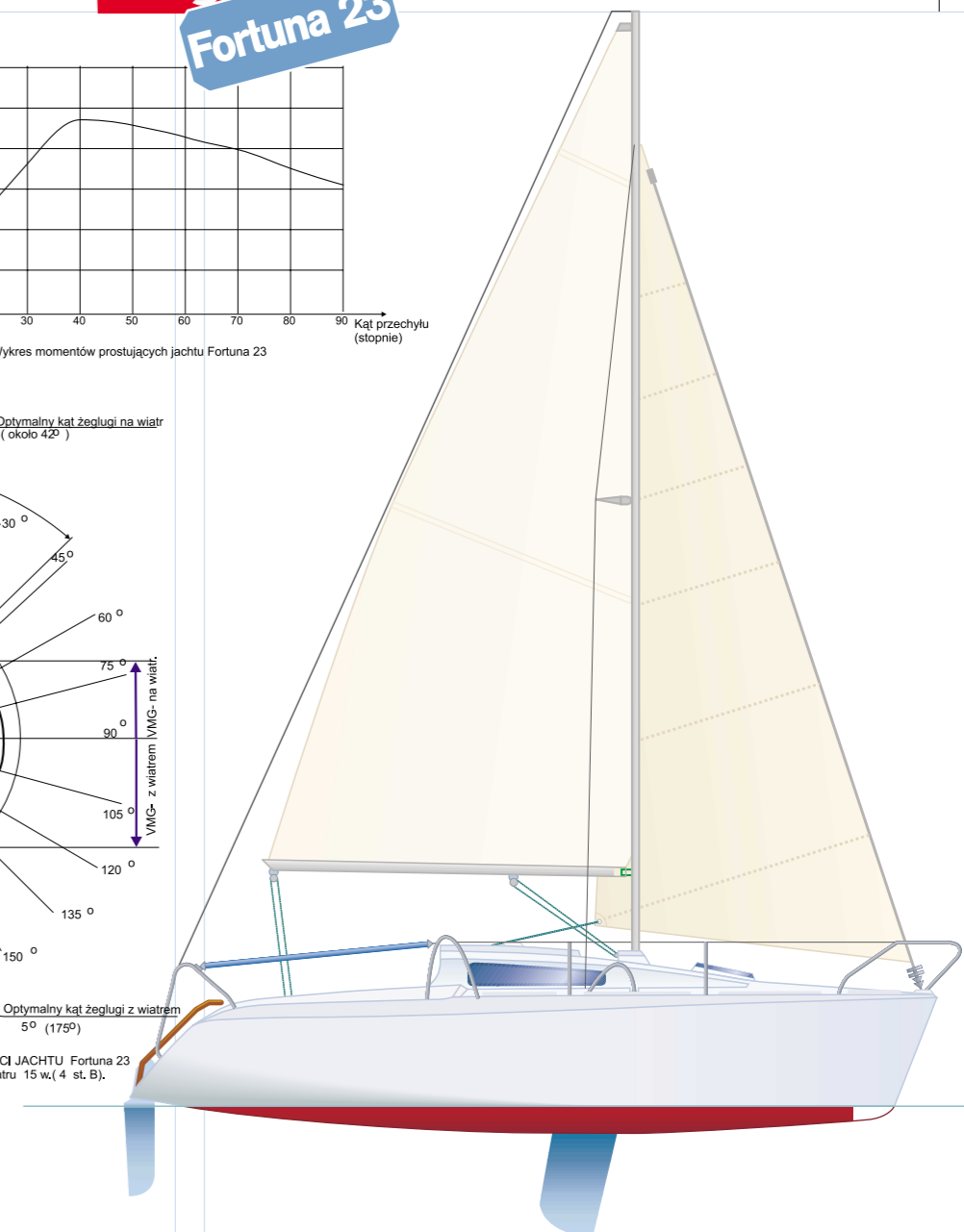
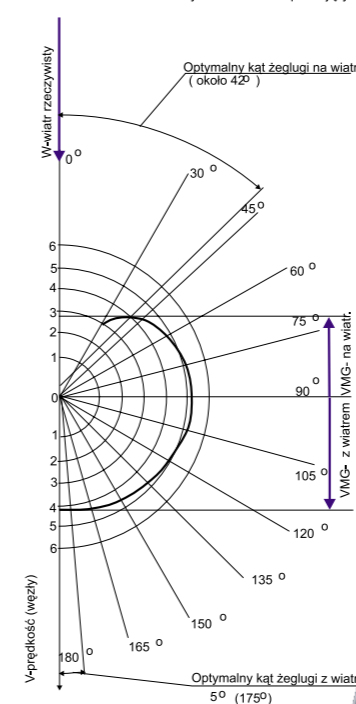
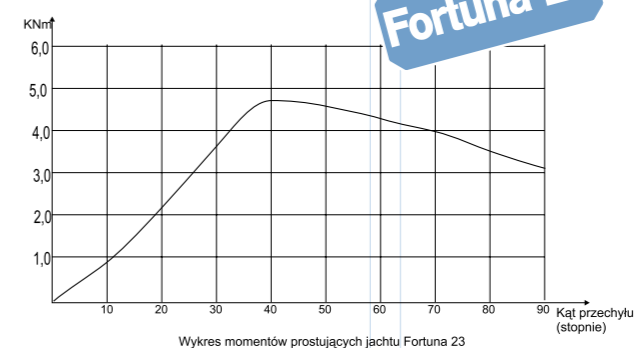
Stateczność

Fortuna 23 charakteryzuje się dużą statecznością początkową, co nie jest bez znaczenia dla żeglowania turystycznego. Stateczność końcowa też nie budzi zastrzeżeń, głównie za sprawą sporego balastu wewnętrzznego (300 kg). W naszej opinii – trzeba być „artystą” żeby wywrócić Fortunę na śródlądziu, ale bywają i tacy!

Podsumowanie

Opisane na początku założenia projektowe Fortuna 23 spełnia w pełni – nie jest jachtem regatowym, lecz jego walory naturyczne pozwalają na bezpieczne spędzenie urlopu na jeziorach z załogą, która nie oczekuje nadmiaru adrenaliny w organizmie.

Zagle Fortuna 23



1, 2, 3 Wnętrze Fortuny 23 charakteryzuje się przestronnością i starannym wykończeniem. Pomimo paru zastrzeżeń (patrz – tekst), wydało nam się estetyczne, funkcjonalnie zaprojektowane i wykonane

7 Bardzo duży kokpit Fortuny 23 może pomieścić całą załogę na raz. Jest to bardzo istotne w rejsach trampingowych, gdy ładna pogoda zachęca wszystkich załogantów do „wylegnięcia” na pokładzie

Co nam się podoba

- klarowne określenie grupy użytkowników jachtu - żeglarze turyści
- łatwość utrzymania czystości w kabinie.
- spora stateczność jachtu, zwłaszcza początkowa.
- urządzenie ułatwiające podnoszenie płetwy sterowej.

Co należałoby zmienić

- położenie prowadnic szotów foka lub zmiana geometrii foka.
- konstrukcję połączenia want z podwiewziami.
- naszyć na grocie wzmocnienia w miejscu ich kontaktu z salingami.
- dodać kipe na rumplu, aby kontrafał steru nie uciekał za rufę po zadziałaniu knagi bezpieczeństwa zabezpieczającej płetwę przed uderzeniem w mieliznę.