

długość 9,00 m
cena 129 tys. zł + VAT

Lider nowych trendów?

Rynek tzw. daysailerów, czyli jachtów do żeglowania w ciągu dnia – zwykle szybkich i dających wiele przyjemności z pływania – praktycznie u nas w kraju nie istnieje. Wzięcie mają ciężkie krążowniki z wysokością stania, kuchnią, łazienką i miejscem do spania dla połowy akademika. Na tym tle przełomem może okazać się **N Fun 30**.

TEKST DOMINIK ŻYCKI, ZDJĘCIA STANISŁAW IWŃSKI

→ Jednostkę zaprojektował w 2012 r. Eugeniusz Ginter na zamówienie Marka Stańczyka, doświadczonego żeglarza regatowego i niemniej doświadczonego producenta jachtów, słusznie kojarzonego z firmą Nautiner. N Fun 30 – pierwsza konstrukcja, którą Stańczyk produkuje pod marką N Fun Yachting – jest nieco inna niż te, które produkował wcześniej (Nautiner 30) i inna również od tych najczęściej spotykanych w Polsce.

Przeznaczono ją do szybszego żeglowania, najlepiej z genakerem, dla aktywnych i ambitnych żeglarzy amatorów o sportowym zacięciu. Jednak nie zapomniano przy tym o wygodzie armatorów tych jednostek. Dla nich producent i projektant stworzyli w środku czyste, schludne i nowoczesne urządzo-

ne wnętrza, może nieco ciasnawe, ale dające możliwość przyzwoitego wypoczynku. Kombinacja taka to jak połączenie wody z ogniem, więc przed testem ciekawi byliśmy, na jakie kompromisy poszedł producent.

KADŁUB

Ten jacht odróżnia się nieco kształtami od innych. Ma dość wąski w linii wodnej kadłub o pionowych liniach: dziobnicy i pawęży, dość mocno przy tym pochylonych burtach o płaskich powierzchniach, a z tyłu, mniej więcej 2,5 m od rufy, zastosowano w nim łamane poszycie (krawędzie) z lekkim nawet wywinięciem na końcu. Testowany egzemplarz laminowany był tradycyjną metodą na mokro z laminatów poliestro-

wo-szkłanych, ale, uwaga, technologię jego wytwarzania armator może wybrać! N Fun 30 można stworzyć także z laminatów epoksydowo-szkłanych, a nawet węglowych. W każdej opcji, żeby uzyskać możliwie największą wytrzymałość przy niskiej masie, nie używa się mat, ale praktycznie same tkaniny oraz piankę przekładkową (sandwich) wklejaną pod workiem próżniowym. Konstrukcję usztywniają żebra wklejane na śródokręciu, przy czym jedno długie żebro łączy się z podwieszami, jest to dodatkowe usztywnienie takielunku. Producent może też wykonać kadłub metodą infuzji i jeden egzemplarz tak zbudowany już pływa.

Wielką zaletą N Funa ma być niewielka masa. Pozornie przeczy temu ciężki kil z bul-





bem o masie 750 kg, ale to ciężar umieszczony nisko i dający wysoki moment prostujący, a więc korzystny. Montowana seryjnie (wliczona w cenę podstawową) pompa hydrauliczna uruchamiana ręcznie (lub na życzenie elektrycznie) pozwala podnieść ten wielki ciężar odpowiednio około dziesięcioma ruchami dźwigni. Silniczkowi elektrycznemu zajmuje to podobno 3 s. Zanurzenie zmniejsza się wówczas do zaledwie 45 cm, a spod dna wystaje jedynie bulb. Kto będzie pływać na głębokiej wodzie, może zamówić wersję z kilem stałym, ale wtedy znacznie trudniej jest jacht transportować.

Seryjnie jacht wychodzi z formy ze zintegrowanym tunelem na genakerbom na dziobie. Testowany egzemplarz o nazwie

„Relaks” wyposażono na życzenie także w pokaźny kacy dziób, czyli metalową platformę, służącą właścicielowi jako uchwyt dla rogu halsowego genakera.

POKLAD, KOKPIT I WYPOSAŻENIE

N Funa wyróżniana duży, wyjątkowo płaski pokład (bez praktycznie żadnej obłości) o bardzo szerokich półpokładach, w całości pokryty fakturą antypoślizgową lub, na zamówienie, pięknym teakiem, prawdziwym lub sztucznym (producent tanio oferuje wyroby firmy TekDek). Nie ma żadnych wystających elementów poza lukiem pokładowym na dziobie i sterzczącą, poprzeczną szyną samohalsującego foką firmy Harken – tu oczywiście wstawioną na życze-

N FUN 30

DANE TECHNICZNE:

długość całkowita	9 m
długość KLW	8,92 m
szerokość	2,92 m
szerokość KLW	2,92 m
zanurzenie	1,8 m
masa	2100 kg
pow. grota	25 m ²
pow. foką	20,8 m ²
pow. spinakera asymetr.	do 100 m ²
załoga	2 – 6 os.
cena	od 129 tys. zł + VAT
więcej	www.nfunyacht.com

nie. Nawet szyny wózków foką przykręcono przy samej ścianie nadbudówki, by nie przeszkadzały w chodzeniu. Pokład jest na tyle płaski, że nie ma nawet... stoprelingów. Ale można je mieć, drewniane, na życzenie. Całość otaczają relingi dwupoziomowe, →

wysokie na tyle, by spełniały wymagania kategorii B. Ciekawostką jest obniżony kosz dziobowy – po to, by nie zahaczał o niego podczas ostrzenia z baksztagu na bajdewind nisko mocowany fok. Innym wyróżnikiem N Funa 30 jest krótka, klinowata nadbudówka (być może lepsze byłoby tu określenie „pokładówka”) o ciekawych kształtach podwójnych okienek, kojarząca mi się trochę jakby ze stylem retro.

Wanna kokpitu ma dwa poziomy, więc załoga siedzi bardzo wygodnie na półpokładach, niezwykle szerokich. Do zastosowań bardziej rekreacyjnych warto zamówić materace do wyłożenia miejsc do siedzenia, a także przewidziane tu wstawiane oparcia dla pleców. Pozwolą one zrelaksować się w ciepły dzień, tym bardziej że siedzi się tu naprawdę wygodnie, a to dzięki dużej wysokości siedzisk. Natomiast tego rodzaju kokpit nie daje praktycznie żadnej osłony przed bryzgami wody, wiatrem, zimnem czy deszczem.

Osprzęt montowany jest na życzenie, choć producent zaleca Harken – tej firmy osprzęt mieliśmy na „Relaksie”. Jedynie roller foka był marki Furlex 104S.

Suwklapa wsuwana jest w sufit, nic więc nie wystaje ponad dach nadbudówki. Sztorc-klapa zaś kończy się bardzo wysoko, bo wysoki jest próg zejściówki – ponad 20 cm. Podłoga to wymóg kategorii projektowej B, którą N Fun 30 może otrzymać (w testowanej wersji miał C).

WNĘTRZE

W większości jachtów typu daysailer wnętrze nie ma aż tak wielkiego znaczenia, bo rzadko się z niego korzysta w celach innych niż porządkowe i magazynowe. Tymczasem w N Funie można je zaaranżować niemal



■ N Fun to jacht o oryginalnych kształtach, ma szeroką rufę z dość płaskim dnem i otwartą pawężą, łamane poszycie w tylnej części kadłuba i niemal idealnie płaski pokład. Ponadto jego kokpit ma dwa poziomy

tak bogato, jak w cruiserach, z miejscami do spania, stolikiem, szafkami, kambuzem, a nawet z zamykaną kabiną toaletową z WC i prysznicem. Wszystko zależy od indywidualnych potrzeb inwestora. Oczywiście konstrukcja kadłuba i pokładu uniemożliwia uzyskanie komfortowej wysokości od podłogi do sufitu – tu, zmierzaliśmy, jest maksymalnie 158 cm. Ponadto mechanizm podnoszenia płetwy balastowej – solidny i przez to dość rozbudowany – zajmuje sporo miejsca w blacie stołu i przeszkadza w swobodnym schodzeniu po stopniach zejściówki. Jednak można na jachcie, jak na egzemplarzu testowanym, wygospodarować nawet sześć pełnowymiarowych koi i tak go urządzić, by bez problemów spędzić w nim weekend, nawet wydłużony. Żeby zabudowa wnętrza nie dociężała niepo-

trzebnie jednostki, wykonuje się ją z fornirowanych laminatów na przekładce z pianki Airex, z zastosowaniem podciśnienia, a nawet, na życzenie, z włókien węglowych i żywicy epoksydowych. Meble i grodzie są dość wysoko położone i podnoszą środek ciężkości, stąd determinacja producenta w kwestii uzyskania jak najmniejszej jej masy.

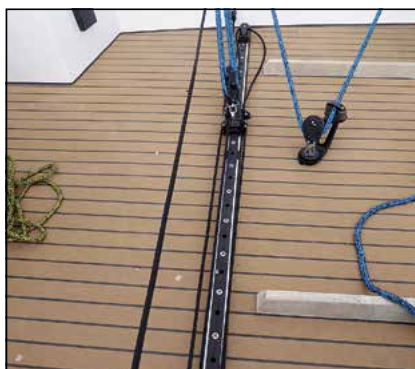
Wnętrze N Funa, choć sporo ciasniejsze od tych na jachtach turystycznych tej samej długości, zostało świetnie rozjaśnione, aby przez jasne kolory uzyskać wrażenie większej przestrzeni. Podsufitkę w środku stanowi wkładka laminatowa, w białym kolorze żelkotu, ponadto zastosowano tu jasne kolory drewna w okleinach, a także białe, laminatowe panele burtowe nad koją dziobową. Sporo światła dziennego wpada przez okna w nadbudówce oraz przez duży łuk pokła-

OKIEM AUTORA

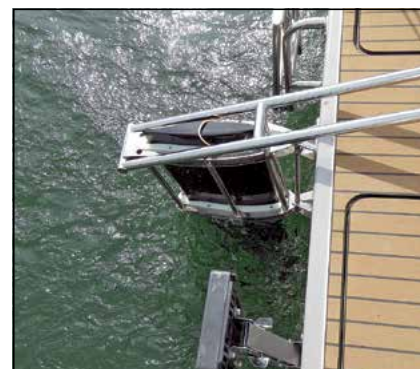
■ Szyna foka samohalsującego „obejmująca” nadbudówkę przydaje się w samotnej żegludze



■ To z kolei szyna talii szotów grotu, zamontowana pośrodku kokpitu. Pozwala precyzyjnie ustawić grot



■ Szybrowa, sprawna hydrodynamicznie płetwa sterowa, zamontowana w solidnym jarmie





■ Smukły takielunek, żagle o dopracowanych kształtach, fok nisko nad pokładem i czekający na rozwinięcie genaker to dowody na to, że N Fun nie został stworzony do turystyki, lecz do aktywnego żeglownia

dowy Lewmar nad koją dziobową. W nocy jasność zapewniają wpuszczone na płask w podsufitkę paski LED-owe.

Wspomniane pełnowymiarowe koje dokładnie pomierzaliśmy. Łoże dziobowe ma wymiary 217 x 144 cm u węzłowia. Jego ergonomiczna długość ma około 2 m, koję bowiem zwężono mocno w nogach. Od strony mesy w sklejce i materacach wykonano wycięcie – tu pod unoszonym fragmentem

można umieścić np. toaletę chemiczną. Pojedyncze koje rufowe, jedna na lewej, druga na prawej burcie, też są bardzo długie, mają 215 cm i niemal na całej długości maksymalną szerokość 85 cm. Pod wszystkimi materacami znajdują się bakisty na rzeczy osobiste bądź produkty spożywcze.

Za kolejne dwa miejsca do spania mogą służyć kanapy w mesie, wysokie 40 cm nad podłogą, długie na 205 cm i szerokie

średnio na 60 cm. Stół pomiędzy nimi miał w testowanym egzemplarzu wymiary 116 x 46 cm, co daje dużą powierzchnię, ale znaczną jej część zajmuje otwór na kil szybrowy i wspomniana bramka podnoszenia kilu. Niemniej nawet cztery osoby zjedzą tu wygodnie posiłek, choć raczej jednodaniowy.

Na śródkręciu testowanego egzemplarza dużą część przestrzeni symetrycznie na lewej i prawej burcie zajmowały wielkie laminatowe postumenty. Służyły one wyłącznie jako pudła rezonansowe dość dużych głośników, jednak zazwyczaj wycina się w nich szafki, a od góry montuje umywalkę i kuchenkę – zdjęcia tak właśnie wyposażonego wnętrza zamieściliśmy niżej.

Pod kokpitem wydzielono miejsce na wielki schowek, który w wersjach z silnikiem stacjonarnym służy za jego komorę.

TAKIELUNEK

Masz i bom postawiony na testowanym egzemplarzu N Funa pochodził z firmy Trimet. Na jachcie zastosowano obciążacz bomu w postaci talii. W tej wersji bom w pozycji spoczynkowej podtrzymuje krótki stropik podłączony do achtersztagu, proste i wydaje się całkiem skuteczne rozwiązanie. Maszt usztywniają na boki dwie pary salingów i podwójne wanty (jedna to idąca prawie do topu stenwanta, druga dochodzi pod drugiej saling) oraz krótka wanta kolumnowa. Można dzięki nim dokładniej go dotrzymać. Od tyłu, na topie, doczepiono achtersztąg, regulowany talią z knagą w kokpicie.

Fok, zwijany na sztywnym sztagu, zamocowano dość nisko nad pokładem, co znacząco podnosi jego sprawność – ciśnienie powietrza nie „ucieka” tak łatwo na drugą stronę żagla. To właśnie z tego powodu zastosowano w jachcie obniżony dziobowy kosz. Grotżagiel →

■ Po aktywnym dniu na wodzie można się nawet w eleganckim wnętrzu jachtu spokojnie przespać, i to całkiem wygodnie na jednej z sześciu koi



■ Mimo niewielkiej wysokości sufitu, tylko 158 cm od podłogi, można we wnętrzu tej jednostki zamontować kambuz, zlewomywak, a nawet kabinę toaletową...

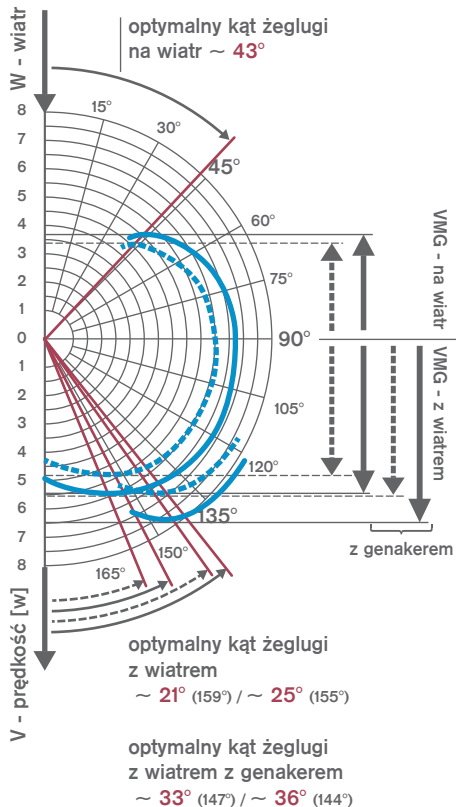


FOT. MAT. PRASOWE / PRODUCENTA

Biegunowe prędkości

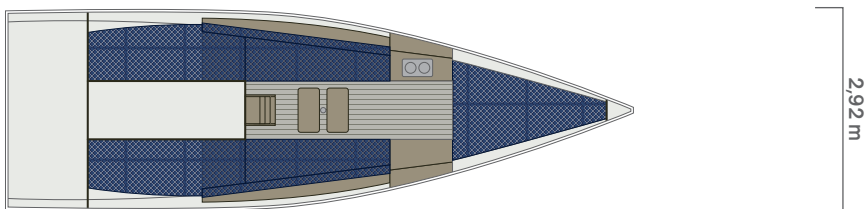
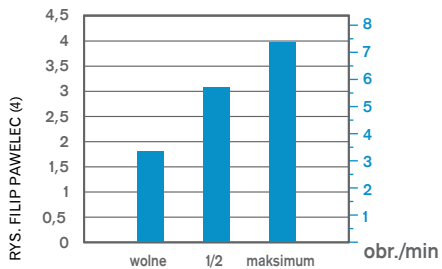
jachtu N Fun 33 przy prędkości wiatru:

- 12-14 w (3-4B) ———
- 8-12 w (2-3B) - - - - -



Wykres prędkości

V [w] na silniku elektrycznym zaburt. V [km/h]





■ Dość ostre krawędzie kokpitu mogą wielu osobom nie pasować, ale pod względem funkcjonalności tę część jachtu zaprojektowano znakomicie – do wszystkich szotów, fałów i regulacji dostęp jest wręcz wzorowy

dobiera się za pomocą zwykłej talii, zamocowanej u dołu do wózka na poprzecznej szynie w kokpicie. Producent współpracuje z żaglownią Bryt Sails i dakronowe żagle o dopracowanych kształtach z tej właśnie firmy standardowo montowane są na N Funie 30.

ŻEGLUJEMY

Jezioro Solińskie późnym latem zwykle jest jednym z najładniejszych akwenów w kraju. Tym razem tak nie było. Ze względu na suszę poziom wody obniżono tu o około 7 m, przez co akwen nie tylko się pomniejszył, ale i jego brzegi stały się brunatne, pełne starych karp i korzeni. Na szczęście mieliśmy doskonałe warunki wietrzne: 8 – 16 w południowego wiatru – ciepło, słońce i oczywiście, jak to na Solinie, płaską wodę.

Za sprawą licznych manewrów, które ze względu na specyfikę akwenu musieliśmy wykonać, przekonaliśmy się, że N Fun świetnie słucha steru i łatwo pozwala zapomnieć o tym, że to niemały, 9-metrowy jacht, ważący ponad 2 tony. Jego płetwa została przy tym idealnie skompensowana, tak że rumpel czy przedłużacz – zależy czym użytkownik woli sterować – można swobodnie puścić, a łódź nadal płynie przez długi czas we wskazanym kierunku. Można na chwilę zająć się wówczas czymś innym, np. dobrac szoty czy poluzować regulacje.

Już podczas stawiania żagli stwierdziliśmy, że producent świetnie dobrał odpowiednią liczbę przełożeń oraz średnice lin. Grotżagiel można łatwo postawić „z ręki”, bez używania kabestanów. Wszystkie inne liny też działały lekko.

Bardzo dobre kształty żagli i wąskie prowadzenie samozwrotnego foka sprawiło, że

żeglowaliście ostro do wiatru i przy tym z bardzo przyzwoitą prędkością. Zarejestrowany na naszym GPS-ie kąt zwrotu wyniósł 40 stopni, a prędkość w kursie na wiatr w szkwałach dochodziła do 6,3 w. Długa płetwa balastowa z ciężkim bulbem na końcu zapewniła wysoką stabilność, a dzięki temu także właściwą reakcję jachtu po nadejściu szkwału. Zamiast przechylać się pod naporem wiatru, N Fun ruszał do przodu, a to każdemu chyba żeglarzowi sprawiła wielką przyjemność.

Choć napisałem, że N Fun jest nieco węższy w linii wodnej od innych tej wielkości konstrukcji, to pomimo to okazał się bardzo stabilny w początkowej fazie przechyłu, więc przechodzenie po półpokładach nie powoduje jego

odczuwalnych skutków. Nawet, kiedy postawiliśmy genaker, a właściwie rozwinęliśmy go na przenośnym rolerze doczepionym do żagla, jednostka w dalszym ciągu żeglowała stabilnie i bezpiecznie, a przy tym całkiem szybko. Operowanie tym żaglem nie sprawiało żadnych kłopotów, nawet jego zwijanie na rolerze – po odpowiednim naprężeniu fału – trwało bardzo krótko.

Żeglowanie N Funem – zgodnie z nazwą tej jednostki (fun = przyjemność) sprawiło całej naszej ekipie rzeczywiście mnóstwo przyjemności i trudno nam znaleźć jakieś wady tego jachtu. Być może ujawniłyby się na innym akwenu – ciekaw jestem, jak np. jacht zachowuje się przy sporej fali i silniejszym wietrze. Załoga w kokpicie nie ma praktycznie ochrony przed bryzgami fal, nie ma tu bowiem żadnego falochronu czy innej osłony. Myślę, że dla wielu osób denerwujący może też być kształt kokpitu – o ostrych krawędziach i kątach prostych jego ścian. Ponadto kokpit jest tu dwupoziomowy, więc siedzi się na półpokładach, co także wielu osobom może nie odpowiadać.

Nasze testy na silniku wykazały, że podczas manewrów słychać tylko szum wiatru i chlupotanie wody – testowany N Fun został bowiem wyposażony w przenośny, zaburtowy silnik elektryczny o mocy odpowiadającej 4 KM, ze zintegrowaną baterią. Oczywiście można też zamówić zwykły silnik zaburtowy, spalinowy lub nawet napęd stacjonarny.

PODSUMOWANIE

N Fun ma wyraźnie przeznaczenie – do krótkich rejsów dziennych, na weekendy i oczywiście do regat, a możliwość spania w przyjemnym wnętrzu użytkownik otrzymuje jakby „gratis”. Ogromną zaletą N Funa jest możliwość oryginalnej aranżacji niewielkiego, ale funkcjonalnego wnętrza, a także dobrania technologii produkcji, osprzętu i wyposażenia do własnych potrzeb, w zależności od akwenu i sposobu żeglowania. Nautycznie jednostce nie można nic zarzucić, co jednak nie dziwi, zważywszy na ogromne doświadczenie żeglarskie producenta. Kształt kokpitu bez osłony przed wiatrem i wchodzącą na pokład wodą trochę może ograniczać jednak armatorów do pływania w cieplejszych raczej warunkach i na mniej zafalowanych akwenach. Choć właściwie, poza bardziej mokrą i chłodną żegluga – nie ma do tego innych przeciwwskazań. Bardzo chciałbym, żeby N Fun 30 rozpoczął w Polsce modę na daysailery.

OCENA JACHTU

Plusy

- osiągi, łatwość i precyzja sterowania
- świetnie dobrane grubości lin i przełożeń
- funkcjonalność na pokładzie
- duże możliwości indywidualnego dopasowania wnętrza do potrzeb
- wybór technologii budowy jednostki

Minusy

- „kanciasty” kokpit bez osłony przed wiatrem i wodą
- ograniczony zakres wykorzystania jachtu

Ekipa testowa

Stanisław Iwiński i Dominik Życki
W teście udział wzięli: Marek Stańczyk – producent, Marcin Bank oraz Stanisław Dobrowolski, właściciel jachtu.
Pomiary prędkości przeprowadziliśmy na urządzeniu Velocitek SpeedPuck.