



długość 6,34 m

cena od 26 690 euro + VAT

Konkurent znad Adriatyku

Firmę Elan dobrze znają narciarze i ci z żeglarzy, którzy mieli przyjemność choć raz żeglować na Adriatyku. Ta niegdyś jugosłowiańska, dziś słoweńska firma produkuje narty i inny sprzęt sportowy, m.in. wysokiej klasy jachty turystyczne Elan i Impression. Najmniejsza z oferowanych przez ten koncern jednostek, różniąca się nieco od pozostałych to **Elan E1**, którego przetestowaliśmy w tym roku w Gdyni.

TEKST DOMINIK ŻYCKI, ZDJĘCIA STANISŁAW IWINSKI

Koncepcja przyświecająca konstruktorom Elana E1 była następująca – miał być łatwy w transporcie za samochodem na przyczepie, łatwy do otaklowania, miał zapewniać komfort i przyjemność z żeglowania dla czterech osób na weekend i łatwość obsługi podczas pływania.

Pierwszy z warunków jacht spełnia dzięki dostępnej opcjonalnie konstrukcji podnoszonego kilu i przyczepie, którą stocznia sprzedaje wraz z jachtem – a skonstruowana została ona tak, by Elana dało się zrzucić na wodę zarówno ze slipu, jak i za pomocą dźwigu. Ponadto kil w E1 podnosi się szybko do momentu, aż długi bulb dotyka dna – to także warunek udanego załadunku jachtu na przyczepę. Szerokość jednostki wyno-

si 2,5 m, dzięki czemu można holować ją bez potrzeby nadania statusu transportu specjalnego, czyli za zwykłym samochodem. Można więc pokusić się o twierdzenie, że słoweńska stocznia weszła w nasze polskie buty i zbudowała niewielki jacht turystyczny do szybkiego żeglowania po wodach przybrzeżnych i jeziorach. Od razu jednak uspokój naszych producentów – Elan E1 to w praktyce usportowiony daysailer do pływania przez kilka godzin dziennie, bez ambicji „hotelowych”.

Jacht został pokazany w Polsce po raz pierwszy na Targach „Wiatr i Woda” 2015 w Warszawie, a na wiosnę wylądował w basenie Zaruskiego w Gdyni, skąd regularnie żeglował w krótkich, kilkugodzinnych rejsach przez cały sezon.

KADŁUB

Na pierwszy rzut oka Elan E1 to zwykła kabinówka, jakich na naszym śródlądziu pływają tysiące. Jednak po „drugim rzucie” dostrzega się także: dwie zsynchronizowane pletwy sterowe, wsunięte w szybrowe jarzma, poprawiające sprawność hydrodynamiczną w przechyle; niezwykle smukłą pletwę balastową zakończoną „cygarem”, czyli bulbem wypełnionym ołowiem; załamanie poszycia w rufowej części kadłuba; genakerbom wysuwany ze zintegrowanego z lewą burtą gniazda. Także nadbudówka – niższa i smuklejsza niż na naszych cruiserach mazurskich – wskazuje na to, że nie wysokość stania i obszerne wnętrza mają być największym walorem tego jachtu.

Kształt szyby w nadbudówce wyraźnie nawiązuje natomiast do całej linii innych elanów, z których wszystkie poza E1 stworzono jako duże i wygodne, usportowane jachty turystyczne do żeglugi po morzu.

POKLAD, KOKPIT I WYPOSAŻENIE

Pokład najmniejszego z Elanów jest generalnie dość czysty, choć na tego typu jachtach to nie ma aż tak dużego znaczenia – rzadko się po nim chodzi, właściwie wyłącznie w porcie przy cumowaniu bądź gdy np. trzeba zrzucić (dostępny opcjonalnie) genaker. Nad kajutą dziobową – do której genaker jest zrzucany – zamontowano duży luk pokładowy o wymiarach 40 x 40 cm, wystający ponad powierzchnię

nie pokładu. Na samym dziobie zamieszczono jeszcze dziobową bakistę, nieznacznie wydłużoną z lewej strony, aby ułatwić dostęp do genakerbomu. Na dziobie i rufie zamontowano w sumie cztery knagi cumownicze.

Dla zabezpieczenia załogi przed wypadnięciem zastosowano jednopoziomowy reeling o wysokości 41,5 cm, a pod nim na całej długości stoprelingi.

Niewielkie wymiary kadłuba nie przeszkodziły projektantom w wygospodarowaniu odpowiedniej przestrzeni w kokpicie. Siedziska, pokryte eleganckim teakiem, mają po 200 cm długości, przy czym wanna kokpitu jest dwupoziomowa, a więc załoga siedzi na półpokładach. Spora →



Wyłączny dystrybutor
na Polskę jachtów:

ELAN E1

DANE TECHNICZNE

długość kadłuba	6,34 m
szerokość	2,50 m
zanurzenie	0,50 m/1,55 m
wysokość masztu nad KLW	10,60 m
masa	1100 kg
masa balastu	360 kg
zb. wody/paliwa	55 l (opcj.)/20 l (opcj.)
moc silnika zab.	6 KM (opcj.)
pow. grota/foka	16,5/11,6 m ²
pow. genakera (opcj.)	52,0 m ²
kategoria projektowa CE	C
projektant	Rob Humphreys
	Yacht Design & Elan Design Team
cena	od 26 690 euro + VAT
więcej:	www.atsea-yachts.pl

ciekawostką w tej części jachtu jest natomiast wielka otwierana kłapa w podłodze stanowiąca podpórkę pod nogi i jednocześnie zamknięcie wielkiej bakisty, w której zmieści się... wszystko. Jednak nie w każdej wersji – w testowanej silnik zaburtowy doczepiony został na pawęży, ale można zainstalować go w tej właśnie bakisie, stając się wówczas otwartą studzienką z mechanizmem wyciągania silnika z wody przez szczelny fartuch. Umieszczenie silnika w tym miejscu obniża środek ciężkości całego jachtu.

Sternik ma do dyspozycji długi rumpel i teleskopowy przedłużacz – rozwiązanie rodem z regatówki, ale można sobie dopasować ich długość tak, by sterowało się całkiem wygodnie. Trochę jednak przeszkadza w tym górna część rumpła – nie została odgięta do poziomu – a taką „patrzącą” w górę dość trudno operować. Jestem przekonany, że wygięcie tego fragmentu rumpła do poziomu bardzo ułatwiłoby operowanie nim. System szotów grotu zapożyczono z regatowych klas Star oraz Laser, odpowiednio dobierając przełożenia i doprowadzając koniec szota do sternika. Do operowania fałami i szotami foka oraz genakera służą dwa kabestany jednobiegowe Harken oraz knagi szczękowe tej samej firmy, zamontowane na dachu nadbudówki przy samej ścianie kokpitu. Wszystkie te urządzenia sternik może obsłużyć sam, jeśli żegluję solo, działając one bowiem zupełnie lekko. Niefortunnie tylko umieszczono knagi szczękowe szotów foka – pomiędzy błoźkiem zwrotnym a kabestanem. Ta wada wyszła na jaw w trakcie żeglowania.

Na maszcie pod borem zainstalowano dwa bardzo przydatne, dobrze widoczne dla załogi, bezprzewodowe wyświetlacze Raymarine-Tacktick MN100-2.



■ Mimo niewielkich rozmiarów Elana miejsca w kokpicie nie brakuje – siedziska, czyli wyłożone teakiem półpokłady mają w tym miejscu aż 200 cm. W testowanym egzemplarzu silnik zaburtowy zaczepiono pośrodku pawęży

WNĘTRZE

Do środka schodzi się po dwóch stopniach pionowej drabinki wykonanej z „nierdzewki”. Trzeci, ostatni stopień stanowi wierzch lodówki Sotherm, zamontowanej właśnie pod schodnią. Wchodząc, trafia się prosto na całkowicie odsłonięty mechanizm unoszenia kilu – dużą wyciągarke z korbą. Utrudnia ona zejście do środka, ale zawsze musi być coś za coś. Nie ma po prostu lepszego miejsca na montaż tego urządzenia – tu bowiem można nim operować zarówno ze środka, jak i z kokpitu, nieznacznie tylko się nachylając. Po zejściu w dół szybko zauważa się także solidny mechanizm podnoszenia kilu – jego okucia wyposażone w pierścienie z tworzyw sztucznych suwające się po prostu po dwóch grubych rurach z nierdzewki. Osobiście zmieniałbym tu jedynie

błoźek zwrotny liny podnoszenia kilu na jakiś większy – z pewnością zmniejszyłoby się w ten sposób opory jego pracy, choć nawet z tym małym błoźkiem podniesienie kilu nie sprawiło nam większych problemów.

W środku najmniejszego z elanów wygosparowano cztery miejsca do spania: dwa na dziobie i po jednym na każdej z burt, jako częściowo hundkoje. Siłą rzeczy, ze względu na mechanizm kilu, nie ma tu żadnego stolika. Zamontowano natomiast zlewomywak ze sporym ociekaczem i baterię zimnej wody na lewej burcie, po prawej stronie zaś, symetrycznie do umywalki, szafkę, pod którą zainstalowano akumulator (do oświetlenia, lodówki i pomp). Nad nim znajduje się podłużny schowek, a nieco wyżej, już po obu stronach jachtu, jaskółki. Rzeczy osobiste załoga może schować pod materacami, w bakistach.



■ Współpracując z Elanem od lat brytyjskie biuro projektowe Roba Humphreysa stworzyło bardzo zgrabny jacht o smukłych kształtach kadłuba, nadbudówki i takielunku – Elan E1 na wodzie prezentuje się znakomicie

Prosty panel sterowania elektryką zamontowano w jaskółce nad akumulatorem.

Zaraz za „skrzynką kilową” zastosowano odchylany fragment koi dziobowej – to właśnie tutaj, pod tym fragmentem koi mieści się... toaleta chemiczna. Po odchyleniu kłapy w kierunku burty pojawia się na niej nawet uchwyt na papier toaletowy. Całe to miejsce dla częściowej przynajmniej prywatności można osłonić specjalnie przygotowanymi zasłonkami z dakronu.

TAKIELUNEK

Masz, bom i obciążacz bomu na Elanie wyprodukowała szwedzka firma Selden, co świadczy o tym, że stocznia przykłada dużą wagę do jakości osprzętu. Kolejnym tego potwierdzeniem są świetnie skrojone i dopasowane do geometrii jachtu żagle mylarowe, o wzmocnieniach rozłożonych precyzyjnie zgodnie z obciążeniami. Ich duża smukłość sprzyja uzyskiwaniu dobrych osiągnięć, a niewielkie wygarbienie na liku wolnym – wysokiej trwałości. Grot wyposażono w jeden rząd refbant, przy czym do kokpitu schodzi tylko jedna lina służąca do refowania (to duże ułatwienie, można bowiem zarefować ten żagiel, nie wychodząc z kokpitu). Ponadto główny żagiel ma poprzeczny wózek szotów na samej pawęży w kokpicie.

Masz ustawiono tu jak na lekkiej dinghy – z szeroko rozstawionymi wantami o podwężiach cofniętych względem masztu – taka geometria i jedna para mocno złożonych salingów usztywniają maszt na boki i jednocześnie podtrzymują w płaszczyźnie przód-tył, zastępując achtersztąg. Przy lekkim jachcie to moim zdaniem bardzo dobre rozwiązanie.

Małutki roler do zwijania foka zmieścił się pod pokładem, co znacząco poprawiło

OKIEM AUTORA

■ Wygięcie końcówki rumpła do poziomu bardzo ułatwiłoby sterowanie, to jedyna rzecz do poprawy



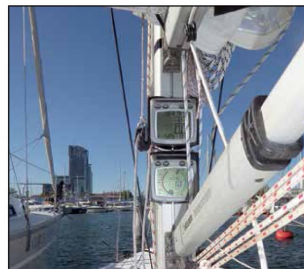
■ Wszystkie regulacje i szoty foka sprowadzono na nadbudówkę



■ Knag szotów foka przy silnym wietrze niemal nie da się jedną ręką odknagować. Reszta osprzętu umożliwia żeglowanie solo



■ Na maszcie założono wyświetlacze bezprzewodowe Raymarine-Tacktick (w opcji) – łatwo je zdjąć i schować



■ Zamawiając podnoszony kil na Elanie E1, trzeba liczyć się z tym, że solidny mechanizm zajmie dużą część mesy

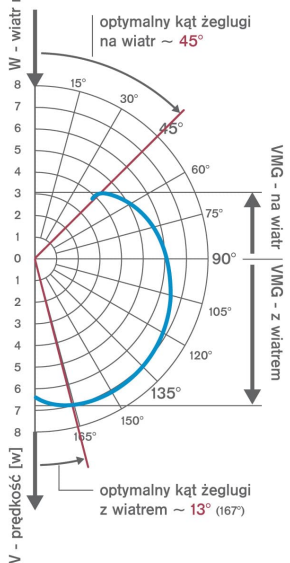


■ Wygodna pozycja za sterem, można się zaprzeć nogami o kłapę środkowej bakisty



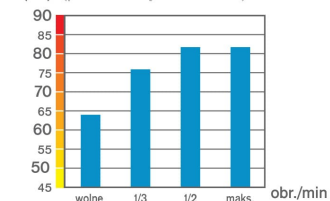
Biegunowe prędkości

jachtu Elan E1 przy prędkości wiatru ok. 20 w (5B)



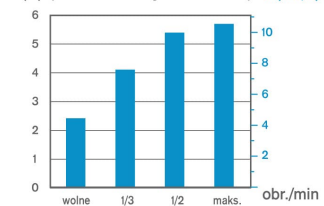
Wykres głośności

(poziomi natężenia hałasu)



Wykres prędkości

V (w) (silnik zaburtowy Suzuki 6 KM) V (km/h)



sprawność aerodynamiczną tego żagla. Grot natomiast chodzi po maszynie na rolkach Rutgersona i chowany jest w lazy jacku na bomie. Genaker znajduje się na liście wyposażenia dodatkowego, ale genakerbom mieliśmy już zainstalowany w kadłubie.

TESTUJEMY

Podczas testu E1 na Zatoce Gdańskiej trafiliśmy na bardzo wymagające warunki dla jednostki z kategorią projektową C. Wiało 20 – 25 w z północy, wytworzyła się też dość wysoka, ale krótka fala, wymagająca dużej koncentracji załogi.

Początkowo musieliśmy przyzwyczać się do niespotykanego na innych jachtach układu knag do szotów foka, umieszczonych pomiędzy wózkiem a kabestanem. Ma to oczywiście swój sens – po zaknagowaniu szotów da się je zdjąć z kabestanu, który może wówczas posłużyć do innych zadań, np. do wciągnięcia fału genakera czy naciągnięcia fału foka. Ale... trzeba o tym pamiętać, zwłaszcza że mocno naciągniętą linę bardzo trudno odknagować z knag szczękowych. Przy okazji niejako zauważyliśmy, że stocznia przesadziła nieco ze średnicą szotów foka $\varnothing 6$ to zdecydowanie za mało. Sugerujemy grubszą linkę, o średnicy minimum 8, a najlepiej 10 mm – to niewielki koszt dodatkowy.

Elan E1 okazał się narowistym rumakiem, który szybko pływa i dynamicznie reaguje na poruszenia załogi i wiatru. Wyjątkowo w kursie na wiatr – na którym musieliśmy założyć ref – wymaga dość dużej koncentracji i pracy załogi w utrzymaniu stabilnego kierunku i przechyłu, a osiągnięte prędkości określiłbym jako przeciętne. Pamiętajmy jednak, że ograniczenie kategorii projektowej – C pozwala żeglować na wodach przybrzeżnych, dużych zatokach, zalewach, jeziorach i rzekach, w warunkach wiatru o sile do 6B i przy fali o wysokości do 2 m. My

i tak pływalibyśmy przy górnej granicy tej kategorii. Natomiast na pozostałych kursach od półwiatru do fordewindu zachowywał się za to doskonale, płynął szybko, łatwo się nim sterowało.

W osiągnięciu większych prędkości na kursie na wiatr pomogłoby właściwe zsynchronizowanie dwóch pletw sterowych. Podczas naszego testu nawietrzna stawiła nieco za wielki opór, nie ustawiła się bowiem dokładnie w kierunku żeglugi. Można jednak sobie z tym problemem dość łatwo poradzić, wyjmując pletwę nawietrzną z wody. Dla sternika to jeden ruch ręką. W testowanym egzemplarzu zabezpieczono je śrubami, ale warto chyba poeksperymentować z ich odkręceniem i wstawieniem innych zabezpieczeń przed samoistnym podnoszeniem, by poprawić prędkość żeglugi (jeśli komuś zależę). Drugie rozwiązanie – przebudowa mechanizmu synchronizującego – to już zdecydowanie większa ingerencja w konstrukcję.

Fajnie sprawdziły się szoty grota, które łatwo się dobiera i knaguje, choć nieco trudniej je odknagować po przyjsciu szkwału. To jednak kwestia regulacji kąta pochylecia knagi. Sternik może też w przechyle zaprzeć się nogami o kłapę schowka kokpitowego. Oparcie dla nóg w przechyle nie byłoby aż tak potrzebne, gdyby nie reling, który uniemożliwiał wychylenie się plecami mocniej za burtę. Takie są jednak wymogi bezpieczeństwa związane z kategorią projektową, więc, niestety, nie można go usunąć. Być może jednak można by zastąpić go pasami, wykorzystywanymi na naszym śródlądziu.

Manewrowanie na zaburtowym silniku zawieszonym pośrodku pawęży wygląda dokładnie tak samo jak na jachtach mazurskich. Jedynie podnoszenie napędu – odchylanie w górę i potem przekręcanie

OCENA JACHTU

Plusy

- dobre parametry nautyczne na kursach pełnych
- atrakcyjna sylwetka
- przestronny kokpit
- łatwość transportu na przyczepie
- solidność wykonania

Minusy

- nietrafione umiejscowienie knag szotów foka
- zbyt mała średnica szotów foka i kilku regulacji

Ekipa testowa

Stanisław Iwiński i Dominik Życki
Pomiary prędkości przeprowadziliśmy na urządzeniu Velocitek SpeedPuck, a głośności na decybelomierzu Voltcraft.

na bok – wydaje się prostsze, nie wymaga bowiem użycia tzw. pantografu. Ponadto śruba silnika w przechyłach czy na fali nie wychodzi tak często z wody.

PODSUMOWANIE

Turystyczno-regatowy Elan E1 to poręczna jednostka, wymagająca jednak pewnego doświadczenia, ale odpłacająca później wielką przyjemnością z żeglowania i dużą prędkością żeglugi na kursach pełnych. E1 to także typowy daysailer, jeden z kilku, które ostatnio pojawiły się na polskim rynku. Zauważone przez nas małe niedociągnięcia, głównie te związane z niewłaściwym umiejscowieniem wyposażenia, łatwo poprawić nawet w własnym zakresie, choć jestem pewien, że stocznia weźmie nasze spostrzeżenia pod uwagę i poprawi wszystko w kolejnych egzemplarzach. A kto wątpi w nasze słowa, może umówić się z importerem elanów, firmą Atsea na indywidualne pływanie testowe.