

„ÉRDEMES BELEGONDOLNI:
BÁRMELYIK SEKÉLYVÍZŰ KIKÖTŐBEN
ÁLLHATUNK VELE ÉVENTE ALIG
NÉHÁNY TÍZEZER FORINTÉRT,
VAGYIS 10-12 ÉV ALATT AKÁR
A HAJÓ TELJES HATMILLIÓ
FORINTOS VÉTELÁRÁT
MEGTAKARÍTHATJUK
A KIKÖTŐI DÍJON”



FOCUS 750 Performance

MULTIFUNKCIÓK KOMPROMISSZUMOK NÉLKÜL

BEVALLJUK: MÉG MI IS MEGLEPŐDTÜNK AZON, HOGY A BALATON BOAT SHOW-N VALÓ MEGJELÉNÉSÜNKHÖZ KAPCSOLÓDÓ KÖZÖNSÉGSZAVAZÁSON A FOCUS 750 PERFORMANCE NYERT. NO NEM AZÉRT, MERT NE LENNE IDEÁLIS BALATONI HAJÓ... (SŐT! NAGYON IS AZ!) HANEM AZÉRT, MERT TÖBB TUCATNYI LUXUSJACHT ELLENÉBEN SZAVAZTAK RÁ A LEGTÖBBEN. LÁSSUK HÁT, MIT IS TUD EZ A HAJÓ!

szöveg: LÉNÁRT ATTILA
Ha nem lenne totális képzavar, akkor azt írhatnánk a Focus 750-esről, hogy egy két lábbal a földön járó hajó. Ennél jobban aligha lehet jellemezni egy sokféle igényrendszernek egyszerre megfelelő, kifejezetten balatoni használatra való, könnyen szállítható túra/versenyvitorlást, amely ráadásul még nem is drága. Persze, nem ez az egyetlen sokfunkciós hajó a hazai

kínálatban. És azt is jól tudjuk, hogy minél több dologra alkalmas egy használati tárgy, általában annál több kompromisszummal kell számolnunk minden területen. Aminek rossz esetben az az eredménye, hogy az illető eszköz tulajdonképpen mindenre éppen csak egy kicsit és éppen hogy csak alkalmas. Ezért a multifunkciós hajóknál mindig azt kell vizsgálnunk, mekkora kompromisszumot kell kötnünk bizonyos területeken annak érdekében, hogy több célra is használhassuk őket.

A hajó prototípusa 2015-ben készült el, sorozatgyártása 2016-ban kezdődött. Tervezője Dr. Jerzy Pieśniewski, aki 1973 óta tevékenykedik ezen a területen, nemzetközileg elismert tervező mérnök. A Focus 750-es gyártója a Lengyelországi Łódź-ban található Sobusiak Yacht Yard.

Nos, a Focus 750 Performance ebből a szempontból tűnik kiemelkedőnek.

Modern formák és anyagok

A 2015-ben modern hidrodinamikai szoftver használatával tervezett hajótest kifejezetten korszerű formavilágú: nyitott fartűkőr, törtvonalú test, egyenes orr, NASA profilú pengevékony kiel és kormánylapát, hatalmas, háromméteres cockpit, amely nagyvonalú térkínálattal csábít. A versenyhajók külső megjelenését tükröző test nagyon modern felépítésű, hiszen vákuum technológiával készült szendvicsszerkezete biaxiális



A kedvezőbb fajlagos súly elérése érdekében a deck szendvicsszerkezetből épül fel. A 2,5 m széles és 3 m hosszú „repülőgép leszállópálya” elegendő helyett biztosít a legénységnek. Az opcionális teleszkópos RONSTAN kormányhosszabbítóval szóló vitorlázás közben is elérhető a csörlő, és valamennyi vitorlaszabályozó szerelvény. Három hatalmas tárolóhely kapott helyet az ülések és a padló alatt

spártai. Nem ez az a hajó, amelyet nyaraló helyett érdemes választani hosszabbaltoni tartózkodásokra – viszont el lehet vele jutni bárhová a tavon, hiszen a felhúzható sverttel vagy kiellel szerelt hajó maximális merülése alig 28-50 centiméter. (Érdemes belegondolni: bármelyik sekélyvízű kikötőben állhatunk vele évente alig néhány tízezer forintért, vagyis 10-12 év alatt akár a hajó teljes hatmillió forintos vételárát megtakaríthatjuk a kikötői díjon.)

Könnyű kezelhetőség

Az ügyesen formált hajótest a forgalmazó szerint a tökesúlyos nagyhajós tulajdonságok mellett remek siklóképeségekkel rendelkezik, ugyanakkor meglehetősen stabil, mivel már 20 fokos dőlésnél a visszaállító erő 80 százaléka rendelkezésre áll. Ez nemcsak a kezdők számára előnyös, hanem a haladóknak is, hiszen így kitolódik a reffelési tűrőhatár, vagyis tovább haladhatunk teljes vitorlázattal. Az ellentmondó követelmények teljesülése

ellenére a hajótest sebességpotenciálja jó. Genakker használatok a terheléstől függően 14-16 csomós szélnél siklik meg.

A test formavilágának megfelelően a vitorlázat is modern: square-top nagyvitorla teljes szélességű travellerrel, orsudárra szerelhető genakker, Code0... A decktől számítva az árbóc magassága 9 méter (a sport változat esetén 9,5 m). Achterstag nélküli, 7/8-os frakcionált riggel szerelték, ami lehetővé teszi a square-top vitorla használatát. A 108%-os orrvitorla Andersen 10-es csörlő és ronstan genua kocsi segítségével állítható. A genakker és Code0 használatát csúszó orrsudár segíti.

TÖKESÚLY



Az 1270 kg összsúlyú hajó háromféle ballasztkialakítással érhető el:
- liftkiel + bulba + fenékballaszt: 300 + 130 + 70kg
- liftkiel + fenékballaszt: 300 + 200kg
- fixkiel: 500kg
Az ólommal töltött rozsdamentes acél tökesúly elektromos, távirányítású csörlővel mozgatható. A kormánylapát és a tökesúly is NACA standardnek megfelelő profilt kapott. A hajó merülése 30 és 170 cm között változtatható fokozatmentesen.



űvegszövetből, Airex-habból áll, ISO-NPG ozmózis álló gelcoat bevonattal. Külső rétege tartós vinylészter. A világos anyagokkal burkolt kabin nagyobbtnak tűnik tényleges méreténél – de ez az a pont, ahol a legtöbb kompromisszumot kell kötnünk, hiszen a sportos felépítés miatt belül nincs teljes állómagasság, a bútortzat kissé

