

VAL

Revija za nautiko in turizem **87**

ŠTEVILKA 87 / MAREC 2004 / XIII. LETO, CENA 1100 SIT, 55 KUN

NAVIKA



testirali smo

Dufour 34

reportaže

Grčija
Potepanje poleti
Seakayak
Milanka Lange
Svetilnik Porer

šport

Francis Yoyon
JV trophy
Volvo Ocean Race
Regate od A do Z
Yves Parlier

GRČIJA

... DO JONSKIH OTOKOV IN NAZAJ



🕒 Vroč veter iz Skandinavije

Khamsin 34

TEKST BLAŽ POŽENEL
FOTO UROŠ GABRIJELČIČ, ARHIV WINDY

Khamsin je suh in vroč puščavski veter, ki v spomladanskih mesecih piha iz libijske in egiptovske puščave proti Sredozemskemu morju. S seboj nosi saharski pesek in za seboj pušča izsušeno pokrajino. Prebivalci saharskih pokrajin ga ne marajo in v nekaterih starodavnih ljudskih pesmih so ga poimenovali tudi morilec. Glede na moč, vztrajnost in hitrost, s katero vleče proti morju, pa se zdi khamsin povsem primerena oznaka tudi za čoln, še zlasti če je ta tako športen, kot je Windyjeve Windy 34 khamsin sodi natanko v sredino njihove ponudbe, če jo primerjamo po velikosti, nekako v sredini pa je tudi po značaju. Khamsinova zunanost je namreč izrazito športna in agresivna, hkrati pa ga odlikujeta velik kokpit in udobna notranost. Takšna dvojnost se ponovi še nekajkrat, najbolj očitno in tudi navdušujoče pa pri plovnih lastnostih, o katerih pa več nekoliko pozneje. S prepoznavnostjo khamsin (in tisti, ki so na njem) nima težav. Dinamičen videz, ki ga poudarja polkrožno in športno nagnjeno vetrobransko steklo, dopolnjujejo dokaj nizka bočna linija, značilen modro - obarvan trup in ti kovina na vidnih mestih. Kljub dolžini je bolj podoben dnevnim gliserjem kot potovalnim

Norveški "vetrni" izdelovalec motornih čolnov Windy vse svoje čolne poimenuje po vetrovih. Ali pri tem skuša tudi ujeti značaj čolna z značajem vetra, vedo le pri Windyju, toda nekaj vzporednic med vetrom khamsinom in 34-čevljskim čolnom z enakim imenom lahko potegnemo.

jahticam, čeprav notranja prostornost govori drugače. Nekaj zaslug za to ima tudi tehnična in oblikovna podobnost z manjšim mirageom 25, s katerim si deli tudi zasnovo podvodnega dela trupa, svoje pa k temu vtisu prispeva tudi to, da ni radarskega loka, ki je pri jahtah te dolžine že skoraj standard.

Da je khamsin kljub skandinavskemu izvoru namenjen toplim vodam, dokazuje velik kokpit, ki zavzema natanko polovico skupne dolžine. V njem bodo lastnik, družina in gostje preživeli največ časa, zato je dovolj prilagodljiv, da lahko pripravite prostor za sončenje, družabno posedenje ali večerjo.





Zunanost

Kokpit je sestavljen iz dveh delov – prednji je namenjen krmarjenju, zadnji pa bolj lenobnim opravkom. Sedežni del sestavljata dve klopi: zadnja, večja, je hkrati tudi pokrov motornega prostora oziroma ležišče, nasproti nje pa je manjša klop, postavljena ob hrbtno stran krmarjeve. Na sredini je zelo lepo izdelana lesena miza, ki jo lahko preklopimo na pol, sicer pa okoli nje brez težav sedi šest odraslih.

Ob levi bok so postavili zunanji osvežilni kotichek polkrožne oblike, ki ga lahko pokrijemo s pokrovom. V njem sta umivalnik in hladilnik z odpiranjem od zgoraj. Vsi elementi so izdelani brezhibno in uporabno. Povsod je dovolj držal za kozarce, pločevinke oziroma steklenice. Ponjavo skupaj z njenim cevnikom učinkovito pospravimo v za to namenjen prostor ob motornem prostoru, dovolj pa je tudi prostora za prtljago in drobnarije.

Prednji del kokpita zasedata na desni strani krmarjev delovni prostor in na levi dodaten sopotnikov sedež. Vmes je vhod v kabino, ob njem pa so še integrirane in s tikovino prekrita stopničke za prehod na palubo.

Krmarjev delovni prostor je premišljeno zasnovan in kakovostno izdelan z domiselnimi podrobnostmi. Merilniki so nanizani v dve pokončni vrsti in na nagnjen nadstrešek, vmes pa je prostor za navigacijske naprave, tudi za tiste z velikimi zasloni. Tudi za papirnate pomorske karte je dobro poskrbljeno levo od armaturne plošče, kjer je velika ravna površina, pokrita z dviznim pokrovom iz prozorne plastike, ki varuje karte pred vetrom in vodo. Na desni strani armaturne plošče oziroma na bočni polici so ročici menjalnika in plina ter ločena stikala za trim in hidravlična stabilizatorja. Položaj za volanom je zaradi prilagodljivosti odlični, dobra je tudi vidljivost navzven, pri pristajalnih manevrih pa vendarle priporočamo stoječ položaj, kar omogoča tudi

dvizni sedalni del dvojne krmarjeve klopi. Poskrbljeno je tudi za odlaganje drobnarij, le za upravljanje avtoradia mora krmar na slepo seči z roko pod volanski obroč. Kokpit je prostoren, saj ni bočnih prehodov na palubo. Prehod nanjo je mogoče le skozi odmični sredinski del vetrobranskega stekla, kar verjetno ne bo všeč vsem, toda integrirane stopničke in ročaji okoli vetrobranskega stekla omogočajo povsem varen prehod. Na palubi je dovolj prostora za sončenje, čeprav brez podlage. Ograja je dokaj visoka in varna tudi za spuščanje in dvigovanje sidra. Sidrni vitel je vgrajen pod površino palube, poleg nje je tudi prostor za shranjevanje vrvi, ograja pa se na konici prekine za prehod na suho, kadar pristajamo s premcem naprej.

Kadar pristajamo s krmo proti pomolu, je najbolj dobrodošel mostiček (pri khamsinu 34 ga je treba vgraditi posebej), sicer pa prav pride tudi široka in prostorna kopalna ploščad, s katere stopimo na posebno stopničko in naprej na ozek prehod, ki nas natanko po sredini vodi v kokpit. V krmini stopnici, prekriti s tikovino, so tudi trije predali: levi in desni sta zaradi odtokov primerna za shranjevanje mokrih in umazanih stvari, v sredinskem pa je zložljiva kopalna lestev.

Športna in odprta oblika khamsina je ustvarjena za tople počitniške dni. V kokpitu je dovolj prostora za srednje velike družbe.

Prav pride tudi široka in prostorna kopalna ploščad, s katere stopimo na posebno stopničko in naprej na ozek prehod, ki nas natanko po sredini vodi v kokpit.





1: Vzdolžno postavljena spalnica za goste, ki utegne postati lastniškova, saj je od salona ločena z vrati.

2: Kopalnica ob levem boku je prostorsko skromna, a okusno urejena in dobro opremljena.

3: Pogled iz premca na kuhinjski blok in vhod v kabino.



Notranjost

Skozi dokaj ozko odprtino, ki jo zapirajo drsna plastična vrata, pridemo v podpalube, sestavljeno iz dveh prostorov. Tišči v premcu je hkrati salon in spalnica. V konico premca so potisnili sedežni kot v obliki črke V, ki ga s spustom ovalne mizice v spodnji položaj in z lesenim pokrovom spremenimo v ležišče. To je dovolj veliko (185 x 165 cm) za glavno spalnico, vendar tukaj nimamo zasebnosti. Pod sedali klopi so sicer oblaženi predali in nekaj prostora je tudi v bočnih omaricah, toda za shranjevanje oblačil je treba uporabiti kar spalnico za goste.

Pred sedežnim kotom je ob levi bok notranjosti postavljen kuhinjski blok, ki je uporabno oglate oblike in pravišnje velikosti. Delovna površina je razdeljena na tri sklope: na desni strani je okrogel umivalnik s pipo, na sredini je kuhalnik z dvema plinskima gorilnikoma, levo od njega pa je znova hla-

dilnik s pokrovom. Pod delovno površino so trije predali in ena večja omarica, nekaj dodatnega prostora je tudi v omaricah v višini glave. Nad delovno površino je tudi bočna okenska lina za prezračevanje.

Nasproti kuhinje je kopalnica, ki je najmanjši del notranjosti. V njej so umivalnik, WC školjka in izvlekljiva ročka za prhanje. WC školjko lahko pokrijemo s plastičnim pokrovom in tako preprečimo, da bi se pri prhanju zmočila, ali pa služi kot sedež, kajti strop je v kopalnici nižji kot drugod v podpalubu in pri prhanju je še najbolj udobno sedeti. Kopalnica ima poleg bočne okenske line tudi ventilator za zračenje.

Vzdolžno ob desnem boku in pod temi klopita je spalnica za goste, ki utegne postati kar lastniška, saj je postelja v njej dovolj velika tudi za dolgine (195 x 165 cm). Poleg tega je postelja kljub nakazanima dvema polovicama nedeljiva, kar je lahko neprijetno. Vzglavje postelje je v delu spalnice, kjer je strop spušen (tam sta tudi bralni svetilki), znova pa primanjkuje prostora za prtljago in oblačila. Slednjim je namenjena le omarica ob vznožju.

V celoti daje notranjost udoben, vendar malce tesen občutek, ki pa ga omilijo odlična izdelava in kakovostni materiali. To je videti tudi v kokpitu in pri vseh podrobnostih, izkušen krmar pa bo dobro in čvrsto izdelavo ter gradnjo začutil tudi v plovlbi.

Plovba

Kakor sem že omenil, si khamsin 34 zasnovno podvodnega dela trupa deli s manjšim mirageom 25, ki slovi po športnih plovnih lastnostih. In večji čoln ni prav dosti slabši. Naklonski kot podvodnega dela trupa ni nikjer manjši od 24 stopinj, kar čolnu že na papirju zagotavlja udobno plovlbo. A globoki V pomeni tudi manj vzgona pri glisiranju, kar pa so snovalci rešili s štirimi vzdolžnimi vodnimi vodili na vsaki strani, ki omogočajo boljše smerno stabilnost, hkrati pa s ploščatimi spodnjimi stranicami prispevajo k hitrejšemu in učinkovitejšemu glisiranju.

Testni čoln je bil opremljen z dvema Volvovim 3,6-litrskima šestvaljnima turbodizeloma KAD 300, ki zmoreta vsak po 285 KM. Možno je izbrati tudi bencinsko motorno različico, a glede na plovne zmogljivosti khamsina z dizeloma za to ni pravega razloga, poleg tega je tudi račun za gorivo tako precej manjši. Motorja sta povezana z duoprop pogonskima nogama, ki pri vrtljajih prostega teka potiskata čoln z najmanjšo hitrostjo štirih vozlov, kar je ravno prav-

vrstni deli, ki jih uporabimo pri notranjosti, imajo na svojih površinah najmanjši možni koeficient trenja.

4: Lepo izdelano notranjost označujejo izbrani materiali in »ameriška« razporeditev s sedežno klopjo v obliki črke V v premcu.





šnja hitrost za plovbo po marini. Pri 1000 motor-nih vrtljajih na minuto khamsin pluje s šestimi vozli, pri 2000 s 14 vozli, 2500 vrtljajev na minuto pa že zadostuje za 24 vozlov. Pri pospeševanju z mesta je turbulenkna obeh motorjev opazna, a nemoteča, še zlasti zato, ker khamsin pri izglisiranju le malce dvigne premec. Še bolj kot pospešek z mesta je impresiven pospešek s potovalne do največje hitrosti, ko khamsin kar poskoči in se izstreli proti obzorju. Učinkovitost pri glisiranju se pozna tudi po tem, da si brez težav lahko sami določite potovalno hitrost: 2800 vrtljajev na minuto pomeni približno 30 vozlov, 3500 pa že 37 vozlov – s to hitrostjo boste zagotovo med hitrejšimi tovrstnimi barkami na morju. Ko smo ročici za plin potisnili do konca, sta se ročni gredi (v zelo kratkem času) vrteli z največ 3800 vrtljaji na minuto, kar je med preskusom pomenilo 44 vozlov. Ob tem velja omeniti, da nas je bilo na čolnu šest odraslih, skoraj polni posodi za gorivo in kup prtljage, po zagotovilih lastnice čolna pa prazen khamsin 34 zmore tudi 47 vozlov. Po izračunih porabi khamsin 34 s to motorno izbiro pri potovalni hitrosti približno 80 litrov goriva na uro, kar bi moralo ob 700-litrski prostornini posod za gorivo zadostovati za več kot 300 milj plovbe v enem kosu.

Khamsin je za uravnavanje trima in stabilizatorjev dokaj neobčutljiv, zato ni treba pogosto segati po obeh kompletih stikal. Je pa zelo občutljiv za ukaze z volanskim obročem, kar veliko prispeva k odličnim plovnim lastnostim. Volanski mehanizem s servojačevalnikom je namreč izredno natančen in zelo odziven ter z le dvema zavrtljajema od ene do druge skrajne točke tudi zelo neposreden. To kar vabi krmarja k hitrim manevrom, ki jih khamsin izvaja z natančnostjo baletke, le napovedati jih je treba sopotnikom in gostom na krovu. Zaradi globokega V-trupa se khamsin namreč ostro nagne v zavoj, a ga tudi natančno spelje do konca – brez izgube vrtljajev ali hitrosti. Lahko zatrdim, da na trgu ni veliko bark te velikosti, ki se tako odločno, natančno in var-

no spopadejo z namišljeno slalomsko progo kot khamsin 34 – in to velja za katerikoli navični trg, ne samo za naš. Čeprav smo imeli med testno plovbo povsem mirno morje, lahko po prehodu čez lastni val predvidevamo, da trup odlično reže valove – vsekakor vzbuja dovolj zaupanja, da bi se s khamsinom brez razmišljanja spopadel tudi z zelo razburkanim morjem.

Windyjev khamsin 34 je pustil zelo dober vtis, presenečen pa bi bil lahko le tisti, ki se je prvič popeljal s katerim od teh norveških čolnov s sredozemsko očarljivostjo. Windy je pred nekaj leti s prenovitvijo celotne palete modelov merila postavil zelo visoko. Do zdaj jih izpolnjujejo vsi windyji, ki smo jih preskusili. Zato tudi pri pogledu na cenik nismo presenečeni, kajti takšne cene imajo tudi tekmeči s podobnimi zasnovami in zmogljivostmi. Khamsin 34 stane okroglih 200.000 evrov (brez dajatev), z nekaj dodatne opreme pa cena še naraste. A če to ni pravično, pa je vsaj logično – kakovost nekaj stane. □

Naklonski kot podvodnega dela trupa ni nikjer manjši od 24 stopinj, kar čolnu že na papirju zagotavlja udobno plovbo. A globoki V pomeni tudi manj vzgona pri glisiranju.

Tehnični podatki

: KHAM SIN 34

Dolžina:	10,36 m
Širina:	3,20 m
Višina:	/
Teža:	4.500 kg
Ugrez:	1,00 m
Nosilnost:	/
Št. kabin:	2
Št. ležišč:	4
Motor znamka:	Volvo Penta KAD 300
Motor moč:	2 x 285 KM
Najv. hitrost:	47 vozlov
Pot. hitrost:	30 - 37 vozlov
Voda:	200 litrov
Gorivo:	700 litrov
Cena:	207.000 evrov + DDV

Informacije: A-mar & Co., telefon: 040 708 070