

Navtika

K A P I T A L

500
malih
OGLASOV

Milijonarjev
**Boštjan
Romih**
o morskih
strasteh

PREDSTAVLJAMO
Beneteau Oceanis •
Clipper 473
Windy Grand •
Mistral 37
Sportlake •
Elan 333 •
Novi policijski •
čoln P-66
Sea Doo GTX •
4-tec supercharged

Vremenarska šola

**Mirana
Trontlja**

Hrvaška
skubi
**slovenske
potapljače**

Ellen MacArthur -
čudežno dekle jadranja

PREGLED PONUDBE JADRNIC DO 9 METROV

Letnik 4 • št. 2 • april 2003 • 850 SIT



9 771580-093805



Veliki maestral

Windy 37 Grand mistral je norveški izdelek, ki nosi ime nam znanega poletnega vetra. Poimenovanje plovil po vetrovih je stalnica podjetja Windy. Zakaj Grand, se bo nekdo vprašal. Zato, ker ima manjšega brata po imenu Mistral. Poglejmo, ali si višji naziv tudi zasluži.

Sašo Meden • foto: Borut Cvetko

Četrtekovo dopoldne je obetalo prav prijetno vožnjo do Monfalcona, tam pa sončen zimski test Windyjevega Grand Mistrala 37. Vremenska napoved je sicer napovedovala možnost padavin, vendar nebo ni kazalo na to. Vsaj ne še. Ko smo tri ure kasneje parkirali v marini v predmestju Monfalcona, pa že nismo bili več prepričani. Nad nami oblaki, pred nami vezan norveški izdelek!

Prvi vtisi

Na prvi pogled nič posebnega. Hitro sem opazil, da gre za plo-

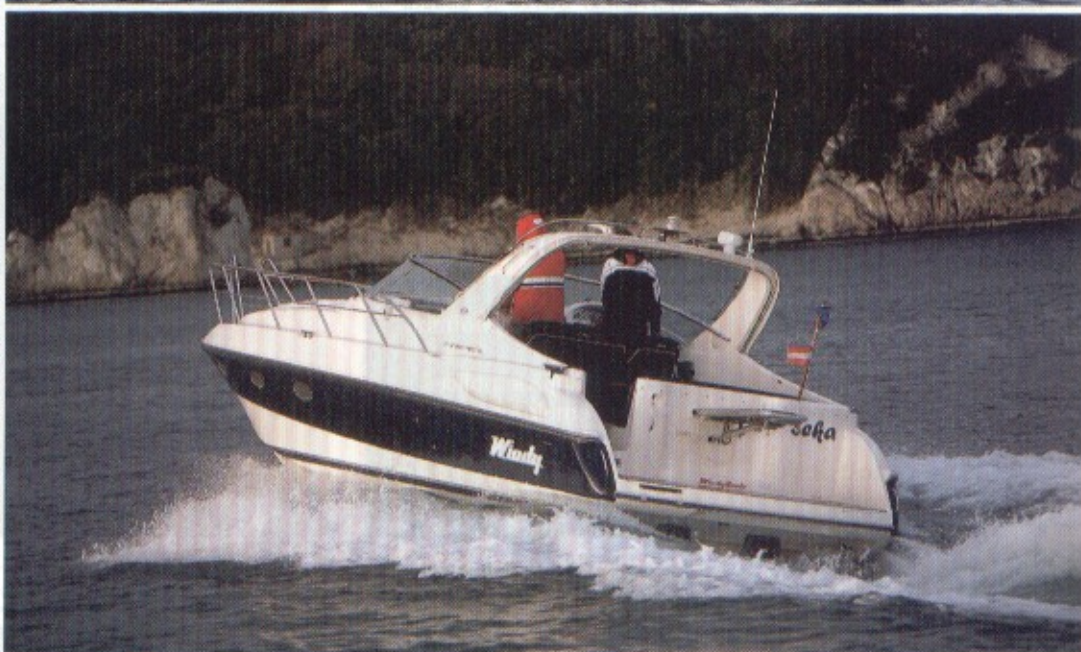
vilo, ki se ga modne muhe ne tičejo. Klasične oblike, ki nikdar ne zastarijo so najboljša garancija, da se lastnik plovila ne bo naveličal. Gliser daje podobo močnega in varnega plovila, ki bo kar užaljeno ob poletnih ja-dranskih bonacah, ko ne bo moglo pokazati svojih pravih plov-nih sposobnosti. Že prvi skok s pomola na kopalno ploščad mi je dal vedeti, da Norvežani pri trdnosti niso varčevali.

V kokpitu

Kopalna ploščad je prekrita s ti-

kom in ima na vsaki strani pokrov, pod katerim se na desni strani skriva lestev za kopalce, na levi pa je odcejalni prostor za kopalno opremo. Kopalna ploščad je opremljena tudi s tušem, ki ima toplo in hladno vodo. Most za prehod na kopno je nameščen sredinsko, upravljamo pa ga iz kokpita z elektrohidravličnim sistemom. Odprl sem vratca na levi strani krme in vstopil v kokpit. Tla so prav tako prekrita z natančno položenim tikom, na desni sta prostorna zofa v obliki črke U in

zložljiva mizica, ki nudi dovolj prostora za šest ljudi. Okrog zofe je ojačitev iz nerjaveče cevi, ki je v kotih izdelana tako, da tvori izjemno domiselna držala za kozarce ali steklenice. Nasproti tega odprtega salona se nahaja hladilnik, da gosti slučajno ne bi ostali brez hladne pijače. Zraven je manjši umivalnik. Ob hladilniku sem opazil dobro viden, hitro dosegljiv in nemoteč gasilni aparat. Na tem mestu se že nahajam pod dovolj visoko postavljenim fiksnim lokom, na katerega so pritrjena



razna navigacijska in ostala pomagala, kot so antene (GPS in VHF), sidrna luč in sirena. Pod nogami sem opazil, da je v tleh pokrov in iz radovednosti sem ga dvignil. Zagledal sem skladiščni prostor, poln vrvi, bokobranov in drugega prepotrebne materiala. Izdelava pokrova in notranjega prostora je natančna in nima ostrih robov ali kakšnih štrlečih delov, kjer bi se lahko kdo ranil. Tik preden sem nameraval vstopiti v kabino, sem vrgl pogled na komandno-navigacijski prostor. Vstop v kabino sem preložil. Klop omogoča sedenje trem osebam, ki imajo skozi vetrobransko steklo dober pregled nad dogajanjem v morju pred njimi. Pred krmarjem se nahaja množica instrumentov, ki so nujni za upravljanje z Grand Mistralom. Naj jih naštejemo kar po vrsti: za lažje vodenje nam je v pomoč avtopi-

lot Autohelm ST 5000+, za navigacijo raytheonov Chartplotter z GPS-om in kompas znamke Suunto. Navigacijsko karto si lahko varno odložimo na pult, zaščiten s pleksi steklom. Ostale naprave so večinoma informacijske narave, kot so prikazovalnik stanja baterij, tlaka olja, temperature motorne vode, obratov motorja, količine goriva, pozicije krmila, stopnje nagnjenosti pogonskih nog, nastavitve flapov, in še bi lahko našteval. Za prenos signala za plin obeh motorjev je vgrajena komanda Volvo Penta EOC z dveh ročicama. Za tiste, ki še ne veste, naj povem, da je to elektronska komanda, ki je izredno natančna, za upravljanje z motorjem pa ima vgrajeno lastno logiko. Malo sem še preizkusil krmilno kolo, ki je bilo fiksno vpeto in ni omogočalo nastavitve. Vendar so pri Windyju po-

skrbeli tudi za to. Nastavitveno krmilno kolo ponujajo ob doplačilu.

Notranjost

Ker se je vreme stalno slabšalo, sem hitro krenil še v notranjost. Po treh stopnicah sem se spustil v širok in malce prenizek prostor zame. Višina v salonu znaša 185 centimetrov, kar je za tri centimetre manj, kot bi jaz potreboval. Res je, da vsi niso tako visoki, kot sem sam, res pa je tudi, da me ne bo konec, če za trenutek malce sklonim glavo. Takoj ob stopnicah se nahajajo vratca omaric, katerih je na vseh plovilih tako ali tako vedno premalo. V najvišje postavljene omarice se skriva radio, ki je povezan na ozvočenje. Zvočniki so razporejeni tako v notranjosti kot v kokpitu gliserja. Preizkusili smo radio malo bolj na glas z namenom, da ugotovi-

mo, če ima jahta "čebelice", ki se rade pojavljajo na plovilih in vozilih. Nič. Tako je prav. Pohištvo je izdelano iz češnjeve vodoodporne vezane plošče, ki je na vseh zaključkih dodelana s polnim češnjevim lesom. Izdelava je natančna in brez nepotrebnih dodatkov, krasi pa jo tudi trdnost. Čista skandinavska racionalnost! Kotna zofa na desni strani ob mizici je za moj okus malenkost premajhna. Dobil sem občutek, da bi se ob tej mizi težko gostile štiri osebe. Ker je gliser delan za počitnikovanje, tudi ni potrebe po večjem notranjem salonu, saj bi Windyjevi arhitekti znali poskrbeti tudi za to. Na desni strani salona sta dva vhoda, in sicer prvi vodi v zadnjo kabino, drugi pa v kopalnico. Ogled teh sledi kasneje. Zdaj je na vrsti kuhinja. Ravno izvedena kuhinja nasproti salona je opremljena z

električnim štedilnikom, pomi-valnim koritom s toplo in mrzlo vodo in hladilnikom. Proizvajalci so mislili tudi na omarice za posodo in pribor, za katere so uporabili prav ves razpoložljivi prostor. Odlično! Osvetljenost salona omogočajo stranska ovalna okna in strešno okno, ki ga lahko uporabljamo tudi kot zračnik. Za ponoči in ob slabši svetlobi pa imamo na voljo stropne luči, ki jih je več kot dovolj. V salonu se nahaja tudi televizija, ki je zadnje čase obvezen gost na plovilih. To je tudi vse. Po mojem okusu ravno dovolj, če izvzamem televizijo, ki je jaz ne bi hotel imeti. Pogrešal sem le knjižno polico, ki bi bila vsekakor dobrodošla. Ob kuhinji stopim skozi trdna vrata, ki se dobro zapirajo in odpirajo v prednjo kabino. Tudi tukaj so izdelovalci mislili na gosta in njegovo prtljago. Česar drugod ponavadi primanjkuje, je tu v

ZGORAJ Pilotski prostor ima vse, kar potrebuje dober pilot

SPODAJ Zunanji salon nudi dovolj prostora za 6 oseb

Vhod v kopalnico, sem takoj uganil. Pokukajmo še sem. Pred mano se je pokazala prostorna kopalnica, skoraj v celoti izdelana iz lično obdelane plastike. Le omarice na steni so izdelane iz lesa, kar poživi izgled. WC je električen, v kopalnici pa se nahaja še pipa, ki je hkrati tuš in umivalnik. Odveč je dodati, da ima tako toplo kot hladno vodo. Odtok je speljan skozi tla do poglobitve v dnu plovila, kjer je nameščena avtomatska potopna črpalka. Dovolj sem videl. Čas je za plovbo.



PREDNOSTI

- ✓ Odlična vodljivost
- ✓ Prostornost kokpita
- ✓ Zvočna izolacija
- ✓ Odlična odzivnost motorja
- ✓ Enostavnost oblik
- ✓ Odlično sidro

POMANJKLJIVOSTI

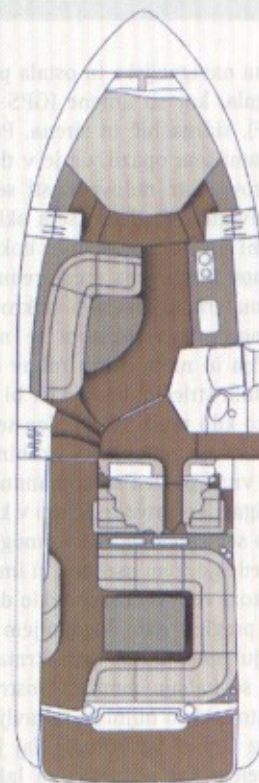
- ✗ Premajhen notranji salon
- ✗ Ni knjižne police
- ✗ Premalo omar v krmni kabini

izobilju. Polički ob postelji, ki segata čez celotno dolžino, in dve omarici ter predali pod posteljo bodo poskrbeli, da obleke ne bodo ostale v torbah od prvega do zadnjega dneva počitnic. Postelja je s 188 centimetri dolžine in na srednjem delu s 190 centimetri širine v območju nekako stalnih mer v podobnih plovilih. Meni se zdi dolžina prekratka, za normalne ljudi pa je čisto dovolj dolga. Kaj moram, če sem prevelik! Tudi tukaj ni vgrajenega nič nepotrebnega. Dovolj sem videl, da se napotim v nekaj korakov oddaljeno zadnjo kabino. Če bi bila to moja kabina bi imel problem s prtljago. Kakor sem prej ugotavljal, da je povsod dovolj omar, jih je v krmni kabini odločno premalo. Le ena. Postelja je široka, vendar zame s 188 centimetri spet malenkost prekratka. No ja, saj bi z veseljem potrpel tisti teden križarjenja, in tudi podaljšal bi ga, če bi mi to ponudili. Skoraj sem že zapustil kabino, ko sem opazil, da ima še ena vrata.

TEHNIČNI PODATKI

Dolžina preko vsega	11,14 m
Višina vključno z lokom	3,34 m
Širina	3,50 m
Izpodriv	6,50 t
Gorivo	810 l
Voda	200 l
Generatorji	Opcija
Motorji	2 x Volvo Penta KAD44(2x250KM)
Hitrost max	38 vozlov
Kabine	2
Višina salon	185 cm
Višina premčne kabine	180 cm
Višina krmne kabine	185 cm
Število postelj	5
Postelja premec (d/š)	188/190(90)
Postelja krma (d/š)	188/180
Toaleta	1
Max št. potnikov	6
Certifikat plovbe	B
Cena (FCO tovarna, brez DDV)	242.000 EUR
Projektant	Hans J. Johnsen
Zastopnik	Amar Nautica

WINDY GRAND MISTRAL 37



WTC, Dunajska 158, 1000 Ljubljana
tel: ++386 1 588 12 09
www.amar-co.si
a-mar@siol.net



ZGORAJ Lično izdelana kuhinja



SPODAJ Notranji salon je malo premajhen

Na morju

No, že škropi. Malo bomo še počakali, saj bo kmalu nehalo. Vendar ni. Ura je že pozna, zato sem obrnil ključ in oba Volvo Penta KAD44 motorja sta tiho zabrnele. Prav ste prebrali. Tiho. Petsto konjskih moči komaj slišno brunda. Odvezali smo gliser in se v dežju podali na odprto morje. Pri prehodu na sprednjo palubo me je malo motil ozek stranski prehod ob kabini, vendar je to normalno, saj s tem pridobimo na prostornosti kokpita in salona. Pohodne površine so rahlo vzorčene in omogočajo dober oprijem v suhem vremenu, med-

in pri presenetljivo majhnem hrupu hitro rezal vodno površino. Nagib sem takoj popravil z nastavitvijo flapov, ki niso bili pravilno nastavljeni. To je bil rezultat našega igranja s stikali, ko smo bili še v marini. Tako, sedaj pa zavoji. Pri ostrih zavojih so se pokazale lastnosti dobro oblikovanega podvodnega dela. Gliser se močno nagne in zavija praktično brez oddrsavanja, kar je zasluga oblike gredlja, pravilnega naklonskega kota dna na zadnjem delu plovila (po zahtevanju proizvajalcev okoli 25 stopinj) in ostrih vzdolžnih linij. Odzivnost na krmilu je bila dobra. Zunaj ni bilo valov, zato sem moral uporabiti lasten val, da ugotovim, kako ga bo Grand Mistral sprejel. Ker ob normalnem glisiranju vala skoraj nisem upočasnil, sem v polglisirajočem stanju ob hitrosti 12 vozlov ustvaril nekaj višjih valov, ki smo jih po obratu dobesedno povozili. Na palubo ni padla niti kapljica razbitih valov. Testirali smo še mejo glisiranja in ugotovili, da je le-ta že pri 13. vozlih, kar kaže na izjemno dobro hidrodinamiko podvodnega dela trupa. Deževalo je vedno bolj, zraven pa je pihnila še ledenomrzla burja, zato smo se odločili za vrnitev. Opravili smo še meritve hitrosti in se v dežju vrnili v marino.

HITROST PLOVBE

1000 vrt./min	5,6 vozla
2000 vrt./min	14,5 vozla
2500 vrt./min	19,5 vozla
3000 vrt./min	26,1 vozla
4000 vrt./min	36,5 vozla

tem ko protidrsnost ob mokri palubi ni najboljša. Pot nas je vodila po več kot miljo dolgem kanalu, kjer smo pri 1000 vrtljajih obeh motorjev potovali z nekaj več kot petimi vozli. Še malo in pritisnil bom lahko na komandni ročici. Na koncu kanala sta bila motorja že primerno ogreta in potisnil sem ročici naprej. Še dobro, da sem se držal za krmilno kolo, drugače bi padel nazaj. Ob krmarjenju sem namreč stal. Odličen pospešek za šestinpol ton težko plovilo. Izredni pospeški so rezultat elektronskih komand in pogonskih nog z duoprop propelerji iz nerjavčevega jekla. Na tem mestu naj dam opombo, da je krmilno kolo nameščeno za kakšnih deset centimetrov prenizko zame in sem moral biti pri krmarjenju rahlo sklonjen naprej, če sem hotel krmilo čvrsto držati. Seveda bi lahko tudi sedel, kar je normalna pozicija krmarja, vendar test je test in ne turistična vožnja. Grand Mistral se je hitro vzpel in takoj nato znižal premec. Rahlo se je nagnil na levo

Končni vtis

Grand Mistral 37 je potovalni gliser trdne izdelave in klasičnih oblik, ki nudi vse potrebno štirim članom posadke. Dnevno lahko sprejme seveda več potnikov, vendar je v osnovi namenjen bivanju štirih. Navdušila me je odsotnost nepotrebne navlake. In prisotnost vsega potrebnega. To je lepoteč, katerega oblika bo trajala in trajala. Odlikuje se po zelo kvalitetni izoliranosti motorjev in s tem skoraj neznatnim hrupom. Odlično požira valove, drži smer in zavija. Brez prevelikih problemov z njim tudi pristanemo, pri čemer nam pomaga bowtruster v premcu. Vse, kar sem sam pogrešal, je bil hard top. Predvsem zaradi dežja, pa tudi poleti bi v močnem soncu njegova senca prav prišla. Rešitev tega problema je Windy že ponudil v obliki izvedenke Grand Mistral 37 HT. Testirani model je imel tudi klima napravo in napravo za gretje, ki jih nismo posebej raziskali, saj spadata med opcijsko opremo.

PRIMERJAVA S KONKURENCO

FOUR WINNS VISTA 328

Dolžina preko vsega	10,70 m	
Širina	3,58 m	
Gorivo	832 l	
Voda	166 l	
Generatorji	Opcija	
Motorji	2 x Volvo Penta (2x320KM)	
Kabine	2	
Toalete	1	
Certifikat plovbe	A	
Cena (FCO tovarna, brez DDV)	131.000 USD	
Uvoznik	As boats, Maribor	

SEARAY SUNDANCER

Dolžina preko vsega	11,43 m	
Širina	3,66 m	
Gorivo	852 l	
Voda	170 l	
Motorji	2 x Volvo Penta KAD 300 EDC (2x306 KM)	
Kabine	2	
Toalete	1	
Certifikat plovbe	A	
Cena (FCO tovarna, brez DDV)	192.000 USD	
Uvoznik	Yucca, d.o.o., Ljubljana	