

VAL

Revija za nautiko in turizem **82**

ŠTEVILKA 82 / SEPTEMBER 2003 / XII. LETO, CENA 1100 SIT, 55 KUN

NAVIKA

Šport

EP IMS 2003
Giraglia Rolex Cup
Klara Maučec
EP 470

reportaže

Salomonovi otoki
Svetilnik Struga
Od Šibenika do Pirana

nasveti

Marinizacija
Menjava jermena
Tehnika
Elektronika

EP laser 2003

Zlati Vasilij

Svetovni premieri

Elan 37 & Power 35

PRILOGA!





① Streha nad glavo

Typhoon 43

Windy 43 typhoon ima v Windyjevi paleti modelov vlogo zastavonoše in ambasadorja vseh značilnih lastnosti teh norveških čolnov. Res je, da bo v kratkem prvič zaplul tudi novi 58-čeveljski zephyros, a nekaj šarma večjih jaht so s postavitvijo čvrste strehe (hardtopa) nad kokpit pred tem uspešno vgradili tudi v zadnjo različico typhoona.

TEKST BLAŽ POŽENEL FOTO KLEMEN GABRJELOČ



Typhoon je v Windyjevi paleti modelov že kar nekaj let, zadnja evolucijska stopnja pa je tudi največja konstrukcijska sprememba od splovitve jahte. Z njo se je Windy pridružil trenutno priljubljenemu trendu čvrstih streh, ki se selijo tako navzgor kot tudi navzdol po paletah modelov.

Čvrsti strehi nad kokpitom bi le težko našli kakšno slabo lastnost, zato pa lahko hitro naštejemo kar nekaj dobrih. Od te, da streha podaljša uporabnost čolna tudi zunaj glavne (poletne) sezone, do te, da lahko zaradi novopridobljenega pokritega prostora drugače razdelimo in oblikujemo uporabne bivalne dele barke. Nekateri izdelovalci, ki so čvrste strehe zasnovali istočasno z drugimi deli svojih čolnov, so sicer odprti kokpit s tem spremenili v salon. Windy je ubral bolj tradicionalno pot in kokpitu pod čvrsto streho dodelil tradicionalno vlogo zunanjega družabnega prostora, ki jo je še poudaril z velikim platnenim sredinskim delom strehe. Tega lahko, kajpak zgolj z elegantnim pritiskom na gumb, zložimo nazaj in potnike v kokpitu znova približamo soncu in svežemu zraku.

Če pa že moramo takšni zasnovi podeliti tudi kakšno slabo lastnost oziroma pomanjkljivost, je to lahko le spremenjen videz barke; zasnova čvrste strehe namreč si-

cer razpotegnjeni, dinamični obliki odvzame nekaj športnosti in elegance in ji nadevne bolj uporaben videz, kar lahko gre v prvi vrsti pripisati višjemu vetrobranskemu steklu in debelo obrobljenim bočnim steklom.

Kokpit in paluba

Windy typhoon je dolg nekaj manj kot 13 metrov in širok skoraj štiri metre, kar poleg prostornosti daje jahti poleg navidezne tudi pravo stabilnost. Ta je očitna že pri krmni stopnici, ki je, pokrita s tikom, postavljena nekaj nižje od tal kokpita in vklesana v krmno. V kokpit vodijo vratca na levi strani krmne stene, v njeni sredini pa je prostoren prtljažnik za vrvi in bokobrane. V tleh stopnice (poleg izvlekljive kopalne lestvice) sta še dva dodatna prtljažnika (z odtokoma).

Kokpit je, kljub zasnovi čvrste strehe nad njim, obdržal značilnosti odprtih kokpitov. To pomeni, da je funkcionalno razdeljen na dva dela. Zadnji del zasedata velik sedežni kot v obliki črke C in zunanji kuhinjski kotiček, prednji del kokpita pa krmarjev delovni prostor in dodatna klop ob levem boku. Vse skupaj je zasnovano in izdelano brez presenečenj, zato pa udobno, prostorno in predvsem uporabno. Skoraj 4 metre širine daje kokpitu že skoraj ladijsko prostornost,



veliko gibalnega prostora in predvsem tudi veliko prostora za prtljago in opremo. Sedežni kot je dovolj velik za najmanj osem oseb, še štirje lahko udobno sedejo na klop v obliki črke L ob krmarjevi klopi v prednjem delu kokpita. Zadnji sedežni kot se s pomikom mizice v spodnji položaj in z dodatnimi blazinami spremeni v ogromno ležišče, k čemur velja prističi še ležišče na za to predvidenem prostoru na palubi – prostora za sončenje je na typhoonu res veliko.

Zunanji kuhinjski del zajema umivalnik, hladilnik in omarico, vse skupaj lahko med plovbo pokrijemo s pokrovom. Poleg prtljažnikov pod sedali klopi sedežnega kota in omarice zunanje kuhinje je prtljagi in opremi namenjen tudi ogromen prtljažnik v tleh prednjega dela kokpita, ki je skoraj tako velik kot kakšna dodatna kabina, hkrati pa služi tudi kot dodaten izolacijski prostor med bivalnim in motornim delom barke. Nasploh se zdi za prtljago in opremo na typhoonu odlično poskrbljeno, saj so tudi v podpalubju na voljo številne prostorne omare in omarice, ki so vse lepo izdelane in obdelane tudi na mestih, ki so sicer očem skrita.

Omeniti velja še prehod iz kokpita na palubo, ki je speljan prek obeh bokov, bolj udoben in varen pa je tisti na levi strani, saj nanj vodijo v bok čolna vklepane stopničke, na desnega pa se morate zavihteti kar s klopi sedežnega kota. Kot je že običajno pri tovrstnih čolnih, je paluba obdana z visoko ograjo, ki sega dovolj daleč nazaj, da zagotavlja dobro oporo pri sprehajanju iz kokpita na palubo in nazaj. Paluba sama je široka in dolga, v sredinskem delu pa je predviden prostor za namestitve ležalnih blazin.

Notranjost

Čeprav je kokpit glavni družabni del čolna, kjer se bo posadka zadrževala največ časa – v različici s čvrsto streho je to še bolj izrazito – del družabnih nalog prevzema tudi podpalubje. Po štirih lepo izdelanih in osvetljenih stopničkih, ki imajo ob desni strani tudi lep lesen oporni ročaj, se spustimo v salon, ki je postavljen ob levi bok notranjosti. Kot je pri takšnih čolnih običajno, ima sedežni kot obliko črke C, mizica na sredi pa ima dve preklopni krili, s katerima jo ustrezno povečamo. Nič ni nenavad-

1. Krmarjev delovni prostor se odlikuje s pregledno, čeprav nekoliko odmaknjeno armaturno ploščo in dobro ergonomijo.

2. Pogled na zelo koristno električno pomično sončno streho.

3. Na kljuno je ograjica opremljena z izhodom.

4. Zunanji bar je opremljen z umivalnikom in hladilnikom.

5. Prostoren, svetel in zračen kokpit – lepo so vidne velike zastekljene površine.

6. Čvrsta streha daje čolnu svojstven videz, vendar mu tudi odvzame nekaj elegancije. A to je stvar okusa ...





1. Občutek prostornosti je zaradi svetle notranjosti še poudarjen. K osvetljenosti največ prispeva na manj običajen način zasnovan vhod v notranjost.

2. Salon ob levem boku je dovolj prostoren za štiri do šest oseb, priročna je preklopna mizica, bočni okni pa omogočata pogled na morje.

3. Lastniška spalnica v premcu je bogato opremljena z omaricami.

4. Spalnica za goste se nahaja pod kokpitom, kljub temu je nad ležiščem dovolj višine.

nega tudi, da lahko iz sedežnega kota naredimo dodatno ležišče, manj običajne so številne omarice v višini oči. Salon ima tudi svoji okenski bočni lini, tako da z zračenjem in s svetlobo ni težav.

Manj običajna je postavitev kuhinje, ki je tokrat pomaknjena naprej in vdelana v desni bok notranjosti. Tako sta salon in kuhinja ločena s približno metrom in pol hodnika, kar samo po sebi ni napačno, nisem pa prepričan, če ne bi bil bolj smiseln obratni vrstni red, torej najprej kuhinja in potem salon. Zdaj mora kuhar hrano v kokpit nositi mimo salona, poleg tega je kuhinja v neposredni bližini vhoda v lastniško spalnico v premcu, kar tudi ni najbolj udobna in diskretna rešitev. Funkcionalnosti, opremljenosti in izdelavi kuhinje ni kaj očitati. Izbrani materiali so vrhunski, ergonomija je popolna, prostora in opreme pa je dovolj tudi za zahtevnejše kuharske posege. Namesto običajnega hladilnika z vratci ima typhoon vgrajen hladilnik z zgornjim odpiranjem (kot skrinja), kuhalnik z dvema grelnima ploščama pa deluje na dizelsko gorivo, ki ga črpa kar iz glavnih posod za gorivo – kar pomeni eno skrb manj. Ne manjkata tudi obvezna mikrovalovna pečica in umivalnik s hladno in toplo vodo, znova pa je na voljo dovolj omaric in predalov – tako zgoraj kot spodaj.

V steni na koncu kuhinjskega bloka so vrata v lastniško spalnico, postavljeno v premec in oprem-

ljeno s sredinsko postavljeno veliko ovalno posteljo. Pod njo je velik predalnik, ob vznožju na vsaki strani pravi omari z obešalniki za oblačila, nekaj sten-skih omaric pa je tudi v obeh bokih spalnice. Na levi strani vznožja postelje so vrata v lastniško kopalnico – ta je namenjena le lastniku in njegovemu/njenemu partnerju. Kopalnica je prostorna, dobro opremljena, WC-školjka in umivalnik pa sta ločena od kabine za prho, v katero se zapremo z vrtljivimi krožnimi vrati. Prijetno presenečenje je dovolj gibalnega prostora med vsemi elementi pa tudi dobra izdelava in uporabnost.

Druga kopalnica, namenjena gostom, je postavljena nasproti sedežnega kota, vhod vanjo pa je pravzaprav skozi preddverje spalnice za goste. Kopalnica je nekaj manjša od lastniške, prostor za prhanje ni ločen od prostora z WC-školjko in umivalnikom, a uporabnosti in izdelavi vseeno ni kaj očitati.

Druga spalnica je postavljena ob desni bok notranjosti in obrnjena vzdolžno. Ležišče je dvojno, z odmičnim sredinskim delom pa lahko obe ležišči združimo ali ločimo. Kot je običajno pri spalnicah, ki segajo pod tla kokpita, je stojna višina na voljo le ob vznožju postelje, naprej proti vzglavju pa je strop precej nižji, a vseeno dovolj visoko, da občutek ni preveč klavstrofobičen. Tudi spalnica za goste je opremljena z nekaj omaricami in predali, manjka le naravna svetloba.



1. Typhoon 43 pri 2.000 vrtljajih pluje s hitrostjo 29 vozlov, pri 2700 pa smo mu namerili kar 38,7 vozlov. Ker so bili motorji novi, jih nismo priganjali do konca, zato je obljuba tovarne o 40 vozlih končne hitrosti realna. Poletni maestral sicer ni naredil visokih valov, zato smo se poganjali prek tistih, ki smo jih ustvarili sami. Nobenih težav za skoraj desettonsko plovilo.

2. Pohvaliti velja preprost dostop do motornega prostora, še zlasti pa njegovo velikost. Motorja, ki sta opremljena s togo pogonsko osjo (edini pogon te vrste pri Windiju), sta dobro dosegljiva z obeh strani.

tresljajev, pri pospeševanju pa hitro prepoznamo značilen pisk obeh turbin.

S plinom prostega teka typhoon pluje s približno 6 vozli, kar je zgornja hitrostna meja za plovbo po marinah. Pri 1000 vrtljajih v minuti je hitrost 9,1 vozla, pri 1500 vrtljajih v minuti pa že 16,5 vozla. Pri 2000 motornih vrtljajih v minuti smo že pluli z 28,9 vozla, pri 2500 vrtljajih pa s 36,4 vozla. S polnim plinom sta se ročni gredi vrteli z 2700 vrtljaji v minuti, kar je pomenilo 38,7 vozla največje hitrosti. Z utečenimi motorji in nekaj igrakanja z obema hidravličnima stabilizatorjema bi verjetno iz čolna iztisnili še kak vozle več, tako da se zdi obljuba tovarne o 40 vozlih povsem uresničljiva.

V typhoona lahko natočite največ 1150 litrov plinskega olja, kar ob pričakovani porabi goriva do 100 litrov na uro plovbe pomeni doseg okroglih 10 ur plovbe, torej povsem primerno za značaj in namen takšnega čolna.

Med preskusom pa se niso uresničile obljube in pričakovanja glede okretnosti čolna, kar je sicer ena

od najprijetnejših značilnosti vseh windyjev. Zaradi togih pogonskih osi in dveh krmilnih listov sta okretnost in odzivnost veliko slabši kot pri zasnovah s pogonskimi nogami, naš preskusni čoln pa je dodatno pestila še prevelika "zračnost" krmilnega mehanizma, zaradi česar nismo mogli opraviti vseh načrtovanih manevrov. Z brezhibnim krmilnim mehanizmom je verjetno precej bolje, a dinamike in športnih plovnih lastnosti vseeno ne gre pričakovati. Zato pa se typhoon oddolži z odlično smerno stabilnostjo in vztrajanjem v ravni smeri – tudi če krmar izpusti volanski obroč iz rok. Odlične so tudi manevrske sposobnosti pri počasni plovbi, lastnik čolna pa se je vseeno odločil še za vgradnjo prečnega motorja v premcu (bowthrusterja).

Med našim preskusom je srednje močan maestral sicer rahlo razbičal morsko gladino med Izolo in Piranom, a vseeno odločno premalo za oceno udobja plovbe. No, typhoon tudi pri prehodu lastnih (ne prav majhnih) valov ni prav nič zaječal, zastokal ali poskočil. Skoraj 10 ton mase in dobra izdelava pač naredita svoje.

Windy 43 typhoon je torej potovalna jahta, namenjena zahtevnejšim morjeplovcem, ki se ne ustrašijo morja ali zahtevnejših potovalnih načrtov. Zaradi pogonske zasnove in dolžine ima tako ali tako raje daljše plovbe kot zgolj skoke iz zaliva v zaliv, z novo čvrsto streho nad kokpitom pa te daljše plovbe niso več omejene z lepim vremenom. Povsem vremensko neobčutljiv novi windy sicer ni, saj je treba za stoodstotno zatesnjenost še vedno namestiti komplet ponjav, a ga lahko vseeno označimo za uspel kompromis med obema zasnovama – odprto in zaprto.

Pri slovenskem zastopniku za windyje hočejo za takšnega typhoona okroglih 408.800 evrov (seveda brez dajatev), kar se zdi veliko denarja, saj za to vsoto lahko izbirate med številnimi potovalnimi jahtami prav tako številnih zasnov. A če znate ceniti skandinavsko temeljito izdelavo in kakovost vgrajenih materialov, se izbira precej zoži. □



Tehnični podatki

: TYPHOON 43

dolžina:	12,95 m
širina:	3,90 m
višina:	4,01 m
teža:	9.200 kg
ugrez:	1,10 m
nosilnost:	6-7 oseb
št. kabin:	2
št. ležišč:	6-7
motor:	2 x Volvo Penta TAMD 75 P EDC
moč motorja:	2 x 480 KM
najv. hitrost:	38,7 vozla
pot. hitrost:	28,9 vozla
voda:	390 l
gorivo:	1150 l
cena:	408.800 EUR (brez DDV)

Informacije: A-mar&co., d. o. o., telefon: 01 568 12 09