

VAL

Revija za navigo in turizem **113**

ŠTEVILKA 113 / OKTOBER 2006 / XVI. LETO, CENA 1100 SIT, 4.60 EVRA, 55 KUN

navtika

IZ VSEBINE

Nasveti
Kompas
Transat 650
Suzuki DF 25
Prednje jadro
VN Slovenije Class 1

ST-5597

BENETEAU
FIRST

TESTIRALI SMO! >>> Slovenski prvi predstavitvi!

First 34.7

Dufour 365 GL

Šola motorne plovbe | Monaco Boat Show 2006 | Islandija | Surfanje na Kreti

REPORTAŽA

Layang



TESTIRALI SMO

Regal 2565





TEST: PALČICA IZ NIZOZEMSKÉ

Midget 31

Midget 31 ni jadrnica, kakršno vidite vsak dan, konfekcijska, konvencionalna, in ni prirejena splošnemu in prevladujočemu okusu. Je barka z dušo, ki ne prepriča s sodobnimi estetskimi rešitvami, sofisticirano tehnologijo niti z izrednimi plovnimi lastnostmi. Je pa zato nadvse uporabna, trdna, varna in se ne ustraši še tako zahtevnega morja. Z eno besedo, jadrnica za ljubitelja in predvsem zaljubljenca, kajti če vas ni prevzela prvi trenutek, ko ste jo zagledali, niste pravi zanjo.

tekst Božidar Peteh / foto Božidar Peteh, arhiv Midget

S pomnim se trenutka, ko sem jo prvič videl in si tudi podrobneje ogledal starejšo in enako zasnovano sestrično midget 26. Bilo je pred petnajstimi leti na navtičnem sejmu v Berlinu; dobro uro sem bil na njej in zdelo se mi je, da mi pripoveduje: »Zate sem narejena!« Mlajša midget 31 je prav taka, samo potegnila se je v dolžino, zato lahko sprejme kakšnega člana posadke več.

Prva posebnost, ki naključnemu opazovalcu pade v oči, ko je barka na suhem, je dolga

Držalo, kakršno je na "sprayhoodu", imajo redka plovila, čeprav je odlično zamišljeno in potrebno.



kobilica. Človek dobi vtis, da gre za plovilo, ki je iz muzeja po pomoti zašlo na navtični sejem, ali pa ga je tja postavil časovni stroj. Vendar ni tako. Na sebi in v sebi skriva veliko sodobnega, ohranja pa tisto staro, kar se je v dolgih letih plovbe po težkih morjih pokazalo za najboljše in nazanesljivejše. Prav presenetljivo pa je nekaj; ne glede na to, kje jo prvič vidite, na kopnem ali v vodi, dobite občutek, da gre za nekaj čevljev večje plovilo in šele številka 31 ob oznaki vas prisili, da jo začnete primerjati z dolžinsko primerljivimi barkami. Zato pa deluje tudi mogočno in prepričljivo. Ni mogoče spregledati, da je sorodna motornim jadrnicam (motorsailer), tudi zato, ker je njena kabina zgrajena v dveh ravneh. Zadnji del ob vhodu je dvignjen toliko, da je v njem dovolj višine tudi za nadpovprečno visokorasle.

Paluba

Ko prvič stopite na barko, dobite občutek izjemne trdnosti plovila, ki jo občutite z nogami, zato se vam zdi, da ste na večji jadrnici. Preprostejši in primernejši je vstop s premca, kjer široka soha, globoko ugreznjen sredinski del ograje in čist prehod ob prednjem

jadru omogočajo dostop tudi manj gibčnim osebam in takim s polnimi rokami prtljage. Temu je prilagojena tudi lokacija sidrnega vitla na levi strani, na desni pa je dovolj pro-

Midget

Jadrnice znamke midget izdelujejo na Nizozemskem v družinskem podjetju "Jachtwerf Gebr. de Kloet B.V.", ki ima dolgo tradicijo izdelave plovil. Serija midget je nastala leta 1980 (midget 26), leta 1990 pa jo je dopolnila enaintridesetica. Takoj je treba povedati, da ne gre za velikoserijski izdelek, ampak za klasično obrtniško izdelavo, zato zagleda luč sveta na leto le nekaj več kot pet plovil, pa še ta niso povsem enaka. Gre pač za to, da se, kolikor se da, prilagodijo potencialnemu kupcu, mu prilagajajo raspored, opremo in še kaj. Višja cena obrtniške izdelave je poplačana z visoko kakovostjo in osebnim lastnikovim pečatom. Pa še nekaj je treba omeniti: v tem podjetju so se specializirali za izdelavo navtične opreme iz nerjavnega jekla, ki je ne izdelujejo samo za svoje potrebe, ampak tudi za druge. Da so mojstri svoje obrti, dokazuje dejstvo, da je še po nekaj letih uporabe na njihovih izdelkih težko najti rjasto packo!

stora za pokrov sidrnega jaška in seveda za udobnejši prehod. Tega ne moremo reči za krmni del, kjer je zaradi ozke krme in krmila, postavljenega zunaj trupa, dostop težji. Tudi zato je midget redko privezan s krmo ob pomol.

Udobnost in varnost hoje zagotavlja vsa paluba. Posadki pomaga visoka in trdna ograjica, dovolj pa je tudi lesenih ročajev po vsej dolžini kabine. Marsikdo se bo čudil vpetju stranskih pripon, saj sta vršna in zadnja podkrižna pritrjeni na rob trupa, prednja podkrižna pa na rob kabine, nekatere pa bo to vijuganje med njimi tudi motilo. Toda tudi taka rešitev ima dobre strani, saj pomeni dodatno varovanje. Manj udobna je hoja je le ob kokpitu, saj je ta po vzoru sodobnih jadrnic dokaj širok, je pa zato bivanje v kokpitu toliko lažje tudi za številčnejšo posadko.

Ne moti ga niti škota glavnega jadra, postavljena pred vhod, niti dolgo rudo. To je skupaj s krmilom skonstruirano tako, da se med mirovanjem skoraj samodejno umakne v levo ali desno, še bolje pa je, da ga sami porinemo tja, da nas ne preseneti z nenadnim premikom in ropotom ob udarcu v ograjni stebriček. Po svoje je taka rešitev precej zanimiva v primerjavi s klasičnimi jadrnicami, kjer je treba krmilno ročico dvigniti in jo privezati, pa še vedno je moteča sredi kokpita. Na midgetu se z odmikom ruda sprosti ne le kokpit, ampak tudi njegov zadnji del s krmnim spraviplom. Tako izdelano krmilo in rudo omogoča še nekaj, česar ne vidite na običajnih barkah. Avtopilot je tu postavljen čisto v krmo in je zunaj dosega običajnega gibanja, kar pomeni veliko prednost pri daljših plovbah z avtopilotom. Če bi se za take primere dalo nekako zložiti prednji del argole, bi bila prostornost kokpita popolna.

Projektant je v kokpitu poskrbel za ergonomijo, ki se sicer nagiba k udobju, zadovoljuje pa tudi jadralne zahteve. Tako ima krmar dostop do škode glavnega jadra in uzd genove. Oba glavna vitla sta postavljena ne samo dostopno, ampak tudi tako, da njuno vrtenje ne zahteva posebne telovadbe. Vitla dvižnic sta postavljena klasično levo in desno od vhoda v kabino, kjer sta tudi niza štoperjev, škoda le, da iz kokpita ni mogoče nastavljanje drsnika škotin. Izrazito je poudarjena zaščita kokpita, saj je zavarovan z vseh strani in tudi bolj negotovim članom posadke daje občutek varnosti in jih ščiti pred neljubim pršcem valov. Dodatno pa k temu prispeva še ponjava na ograji, ki jo je imela testna jadrnica.

Komplet instrumentov Rymarine je postavljen desno od vhoda, na obeh straneh pa sta po eno lično okroglo retrookno obeh krmnih kabin. Za kompas so našli mesto v prednji steni dna kokpita, kjer po njihovi oceni najmanj moti, pa tudi dodatno je zaščiten pred morebitni udarci. Tam je predvsem zato, da je stena kabine gladka in primerna za udobno naslanjanje, kadar se nam to zahoče. Skratka, idealen kokpit tudi za naše podnebne razmere z veliko sonca. Po želji ga je mogoče opremiti z biminijem, česar pa si lastnik jadrnice, s katero smo jadrali, ni omislil.

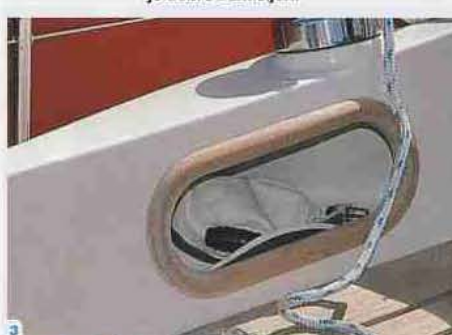
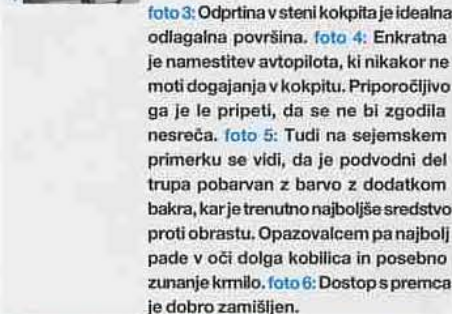
Za varnost hoje je poskrbljeno tudi s pravšnjimi oblogami proti zdrsu. Vse pohodne površine zunaj kokpita so pokrite s kakovostno tanko in lahko oblogo znamke TBS, katere barvo si vsak lahko izbira po svojih željah. V kokpitu prevladuje tikov les, vendar ne kot klasično izdelana paluba, ampak kot montažna mreža letvic. Prednost te rešitve je v preprostosti izdelave in vzdrževanja, udobno pa je tudi to, da se



foto 1: Za doplačilo dobite tudi sedeže v krmni ograji. Zelo dobro jih je imeti!

foto 2: Jambor je narejen tako, da ga je mogoče v nekaj minutah podreti, delo olajša okovje na boku, postavljeno v center osi gibanja jambora pri podiranju.

foto 3: Odprtina v steni kokpita je idealna odlagalna površina. **foto 4:** Enkratna je namestitve avtopilota, ki nikakor ne moti dogajanja v kokpitu. Priporočljivo ga je le pripeti, da se ne bi zgodila nesreča. **foto 5:** Tudi na sejemskem primerku se vidi, da je podvodni del trupa pobarvan z barvo z dodatkom bakra, kar je trenutno najboljše sredstvo proti obrustu. Opazovalcem pa najbolj pade v oči dolga koblica in posebno zunanje krmilo. **foto 6:** Dostop s premca je dobro zamišljen.



med dežjem voda ne nabira na sedalnih površinah, ampak odteka pod letvicami. Kokpit se prostorsko širi tudi nazaj, kjer je v krmnem delu globoko spravilo za različne namene, prostor za bivanje (posedanje) pa predstavlja tudi sedeža, ki sta oblikovana v krmnih ograjah. Očitno se je ta "pogruntavščina" čez lužo prišla tudi tu in skoraj ni barke, ki tega ne bi ponujala v serijski opremitvi.

Notranjost

Srce spet poveča utrip, ko se podate v notranjost. Če si je predhodno niste ogledali v prospektu in ste zagovornik konvencionalnih rešitev, vas bo razporeditev presenetila. Še najbolj je razvidna iz priložene risbe, vendar jo kljub temu opišimo. Spalni kabini sta v krmnem delu, osrednji dnevni prostor pa je pomaknjen v center in deloma celo sprednji del. Največ prostora zavzema zelo velik salon v obliki črke U, kjer lahko

Jambor je narejen tako, da ga je mogoče v nekaj minutah podreti, delo olajša okovje na boku, postavljeno v center osi gibanja jambora pri podiranju.



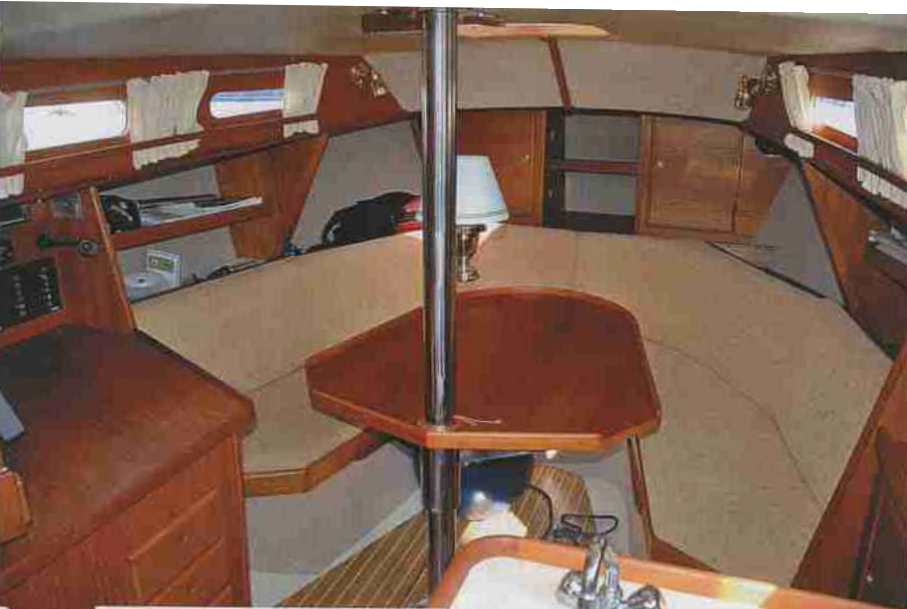
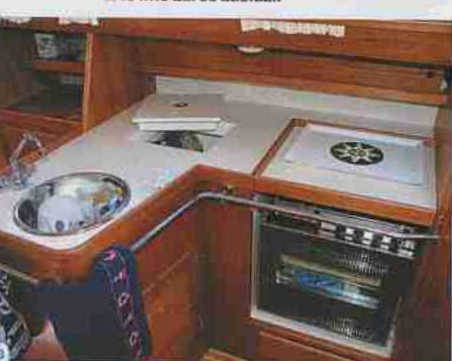


foto 1: Pogled v osrednji salon z vhoda. V ospredju je velika miza in okoli nje precej prostora za goste. Po potrebi se miza zloži in spremeni v veliko ležišče. **foto 2:** Krmni kabini sta dovolj veliki za dve osebi tudi v predelu nog in sploh nista klaustrofobični. **foto 3:** Kuhinja. **foto 4:** Toaletni prostor sicer ni kraljevskih dimenzij, toda za tistih pet minut na dan **foto 5:** Predprostor leve krmne kabine res ni velik, je pa dovolj visok. Pri vzpenjanju na posteljo je treba malo potelovaditi. **foto 6:** Navigacijska miza, ki si to ime zares zasluži.



ob dolgih večerih brez drenjanja sedi osem oseb. Je idealen za družabne igre in pogovore. V primerjavi z drugimi plovili te velikosti tu ni nobenih težav z višino, saj je tudi najskrajnejši del dovolj visok za visokorasle posameznike. Če je potrebno, se skrbno oblikovana miza spusti na nižjo raven, tako da dobimo nadvse udobno in uporabno dvojno ležišče.

Desni bok osrednjega dela zapolnjuje kuhinjski blok v klasični obliki črke L in ima vse, kar imajo veliki. Dovolj je tudi odlagalnih površin za kuhinjske potrebe, posebej omenimo le hladilnik. Poganja ga preverjeni agregat Frigoboat z zunanjim delom v vodi, ki odvaja toploto hladilnika v morje, kar pomeni prihranek pri energiji za vsaj 30 odstotkov.

V levem osrednjem delu nasproti kuhinjskega bloka je dovolj velik toaletni prostor, stena sanitarnega dela proti premcu pa se uporablja za namestitve kraljevsko velike navigacijske mize, ki bi jo prej pričakovali na jadrnici, dolgi 50 čevljev. Opremljenost je izjemna, prostora dovolj, tako da človek spregleda dejstvo, da je navigacijski prostor nekoliko preveč oddaljen od vhoda oziroma kokpita. Tu je vse razen radijske postaje, ki ima svoje mesto v niši poleg vhoda in je očitno namenjena uporabi neposredno iz kokpita in ne za okras, kot se to dogaja na večini sodobnih bark.

Krmni kabini sta pričakovanih mer, le pri nogah se malo bolj zožita, kot bi bilo udobno. Tudi višina ni od muh, saj smo namerili dobrih 185 cm v predprostoru, ki ob svoji pravšnji širini omogoča oblačenje tudi v zahtevnejših razmerah. Nekaterim ne ugaja, ker je treba za dostop do postelje in pri vstajanju iz nje malo potelovaditi, vendar resnih jadrancev to ne moti, saj si celo želijo malo tesnejše ležišče, kjer je manj nevarnosti za premetavanje na divjem morju. Osvetlitev je skromnejša, čeprav prostor osvetljujejo kar tri okna: obe manjši sta okrogli in usmerjeni v kokpit, tretje je na boku kabine.

Pod ležišči so skriti rezervoarji, ne manjka niti v zadnjem času obvezen fekalni tank. Na sredini med obema kabinama pod stopnicami vhoda je motor, ki ga lahko kupec izbira sam. Barka potrebuje vsaj 20 konjev za premikanje skoraj 5,5 tone izpodriva, toda ne na mirnem morju, seveda, ampak na valovitem in v vetrovnih razmerah. Na testirani jadrnici so namestili štirivaljni mitsubishi pod blagovno znamko Vetus s skoraj 30 konji, kar je bilo dovolj za umirjeno in hitro plovbo brez podrhtavanja, pretiravanja z vrtljaji in zmernim hrupom v kabini, ki po meritvah kolegov nemške navtične revije ne presega 75 decibelov pri 2600 vrtljajih, ko jadrnica doseže hitrost šest vozlov. Pri višjih vrtljajih se hitrost dvigne le malo, toliko bolj pa poraba in obremenitev motorja, zato bomo z višjimi vrtljaji pluli le občasno, ko ne bo druge izbire. Glede na to, da je izhod osi čisto na krmu in da je postavljena skoraj vodoravno, je prav tako postavljen tudi motor, kar samo izboljša pogoje za trajnejše delo. Motor je dostopen z vseh strani (od spredaj z dvigom stopnic in iz obeh krmnih kabin), kar omogoča hitro in preprosto servisiranje.

Konstrukcija

Konstrukcija plovila je izjemno trdna, kar je treba posebej poudariti in omeniti ključne dele. Osnova je poln laminat trupa, paluba je večinoma izdelana v sendviču, s trupom pa je spojena s preklopom, vijaje-njem in dodatnim laminatom z notranje strani. Tako

trup in paluba postaneta ena in ista kompaktna celota z veliko trdnostjo, dodatno trdnost pa daje vgradnja pregradnih sten, saj je vsaka laminirana na trup in ni lepljena z elastičnimi lepili. Zato je mogoče pohištvo in pregradne stene postavljati šele pozneje, kar seveda dovoljuje samo obrtniški način izdelave. Trup odliva v specializiranem podjetju, ki se ukvarja samo s tem in dela za več naročnikov in vrst plovil. Podjetje slovi po tem, da po nanašanju ločilnega sredstva v podvodnem delu najprej nanesejo dva sloja bakrene epoksidne barve (epoksidna smola, v katero je vmešan prah iz čistega bakra), ki deluje kot protiosmozna zaščita in hkrati tudi kot sredstvo proti obrasti; o sredstvih proti obrasti (antifoulingih) na bazi čistega bakra pripravljamo tudi daljši prispevek. Šele pozneje nanesejo gelcoat in laminat. Praksa je pokazala, da je plovilo z bakrom proti obrasti zaščiteno več let, zato ni potrebno vsakoletno dvigovanje in barvanje.

Veliko pozornosti so namenili vsem napeljavam, ki so vse dvojno zaščitene, in sicer tako, da so speljane v gladkih ceveh. To pomeni zaščito in hkrati preprosto delo, če pride do zamenjave. Nekateri sodobni izdelovalci to opuščajo, ker naj bi se v ceveh nabiral kondenz. Delno je to res, vendar se je pojavu mogoče preprosto izogniti. Cevi je treba postaviti tako, da voda vedno odteče proti dnu na prosto in se ne nabira v kakšnem zaprtem žepu.

Na plovbi

In zdaj najpomembnejše: plovne in jadralne lastnosti jadrnice. Kdor pričakuje, da bo s to jadrnico ravnal tako, kot je to mogoče s sodobno jadrnico, se moti. Dolga kobilica pač zahteva znanje in prakso, ki sta nujna predvsem pri vzvratni plovbi v marinah. Odzivanje na položaj krmila je sicer boljše kot pri nekaterih drugih jadrnicah z dolgo kobilico, je pa drugačno kot pri plovilih s kratkimi kobilicami in prefinjeno oblikovanimi krmili, kjer je mogoče nekatere obrniti tako rekoč na mestu. Pri midgetu se to ne posreči, z nekaj vaje pa jadranci postanejo umetniki in znajo kmalu izkoristiti tudi prednosti dolge kobilice – manjši zanos in odlična smerna stabilnost. To pride do izraza predvsem pri jadrnanju, kjer je po dobrem trimu jader krmilo lahkotno in odzivno.

Standardno opremljene jadrnice imajo jambor visok 12,5 metrov nad vodno črto, kar je prilagojeno plovbi v holandskih kanalih. Po želji namestijo meter višjega, kar se pozna pri večji "garderobi" in seveda večji odzivnosti barke v šibkejših vetrovih. Ni pa mogoče pričakovati, da se bo dobrih pet ton težko plovilo odzivalo eksplozivno. Zato je stabilno v smeri in hitrosti, lastna inercija pa kompenzira posamezne luknje v vetru.

Ko sem imel poleti priložnost, da sem en dan užival na njej malo severno od Amsterdama, sem se počutil kot na svoji barki, ki ji je konceptualno sorodna. Zato je bil preskok z moje jadrnice na midget 31 lahek in tudi izhod iz ozke prenapolnjene marine ni bil zapleten. Večji kot plovbe v veter, počasno, vendar zanesljivo odzivanje, malo ali nič poskakovanja ... vse te lastnosti so mi bile domače in so vzbujale navdušenje. Izjemno majhen nagib pri vožnji v veter je dokazoval, da je mogoče prve krajsave pričakovati šele po 20 vozlih vetra in več, kar je za to dolžino plovil redkost.

V plovbi bodo predvsem uživali tisti, ki jim ni do nabrušenih regatnih manevrov, ki želijo umirjeno



plovbo, ki potrebujejo občutek varnosti in ki se ne bojijo ostati na morju malo dlje od obale ali se celo podati na veliko lužo. Midget ima atest za plovbo v območju A (ocean) in je grajen tako trdno, da mu lahko zaupate v vseh razmerah. Predvsem pa ste lahko brez strahu, da bi vam, na primer, odpadla kobilica, kar se je pri serijskih jadrnicah že zgodilo.

Platno na ograji izjemno dobro zaščiti že tako varen kokpit. Tu je dobro vidna posebna oblika krme, ki svoje prednosti najbolj pokaže na visokih krmnih valovih.

Sklepna misel

Ali je kaj, kar pri Palčici zmoti? Vsekakor in na žalost predvsem cena, ki presega sto tisoč evrov, ob tem pa je na seznamu dodatne opreme marsikaj, kar je pri drugih plovilih že samo po sebi razumljivo (navijalo genove, priključek za 220 voltov in še kaj podobnega). Marsikoga bo cena odvrnila od želje po nakupu in večina nepoznavalcev si bo pač poiskala druge cenejše rešitve na trgu komercialnih plovil. Redki poznavalci si bodo privarčevali še tistih nekaj evrov in kupili plovilo, ki ga lahko uporabljajo leta in jih morda celo preživi. Je pa zanimivo, da si lahko midget 31 omislite v kit različici, kar bi se marsikateremu samograditelju tudi splačalo, saj bi jadrnico verjetno dokončal za manj denarja, kot ga zahtevajo Nizozemci. □



TEHNIČNI PODATKI

: MIDGET 31

Celotna dolžina	9,55 m
D.v.č.	8,80 m
Širina	3,10 m
Ugrez	1,35
Izpodriv	5,4 t
Balast	2,4 t
Glavno jadro	43,8 m ²
Genova I	23,8 m ²
Flok	17,0 m ²
Tank za gorivo	90 l
Tank za vodo	200 l
Fekalni tank	75 l
Stojna višina v salonu	191 cm

informacije: www.de-kloet.nl