

Energija

Archambault 40 vas ne bo pustila ravnodušnih, še posebej, če so vam jadrne lastnosti ter občutek pod jadri pomembnejši od razkošja in udobnosti. Enostavno, a prepričljivo, tako bi na kratko opisali jadrnico, ki seva energijo tudi, ko je dobro privezana k obali.
tekst IGOR ORLOV / foto ROBERT TROBEC



TEST ARCHAMBAULT 40

“Bateaux Archambault” ni velika ladjedelnica. Ustanovljena je bila leta 1954 in se ponaša z uspešno zgodovino. Nameščena je relativno globoko v deželi Francije, blizu mesteca Châtellerauld, okrog 200 kilometrov severovzhodno od La Rochella. Ladjedelnica, ki stalno zaposluje 36 ljudi, trenutno ponuja štiri serijske jadrnice: 6,6-metrsko Sprinto, 7,6-metrsko Surprise, 10-metrsko Grand Surprise ter 12-metrsko Archambault 40. Paleta ni velika, a je zelo zanimiva. Surprise, zasnovana daljnega leta 1977, je še vedno aktualna in se odlično prodaja. Do danes so jih prodali že 1400, največ v Franciji in Švici. Nič manj zanimiva ni nova, vitka, rasna jadrnica Grand Surprise. Najmanjša jadrnica iz serije Sprinto je bila leta 1997 v časopisu “Voile Magazine” izbrana za jadrnico leta. Z isto nagrado se je v preteklem letu okitila tudi njena največja sestra Archambault 40.

Največja, a zdi se, da tudi najatraktivnejša jadrnica iz serije tega francoskega proizvajalca je Archambault 40. Zelo široka krma, precej dolga vodna linija in nizek trup ustvarjajo vznemirljivo in znatno drugačno jadrnico od večine tekmovalno-potovalnih sodobnih jadrnic, ki jih najpogosteje zaznamujejo linije trupa, posebno prilagojene premeru IMS. Projektanti Archambault 40 niso bili obremenjeni z IMS, jadrnico so projektirali po svojem okusu, zmožno, da

za sabo pusti vse tekmece v open in drugih handicap sistemih. Rezultat koncepta, ki so ga zastopali priznani arhitekti Joubert-Nivelt, je dinamična jadrnica z obilo stabilnosti v trupu ter zelo atraktivnega in svežega videza.

Na palubo A 40 smo stopili preko široke, odprte krme in se znašli v zelo prostornem, lahko prehodnem kokpitu, ki se razprostira na skoraj dveh petinah dolžine plovila. Kokpit ni le nadpovprečno dolg, ampak je, zahvaljujoč izdatni širini trupa, tudi širok. Razdeljen je na dva dela: prednji del, bolj zaščiten, z dvema klopema, namenjen predvsem tistim, ki so med jadranjem manj aktivni, ter zadnji del, v katerem dominira velik krmilni obroč, rezerviran za tiste, ki dejavno sodelujejo pri jadrnanju. Prostornost in funkcionalnost kokpita dodatno okrepi zelo preprosta in uporabna palubna oprema. Nameščena je tako, da omogoča maloštevilni in številnejši posadki optimalen nadzor nad jadri in snastjo. Škote glavnega jadra (“German Sheet System”) uravnavamo s parom vitel, nameščenih za krmilnim obročem, skorajda na sami krmi. Tik za vitloma, na tleh kokpita, je nameščen precej dolg drsnik škode glavnega jadra in od tam dalje, proti krmi, je prostor rezerviran predvsem za člana posadke, ki uravnava glavno jadro. Odlična rešitev, saj tej, na jadrnici pomembni osebi omogoča izreden pregled nad jadrom in nad celotno jadrnico ter ponuja veliko



prostora za nemoteno delo s škotami glavnega jadra in hkrati z zadnjo napono. Ker vrvi glavnega jadra niso nameščene daleč od krmilnega kolesa, nastavljanje glavnega jadra lahko občasno prevzame tudi krmar, kar je dobrodošlo, ko je na jadrnici maloštevilna posadka. Krmarju je pri roki tudi par vitel (nameščenih pred krmilom, bliže središču plovila), s katerima nastavlja premčna jadra. Tako nameščeni vitli, nekoliko oddaljeni od klopji, se lahko udobno uporabljata iz sedečega položaja, ko delamo z eno roko (krmar tako lahko z eno roko drži kolo, z drugo zategne škoto). Vendar, če želimo z vitlom nategovati premčno jadro z obema rokama (pri hitrejših manevrih in močnejšem vetru), je optimalen samo stoječi položaj. Tretji par (samonavijalnih) vitel je nameščen na krovu kabine, takoj za stoperji. Z njihovo pomočjo, kot je to običajno, uravnava dviznice, krajšave in pritegujemo spodnji rob glavnega jadra. Priteg debela in priteg debela špinakerja sta podvojena, tako da lahko z njima upravljamo na obeh bokih jadrnice. Preko kabine do kokpita sta speljana tudi sistem za izvlek poševnika ter upravljanje s sprednjim rogljem genakerja (retriever). V kokpit so vzdolž palube speljane tudi

komande drsnika škot genove ter vrv za navijalnika genove. Palubna oprema na A 40 je zelo obsežna in omogoča jadrnanje s špinakerjem ali genakerjem, z navijalno ali navadno genovo ter je dobro prilagojena tako maloštevilni kot tudi kompletni posadki, kar bo zagotovo zadovoljilo regatne in hkrati počitniške jadrnalce. Pripisimo še, da je, ne glede na mnogo vrvi in opreme, paluba Archambaulta 40 pregledna in vsebuje obilje čistih površin. Zaradi majhne višine trupa v kokpitu ni mnogo prostora za odlaganje, vendar je zanimivo razporejen in dobro izkoriščen. Za odlaganje drobne opreme sta predvidena dva "suha" prostora v bokih na sami krmni. Nekoliko večji predmeti se lahko pospravijo pod kokpit skozi okensko odprtino v tleh kokpita, nameščeno med drsnik škote glavnega jadra in krmilno kolo. V prednjem delu kokpita, pred kolesom, je še ena odprtina v podu kokpita, predvidena za napihljiv rešilni splav. Zahvaljujoč svoji odprtosti in širini je krmni del kokpita zelo uporaben za kopalce. Poleg mesta z utori za stopnice na krmni je v levem boku jadrnice tudi tuš s sladko vodo.

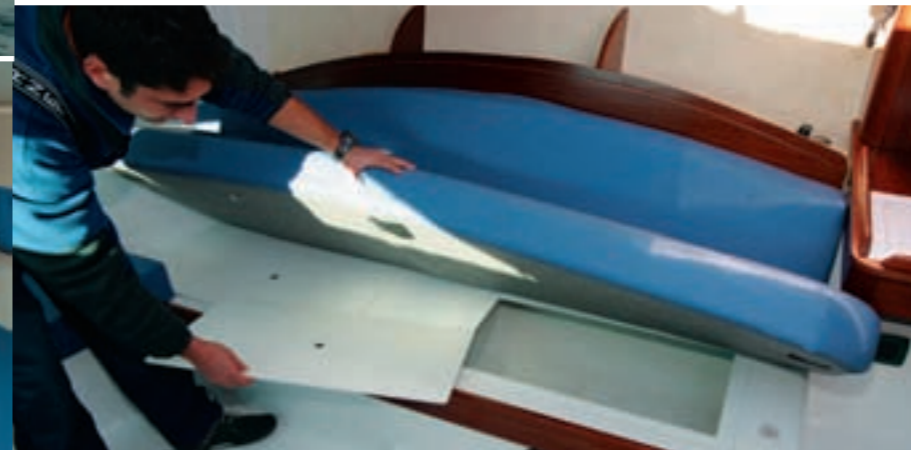
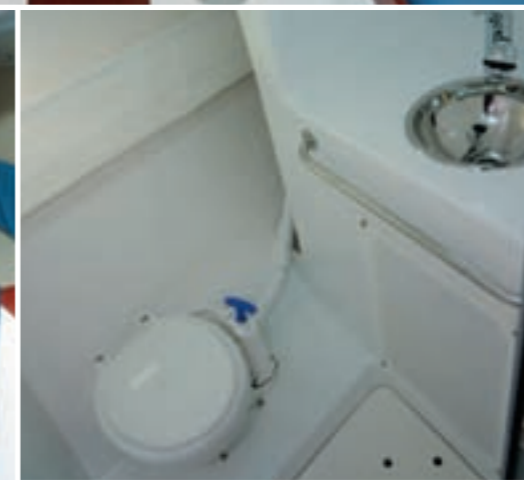
Vzdolž širokih bokov z lahkoto pridemo do precej čiste in

prostrane premčne palube. Prehodnosti palube ne motijo dodatne nožice, ki učvrščuje stebričke ograje. Premčna paluba je zelo enostavna in funkcionalna. Poleg dobro oblikovane premčne ograje in dveh optimalno velikih in dobro postavljenih bitev najdemo tu večjo palubno odprtino, pod katero je prostor za sidrno verigo ter sidra. V istem skladiščnem prostoru se je poleg prostora, rezerviranega za zlozljiv poševnik, našlo mesto tudi za električno vitlo.

Premišljenost, enostavnost in posebnost tega plovila se zrcalijo ne samo na palubi, ampak tudi pod njo. Tam so samo trije ločeni prostori: salon, premčna kabina in toaletni prostor. Salon, ne glede na svojo relativno majhno višino (okrog 180 cm), deluje zračno in zelo prijetno, največ zahvaljujoč nenatranosti in velikim belim površinam. V osrednjem delu salona, pod značilnimi pozornost vzbujajočimi polkrožnimi okni na kabini, so nameščene oblazinjene klopi. V velik medprostor, bliže desni klopi, se lahko postavijo manjša salonska miza in dve sklopljivi pručki. V levem boku jadrnice, bliže premcu, je nameščena skromna kuhinja. Opremljena je le z najnujnejšim: z lijakom, s kar-

danskim kuhalnikom (pečice ni) ter z nekoliko skladiščnega prostora za odlaganje živil in posode. Nasproti kuhinje, v desnem boku, je precej velik in svetel toaletni prostor, v katerem je predviden tudi prostor za odlaganje mokrih oblačil. Bliže krmni, za oblazinjeno klopjo v levem boku jadrnice je ladijski hladilnik s praktičnim barom, v desnem boku, nasproti hladilnika, takoj zraven stopnic na palubo, pa je navigacijski kotiček. Kotiček v pravem smislu besede. Majhen, a uporaben. Še bliže krmni, pod klopjo v kokpitu, sta dvojni ležišči, ki nudita le najosnovnejše udobje. Dostop do ležišč je ozek, zato je potrebno nekoliko spretnosti in gibčnosti, da pridemo do njih. "Spalni bunkerji" niso široki in posadki ne nudijo omar ali polic za odlaganje oblačil, ampak le žepe iz blaga. Znatno več udobja najdemo v premčni, lastniški kabini, ki nudi zasebnost, največje dvojno ležišče ter dovolj prostora v omarah. Omenimo še, da se ravne in dovolj velike klopi v salonu lahko odlično uporabijo tudi kot ležišča.

A 40 tako poleg na videz všečne in prijetne notranosti nudi manj udobja kot večina jadrnic njene dolžine. Vendar je potrebno poudariti, da je notranost jadrnice zavestno špar-



tanska in ima svoje uporabne prednosti. Njeni enostavnost in praktičnost bosta prišli najbolj do veljave na regatah ter daljših neprekinjenih jadranih, ko je funkcionalnost važnejša od udobja ali zasebnosti. Velik, zračni salon je prilagodljiv in se lahko organizira tako, da v njem udobno sedi celotna posadka. No, če odstranimo relativno majhno salonsko mizo (ki nima posebne uporabne vrednosti, ko je jadrnica nagnjena ali se ziba na valovih), se na tleh salona pridobi velika površina za zlaganje špinakerja ali genakerja, ali za eventualno krpanje jader. Vzdolž salona se v jadrnici lahko urejeno odložijo tudi draga regatna premčna jadra. Minimalistična ureditev notranjosti, z zelo malo lesenega pohištva, in odlična končna obdelava plastike (ne le na vidnih delih) pripomorejo, da je jadrnica zelo enostavna za vzdrževanje in čiščenje. Takšna ureditev notranjosti se seveda v prid tudi prihranku teže.

Testna A 40 je bila opremljena z dvema vrstama jader: z

regatnimi ter s potovalno počitniškimi jadri. Priložnost smo imeli jadrati s slednjimi, debelejšimi in težjimi jadri ter z navijalno genovo. Veter ni bil radodaren v oblačnem in tihem zimskem dnevu, ki nam je bil usojen. A tudi v danih okoliščinah smo lahko občutili, da je A 40 jadrnica v pravem smislu besede. Na samem začetku plovbe, ko še nismo začeli z meritvami, je proti vetru z le nekaj nad 5 vozli zajadrila prepričljivo in občutno hitro. Pod nogami smo lahko čutili, kako se ob blagih sunkih A 40 le neznatno nagne ter lahko pospešuje. Močan vtis je na nas naredilo tudi veliko titansko krmilno kolo, ki je izredno občutljivo, natančno in zelo lahko. V vožnji krmar uživa dobro oporo ter dober razgled na obzorje in jadra. Krmar ima na očeh tudi vse potrebne instrumente; na A 40 sta dva manjša magnetna kompasa, nameščena na bokih, zelo blizu krmilnega obroča, medtem ko so ostale pomembne navigacijske in meteorološke informacije vidne na elegantnih zaslonih,

pričvrščenih na jambor. Vse komande jader in snasti so se med plovbo v šibkem vetru odlično izkazale, menimo pa, da bi dobro delovale tudi v močnejšem vetru, ki nedvomno še bolj ustreza tej jadrnici. Bolj ploščati spodnji del, z nekaj "dodatne" prostornine v bokih krmnega dela plovila, pri krepkejšem vetru in hitrejši plovbi pomaga k večji hitrosti jadrnice, medtem ko v šibkejšem vetru, pri majhnih hitrostih, zaradi nekoliko večje omočene površine ustvarja nekoliko več upora kot jadrnica z bolj zaobljenim podvodnim delom trupa (žoga ima najmanjšo površino glede na prostornino). Vendar nas A 40 ni "uspavala" niti pri vse šibkejšem vetru med testno plovbo. Omembe vreden je tudi lep detajl na jadrnih, oziroma "lazy jacku". Jadrarji so se potrudili in "žep" za glavno jadro na deblu skrojili in opremili tako, da se lahko lepo in urejeno zloži ob deblu, kar omogoča bolj linearen tok vetra vzdolž spodnjega roba glavnega jadra.

A 40 je dokaj lahka jadrnica, kar ni posledica uporabe vrhunskih, dragih materialov in inovativne tehnologije gradnje, temveč je plod načrta plovila, ki odseva pazljivo izbran kompromis med hitrostjo, ceno in udobnostjo jadrnice. Relativno majhno težo jadrnice tako narekujejo predvsem nizek trup (kar gre na račun višine v notranjosti), veliko stabilnosti v trupu (potrebno je manj balasta), malo vgrajenega pohištva, malo predelnih sten, relativno malo palubnih odprtih (sprejemljivo, ker je malo oddvojenih prostorov), skromna kuhinja ter tudi "pozabljeni" ročaji na krovu kabine.

V celoti gledano je A 40 dobra in ne pretirano draga jadrnica, ki očara z enostavnostjo, praktičnostjo in odličnim jadrnim potencialom. To plovilo utegne biti privlačno za mnoge lastnike in morda tudi za šole jadrnja in čarterska podjetja, ki se ukvarjajo z vse popularnejšim "racing čarterjem".



TEHNIČNI PODATKI:

Dolžina trupa (m)	11,99
Dolžina čez vse (m)	11,99
Dolžina vodne linije (m)	11,25
Širina (m)	3,75
Vgrez (m)	2,38
Izriv (kg)	5920
Balast (kg)	2500

POD JADRI

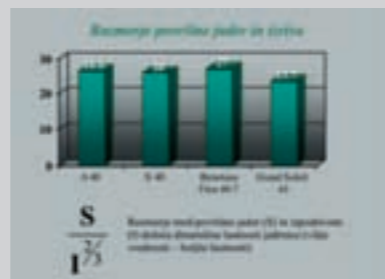
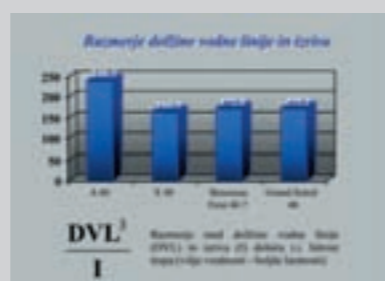
Deljena snast (9/10), dvokrižni aluminijast jambor vpet v trup, trde pripone, trdi pnevmatski vang, pnevmatska zadnja napona, Spectra dviznice, navojna genova, lazy jack za zlaganje glavnega jadra, dve krajšavi, 6 dvostopenjskih samonavijalnih vitel, poševnik ter vsa ostala potrebna oprema za jadranje z genakerjem in špinakerjem.

Razmerje balasta in teže (%)	42,2
Višina jambora nad morjem (m)	17,50
Jadra	Victory sails
Glavno jadro (m ²)	46,26
Navijalna genova 140% (m ²)	50,10
Špinaker (m ²)	132,5
Genaker (top, m ²)	166,0
Palubna oprema	Harken/Spinlock
Višina v salonu (m)	1,79
Višina v premčni kabini (m)	1,67
Višina v toalet. prostoru (m)	1,78
Število ležišč	6+2
Ležišče v premcu (m)	2,11x1,92/0,67
Ležišča v dveh krmnih kabinah (m)	1,98x1,34/0,85
Miza v salonu (m)	1,07x0,70
Navigacijska miza (m)	0,66x0,58
Voda (l)	2x100
Gorivo (l)	80
Motor	Volvo Penta S-drive
Moč (kW/KM)	40/30
Propeler	dvokraki, zložljiv

KONSTRUKCIJA

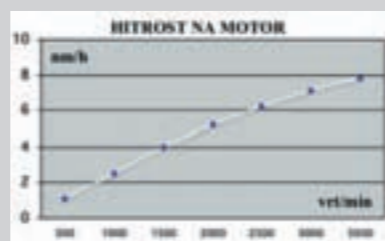
Trup, kobilica in list krmila izdelani iz polnega lamina. Paluba v sendvični konstrukciji (vakuumsko laminirana). Notranji odlitki so deli konstrukcijske celote.

Konstruktorji	Joubert-Nivelt
Proizvajalec	Archambault
CE znak za kategorijo plovbe	A (8)
Osnovna cena (EUR), brez DDV	115.719
Zastopnik za SLO	Jonathan Yachting d.o.o.



NAŠE MERITVE

Testne okoliščine	
Zunanja temperatura (C°)	9
Smer vetra	N-NW
Hitrost vetra (nm/h)	2-5
Višina valov (m)	/
Jadra	glavno, genova, genaker
Hitrost	
V veter (40°) (nm/h)	3,1
Z bočnim vetrom (nm/h)	3,7
V pol krme (z gen.) (nm/h)	0,1-0,2 vozla počasneje od vetra



OCENA

+ jadrane lastnosti, stabilnost in vodljivost, enostavnost in funkcionalnost, prostorna paluba in kokpit;
 - asketska notranjost, ni ročajev na krovu kabine.

