

Darilo vetru

Ob morju je dež ravno ponehal, pomaknil se je daleč nad kopno. Ostali so oblaki, nočna mora vsakega fotografa, pa tudi veter, veselje za jadrance. Kot se je pokazalo, smo za testiranje izbrali odličan dan. V izolski marini je veter žvižgal okoli številnih jamborov, mi pa smo se odpravili na morje.

tekst: IGOR ORLOV
foto: ROBERT TROBEC

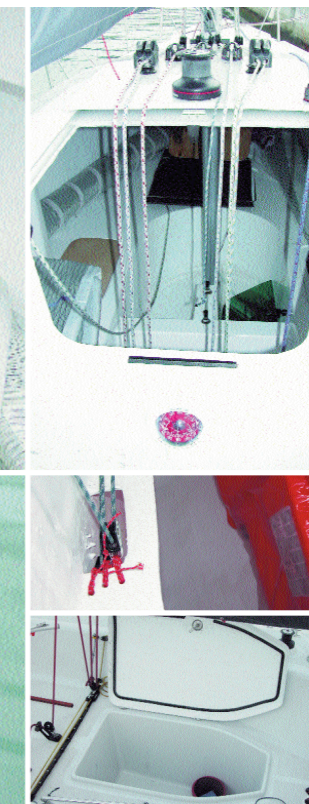
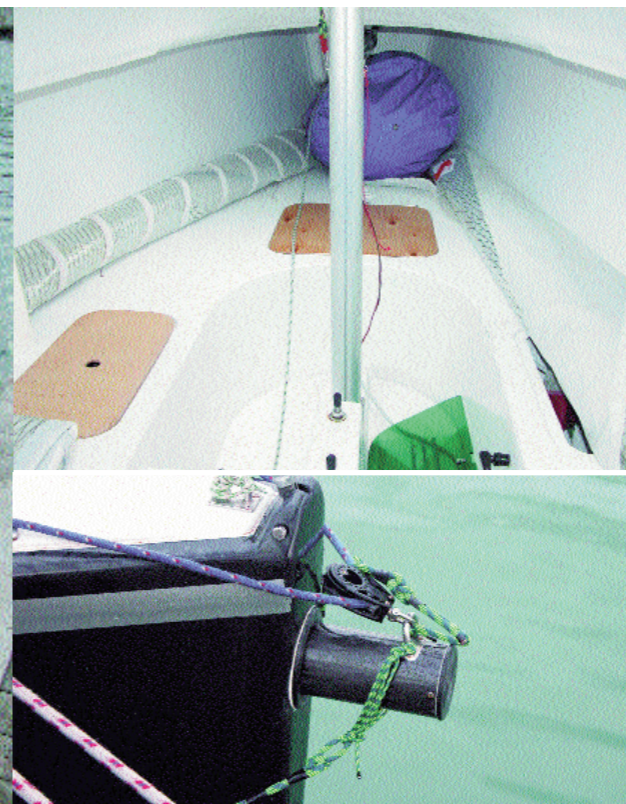


Express 770 osvaja že s svojim videzom. Izredna skladnost mer, čiste linije, lepe in funkcionalne podrobnosti predstavljajo pašo za oči. Vitka, 7,7 metra dolga jadrnica, je videti manjša, k temu pripomore tudi temno obarvani trup.

Ko smo z boka stopili na jadrnico, nas je presenetila s svojo stabilnostjo. Na preglednem krovu, kjer je veliko čistih površin, je gibanje preprosto, vendar je na njem vse, kar potrebuje jadrnica s športnimi ambicijami. Palubna oprema (Harken) je kvalitetna in dobro razporejena. Trije lahki aluminijasti vitli (16.2 AL) so pravilno postavljeni in odlično dimenzionirani. Drsnika za škote genove in floka sta dovolj dolga in postavljena tako, da minimalno omejujeta gibanje na krovu. K čistosti in funkcionalnosti krova pripomore tudi speljava zadnje napone, ki na krmi "izgine" v podpalubje. Pod kokpitom je napeljana skozi škripčevje, od tam pa se na krov vrne tik ob vrvi, s katero upravljamo z drsnikom škote glavnega jadra. Postavljeni sta tako, da krmar med vožnjo z lahkoto upravlja z obema. Na vrhu kabine so nameščene zapore (štoperji) dvižnic, vanga in krajšav. Upravljamo jih s pomočjo enega vitla, ki je postavljeno na sredino. Taka rešitev je zelo praktična, vendar ojačitev pod vitlom ne vliva prevelikega zaupanja. V kokpitu so opazni oporniki za noge in veliko centralno skladišče v dnu kokpita. Oporniki za noge, kakršne lahko vidimo na Mummu 30, so zelo uporabni, nudijo odlično oporo nogam in se praktično sami odprejo ravno takrat, ko jih potrebujemo (nagib jadrnice). V "mirujočem" položaju so nemoteči, prislonjeni ob steno kokpita. Osrednje skladišče se je izkazalo kot odlična ideja. Velik (60x60x110cm) in lahko dostopen

prostor, ki je hkrati tudi važen konstrukcijski element, je namenjen skladiščenju izvenkrmnega motorja in posode za gorivo, bokobranov ter druge opreme. Poudariti je treba, da k majhni teži jadrnice pripomoreta pameten raspored ojačitev in izbor opreme. Pokrov centralnega skladišča ne ovira gibanja, pri nagibanju jadrnice pa nudi dodatno oporo za noge posadke, ki je v kokpitu pred drsnikom škote glavnega jadra. Za drsnikom sta na tla pritrjeni dve leseni oporni letvi, ki pa žal nista na najboljšem mestu. Privetna, bliže krmarju, je preblizu, zavetna pa predaleč, da bi nudila optimalno oporo. Zdi se, da bi bila ena letev (mogoče nekoliko višja), postavljena v sredino kokpita, najboljša rešitev. Prav tako bi bila lahko krmna ograjica, sicer lepo oblikovana in čvrsta, malo nižja. Tako pri večjih nagibih ne bi motila člana posadke, ki mora sedeti povsem na krmi.

Med jadranjem smo uporabili samo tri jadra: glavno, flok (oba iz mylarja) ter gennaker - runner (nylon). Jadra, ki smo jih preizkusili, so primerna, dobro krojena in jih je možno natančno oblikovati (trimati). Žal nam vremenske razmere niso dovolile preizkusiti genoe, drifterja in VMG gennakerja. Express 770 ima deljeno snast, jambor z enim križem in violino je skozi krov postavljen na ojačitev trupa, ki je hkrati tudi nosilec sprednje postelje. Tako vpet jambor, v primerjavi z jamborom, ki je postavljen na krov, je veliko lažje oblikovati. Poleg tega je neobhodna ojačitev na trupu lahko manjša, težišče pa nižje. Karbonski poševnik, nekaj daljši od dveh metrov, pri izvleku in pospravljanju mehko zdrzne skozi ležišče, s pomočjo sistema vrvi, s katerim se upravlja iz kokpita.



Izpluli smo s pomočjo starega dobrega Tomosa 4, ki je predstavljal zanimiv kontrast moderni jadrnici. Z lahkoto smo ga zagnali, med vožnjo pa je nekoliko "kašljal". Zato smo takoj dvignili jadra, tako da nismo uspeli izmeriti hitrosti, ki jo doseže jadrnica na motorni pogon. Zaradi spoznavanja s to dinamično jadrnico in zaradi nastavljanja fotoGRAFOVEMU OBJEKTIVU smo nekajkrat zakrožili pred izol-skim pomolom. Zatem smo skrajšali glavno jadro in se odpravili na odprto morje, na čist veter in na valove, ki so se valili izza piranske Punte. Express je živahno in lahkotno zdrsil po morski gladini. Ergonomska postavitev palubne opreme je tričlanski posadki nudila užitek pri upravljanju z jadrnico. Škote, štoperji, žabice, retriever, ... vse je na dosegu roke in enostavno za upravljanje.

Muhasti veter, ki je prihajal z obale, se je občasno v pravih slapovih, pod skoraj navpičnim kotom, spuščal na jadra. V nekaj sekundah se je znal iz 4-5 vozlov okrečiti na dobrih 20 vozlov. Naša jadrnička je to, razumljivo z močnejšim, vendar ne pretiranim nagibanjem lepo prenašala. Neslišno, brez ječanja in lahkotno, seveda s pravočasnim popuščanjem škote glavnega jadra. Vse to gre pripisati dobro zasnovanemu krmilu in dobri stabilnosti plovila. Ko smo se odmaknili od obale, smo v enakomernem vetru moči od 15 do 20 vozlov zajadrali ostro v veter. GPS sprejemnik je kazal hitrosti preko 6 vozlov (max. 6,3), krmilo je bilo "lahko", jadrnanje pa pravi užitek. Verjetno bi še kakšen dodaten član posadke na boku jadrnice dodatno pripomogel k večji hitrosti in bolj udobnemu jadrnanju. Opazovali smo, kako se Express 770 obnaša na valovih, ki so dosegali tudi meter višine. Jadrnice ni zvijalo, ni škripala pod obremenitvami, predvsem pa ni tolkla s premcem v valove. Z eno besedo, obnašala se je odlično. Kot med desnimi in levimi uzdami pri jadrnanju ostro v veter, ki smo ga dosegali pri danih pogojih (samo trije člani posadke, vzvalovano morje), je znašal okoli 95°. Merili smo ga z GPS, tako da je vračunan tudi zanos jadrnice - govorimo o kurzu preko

dna (COG). Na kompasu je kot pri prečenju znašal bistveno manj, nekaj nad 80°, hitrost pa med merjenjem nikoli ni padla pod 6 vozlov. Za dobre jadrnalne lastnosti pri jadrnanju proti vetru je zaslužna ozka in dolga kobilica, ki nosi 350 kg težko "cigaro" na skoraj dveh metrih globine. Express 770 je pri jadrnanju proti vetru lahko vodljiv in dobro uravnotežen. Ko smo zajadrali nekoliko stran od vetra, oziroma z vetrom v bok, valov praktično nismo več čutili, hitrost pa je narasla na slabih 8 vozlov.

Največ vznemirjenja in užitkov nam je Express nudil pri jadrnanju z vetrom. S triradialnim runnerjem, velikosti 80 m², smo jadrnali s hitrostjo 10 vozlov. Občasno nas je obsijalo sonce, jadrnali smo naravnost proti mavrici, ki se je raztezala nad Kopro. Po največjih valovih smo gladko glisirali s hitrostmi blizu 15 vozlov (max. 14,9). Jadrnica se je odlično odzivala, dobro držala smer ter pospeševala brez napora. Med "divjim" jadrnanjem se je poševnik nekajkrat zaril v val, vendar je odprtina na premcu popolnoma tesnila, tako da voda ni vdiralna v notranjost. Lahkotnost upravljanja in stabilnost jadrnice sta nas ponovno navdušila, jadrnanje z vetrom je bilo veliko varneje, kot smo to na začetku pričakovali.

Morali smo preveriti še okretnost jadrnice. Naredili smo nekaj 360-stopinjskih obratov ("kazenski obrat"); povprečno smo za ta manever porabili pičlih 28 sekund. Obrat smo začeli pri smeri ostro v veter in pri hitrosti nad 6 vozlov. Uro smo ustavili, ko je jadrnica, pri ponovnem jadrnanju ostro v veter, spet dosegla hitrost, ki smo jo imeli na začetku manevra.

Med plovbo tej živahni, športni jadrnici skoraj nismo imeli česa očitati. Edina večja pomanjkljivost so vibracije, ki jih ustvarja kobilica pri določeni hitrosti (6-7 vozlov). Vibracije niso posledica slabe vpetosti kobilice, ampak turbulentnega tokovanja vode okoli kobilice, ki preide v resonanco. Zaradi tega je potrebno na kobilici nekaj spremeniti, mogoče zožati zadnji rob kobilice.

Za jadrnico take dolžine notranjost ni pretirano velika, vendar je to razumljivo, saj zaradi majhne iztisnine (vsega 870 kg) jadrnica nima velikega volumna. Temu navkljub so v kabini štiri ležišča primernih dimenzij, na dveh v premcu lahko spita tudi košarkaša. Odlagalne površine so v "skladiščih" pod ležišči ter na krmu, vendar so tam teže dostopne. Pred jamborom je lepo oblikovana elipsasta strešna odprtina, ki služi predvsem prezračevanju. Okna so izdelana praktično in učinkovito. V Expressu, ki smo ga preizkusili, je v enem od skladiščnih prostorov v premcu ležišče za akumulator, od koder je speljana električna napeljava do stikalne plošče. Višina kabine je vsega 136 cm, v njej pa ni prostora za kemični WC ali kuhinjo, zato bi to jadrnico uvrstili med "daysailerje". Vsekakor pa mladim (po srcu) in tolerantni posadki to ne bo preprečilo tudi večdnevnega jadrnanja ob Jadranski obali.

Express je zgrajen čvrsto. Trup, krov in notranji odlitek so narejeni v sendvični konstrukciji iz kvalitetnega E stekla in izofovalne poliesterske smole. Na točkovno obremenjenih delih trupa so dodani aluminijasti profili. Kar še posebej pade v oči je, da Express praktično nima klasičnih reber. Za dodatno ojačitev trupa in krova so izkoriščeni premčeva zračna komora, ki je hkrati tudi ležišče poševnika, zatem ležišča, ki se začnejo in končajo točno tam, kjer je ojačitev potrebna, še ena zračna komora v premcu (pred skladiščnim prostorom) ter že omenjeno centralno skladišče v koptu. Ležišče kobilice konusne oblike je odlito skupaj s trupom, kar zagotavlja večjo trdnost.

Express 770 je skladna in atraktivna jadrnica. Med plovbo nas je osvojila in nam nudila veliko vznemirjenja in užitkov. Navzven krhka in nežna je suvereno jezdila valove po vetrovnem in vzvalovanem Tržaškem zalivu. Brez dvoma lahko trdimo, da ima jadrnica lepo bodočnost in da bodo mnogi na njej uživali v jadrnanju ter na regatah.

TEHNIČNI PODATKI

Dolžina (m)	7,70
Vodna linija (m)	6,69
Širina (m)	2,60
Ugrez (m)	1,80
Teža (kg)	870
Balast (kg)	380
Glavno jadro (m ²)	25,0
Flok 90% (m ²)	12,4
Genoa 115% (m ²)	17,8
Drifter (m ²)	36,0
Gennaker (runner) (m ²)	80,0
Gennaker (VMG, m ²)	70,0
Motor (izvenkrmni)	Tomos 4
Število ležišč	4
Konstruktor	Marko Paš YD
Proizvajalec	HB plastika
Cena (EUR)	17.200
Zastopnik	MPYD marinedesigns

NAŠE MERITVE

Testne okoliščine

Zunanja temperatura (°C)	15
Hitrost vetra (nm/h)	10-20
Višina valov (m)	0,6-1,0
Jadra	glavno, flok, runner

Hitrost (nm/h)

V veter	6,2
Z bočnim vetrom	7,8
S krmnim vetrom	10,5
Trajanje obrata (360°, s)	28

Notranje mere (m)

Višina kabine	1,36
Dolžina prednjih ležišč	2,05
Dolžina zadnjih ležišč	1,95

OCENA

+ plovne lastnosti
+ uravnoteženost
+ videz
+ hitrost
+ funkcionalnost;
- vibracije ob kobilici