

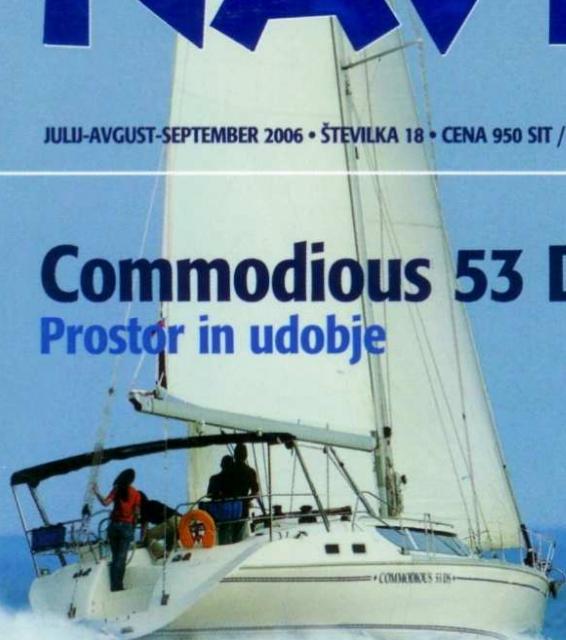
# NAVIGATOR

NAVTIKA MAGAZIN

JULIJ-AVGUST-SEPTEMBER 2006 • ŠTEVILKA 18 • CENA 950 SIT / 3,96 EUR / 40 HRK

## Commodious 53 DS

Prostor in udobje



## Performance 1470-R

Prestižni športnik



## Alaska 45

Aljaska? Ne, Alaska!



## Linssen Grand Sturdy 299 AC

Garsonjera



Luhrs 28 • Princess V58 • Haber 800 • Chaparral Signature 270 • Windy 42 Grand Bora •  
Avon SE 320 jet dl/SE 320 jet • Fairline Targa 34 • Bavaria 32 Sport HT/35 Sport HT

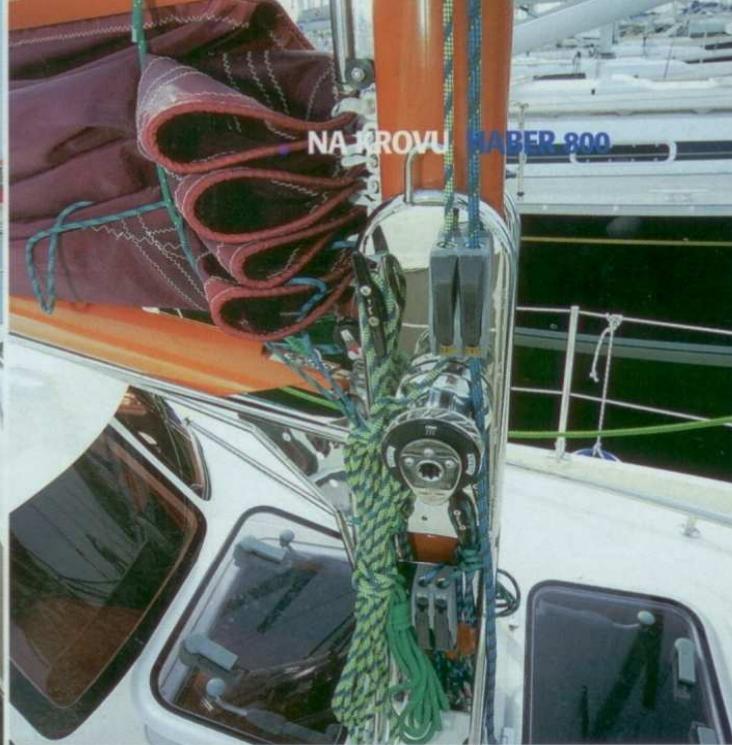


9 771580 921009

# Poljščina

Jadrnico Haber 800 smo prvič opazili na letošnji Internautici. Privlekla je našo pozornost, saj je od ostalih jadrnic na sejmu izstopala predvsem s svojim videzom in obliko, ki nekako ne sledi trendom oblikovanja novejših jadrnic.  
tekst ALAN DEŠKO / foto ROBERT TROBEC





Ime poljskega proizvajalca Yacht service (serviser jaht) ima korenine v njegovi nekdanji osnovni dejavnosti. V zadnjih letih bi se lahko preimenoval v "Yacht builder" ali proizvajalec jaht, saj je svojo paletto različnih modelov z letošnjo novostjo Haber 800 zaokrožil na dvanajst. Poznavanje bark ter njihovih lastnosti pri plovbi na morju in jezerih ter vsakodnevno razmišljanje o "napakicah" in "neologičnih" postavitevah opreme pri drugih proizvajalcih, sta lastnika podjetja Janusza Konkola privedla do odločitve, da bo sam začel proizvodnjo bark. V to pa je vpletel vse svoje znanje in inovacije.

Za preizkus jadrnice smo bili dogovorjeni v Izoli, novopečeni avstrijski lastnik pa je z jadrnico priplul iz Portoroža. Sredi tedna v maju ne srečaš prav veliko jadrnic na slovenskem morju, tako da smo, s kopnega, jadrnico s temno rjavimi jadri hitro opazili. Navzven deluje nekako starinsko, "oldtimersko", vendar je vse izdelano z modernimi tehnologijo in materiali.

V osnovni opremi jadrnice je vključeno vse, kar potrebujemo za varno priobalno plovbo, kot lastnik bi se pa vsekakor odločil za nekaj "kosov" dodatne opreme kot so: avtopilot, globinomer, merilnik hitrosti, radio, hladilnik, zunanjji tuš in še kakšno malenkost. Krmilo je "klasično", z

dvižno ročico, ki sega do sredine osrednjega bivalnega dela palube, kokpita. Ta je s treh strani zaprt z visokim robom, ki preprečuje vodi, da bi vdirlala v ta del jadrnice. Vitla škot prednjega jadra in škota glavnega jadra so postavljeni tako, da lahko krmar med vožnjo sam upravlja jadrnico, medtem ko se ostali del posadke nastavlja soncu ali kramlja v kokpitu. Jadrnica bi lahko v imenu nosila tudi vsem znani črki DS, oz. "deck salon", saj je salon zelo privzidanjen in daje jadrnici poseben značaj. Če odmislimo jambor, bi lahko nadvodni del z luhkoto zamenjali za njihov model Haber 800 M, ki je motorna, polizrivna različica te barke. Prostora za prehod na premec je dovolj, v pomoč pri tem pa so nam trdni ročaji na strehi kabine in robustno izvedena stranska ograjica, ki vlivajo zaupanje pri prehajjanju naprej. Pred dvignjenjem salonom, na strehi prednje kabine, je konstruktor namestil jambor, s posebnim mehanizmom za njegovo pospravljanje ali dviganje. Sami lahko enostavno dvigneмо ali spustimo jambor v manj kot petih minutah, če nam pa še kdo pomaga, je delo narejeno v pol krajskem času. Tako je jadrnica hitro pripravljena za prevoz s prikolico oz. za plovbo pod mostovi nad rekami. Na jamboru je pritrjeno samonavijalno vitlo, s katerim si pomagamo pri dviganju glavnega in prednjega jadra. Na testni jadrnici je bil



semkaj speljan še enostaven sistem za krajšanje glavnega jadra, pri katerem je potreben le spustiti dvižnico in zategniti "krajšavo". Prednje jadro je bilo opremljeno z navijalnim sistemom, ki ga upravljamo iz kokpita.

Notranjost jadrnice teh dimenzijs lahko opišemo z eno besedo - prostorna. Osrednji del podpalubja je opremljen s kuhinjo z dvojnim gorilnikom, pomivalnim koritom in hladilnikom. Nasproti priročne kuhinje je ločen toaletni prostor z umivalnikom. WC školjka je domiselnoprivijačena na premično platformo, ki jo med uporabo izvlecemo izpod kokpita, v nasprotnem primeru pa je "spravljena" pod klop kokpita in tako imamo dovolj prostora za umivanje ali tuširanje. Levo od kuhinje, tudi pod kokpitom, je konstruktor predvidel prostor za shranjevanje mokrih oblačil. Prednji del salona je tako imenovan jedilni kot, z veliko sklopljivo mizo in dvema klopmi, katerega lahko z "eno potezo"

spremenimo v trojno ležišče. Brez sklanjanja se lahko v salonu gibljo ljudje, visoki do 190 cm, medtem pa lahko opazujejo dogajanje okrog barke, ker je praktično ves salon odet v okna. V samem premcu je rezerviran prostor za kabino z udobnim dvojnim ležiščem in nekaj odlagalnega prostora.

Naposled smo prižgali Volvo motor, ki deluje tiho, le dostop do njega je zaradi majhnih dimenzijs barke nekoliko otezen. Potovalna hitrost pri 2000 vrtljajih v minutu je okoli 5,5 vozla. Med plovbo iz marine smo iz kokpita dvignili kobilico in tako ugrez barke zmanjšali na samo pol metra. To pa pomeni, da lahko z jadrnicu zaplujemo v precej nizko vodo. Sistem škricev za dviganje kobilice je narejen tako, da lahko kobilico dvigne tudi otrok, brez naprezanja. Glavno jadro smo dvigali s pomočjo vitla na jamboru, medtem pa opazovali, kako se bo postavila soha oz. pik, ko bo

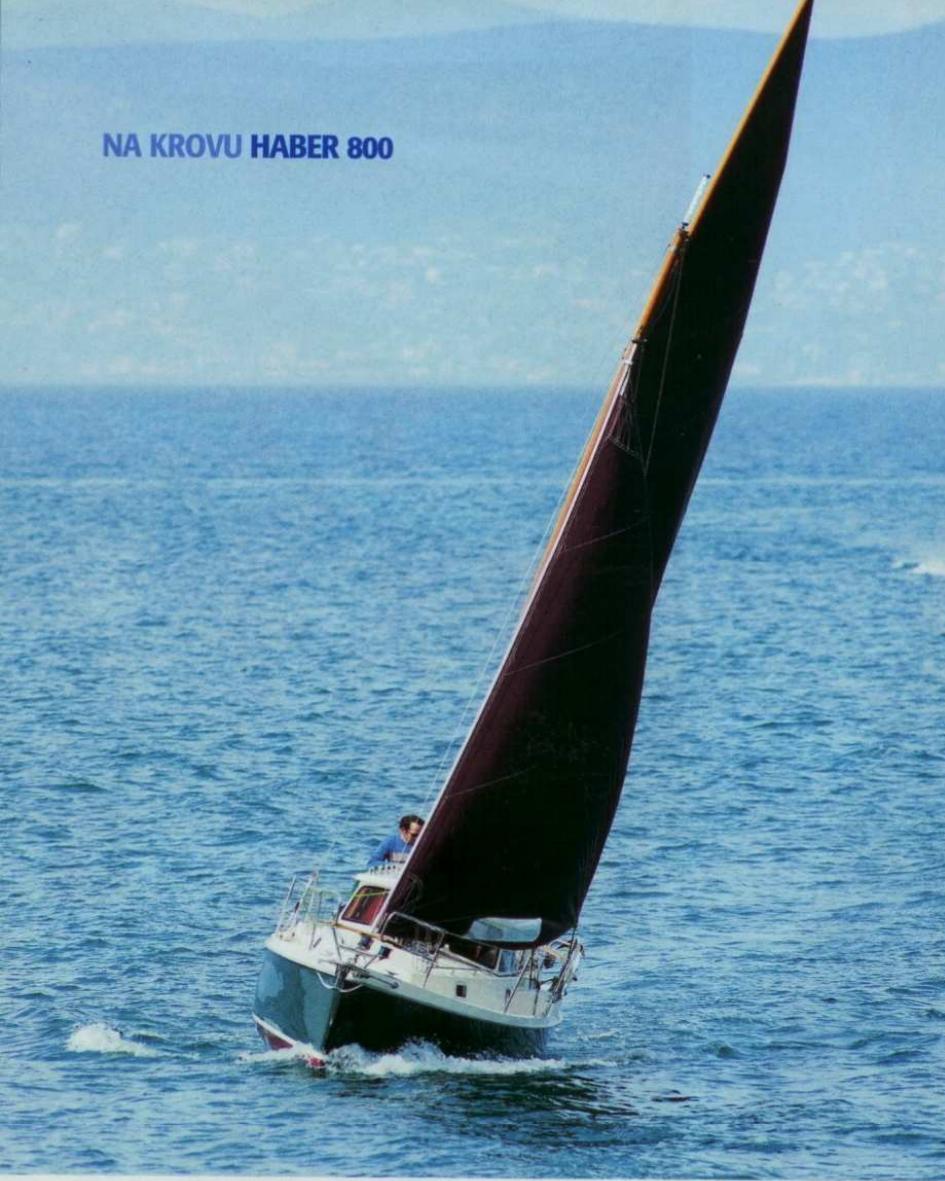


jadro popolnoma dvignjeno. Izkazalo se je, da je soha podaljšek jambora, jadro pa ukrojeno popolnoma trikotno. Zategnili smo še genoo in jadrnico zapeljali proti maestralu, ki je vlekel z osmimi do desetimi vozli. Maksimalni kot, ki smo ga dosegli pri plovbi proti vetrju je bil 48° glede na veter, hitrost pa je bila malo pod šestimi vozli. Na krmilu je bilo čutiti nekaj večjo silo, kot smo jo navajeni, vendar jadrnica odlično drži smer in krmila ni potrebno veliko popravljati. Za doplačilo pa si lahko omislite hidravlični krmilni sistem. Lastnik je dokupil dva snemljiva krmarska sedeža, pritrjeni na krmni ograji, za katere menimo, da sta odveč, saj segata preveč v območje kokpita in motita pri krmarjenju s klopi. Ko smo jadrnico obrnili stran od veta (60°), je pospešila do 6,5 vozla, kar je za jadrnico take oblike in mase res lepa hitrost. Pri vetrju v polkrmo (120°) je hitrost jadrnice padla na okoli 5,5 vozla. Škota glavnega

jadra je pritrjena v sredino kokpita in po našem mnenju je sila na njej nekoliko prevelika. Za njeno zmanjšanje manjka še en prenos, da bi bilo upravljanje z glavnim jadrom lažje. Preizkusili smo še dobro delujoč, enostaven sistem krajšav ter odpluli v pristan.

Jadrnico smo zapustili z zelo dobrimi občutki. Pri jadranju je pokazala, da bomo motor velikokrat pustili "pri miru". Zunanji videz sicer ni najmodernejši, vendar je podrejen stojni višini v salonu in uporabnemu prostoru v notranjosti. V notranjosti lahko udobno prespi pet odraslih ljudi, vendar je za enotedenško jadranje take posadke premalo odlagalnega prostora, za vikendaško jadranje pa ne bo težav. Menim, da je jadrnica najbolj primerna za mlade družine, ki si želijo mir na morju, po dopustu pa lahko jadrnico dvignejo na prikolico in jo odpeljejo na domače dvorišče.

## NA KROVU HABER 800



### TEHNIČNI PODATKI

Dolžina trupa (m)	7,93
Dolžina čez vse (m)	8,80
Dolžina vodne linije (m)	7,50
Širina (m)	2,50
Širina na vodni liniji (m)	2,25
Vgrez (m)	0,58 - 1,80
Izriv (kg)	2500
Balast (kg)	800
Razmerje balasta in teže (%)	32

### Pod jadri

Aluminijast jambor (brez križev) vpet na krov, navijalna genoa, sošno glavno jadro (dve krajšavi), 3 samonavijalna vitla.

Víšina jambora nad vodno gladino (m)	8,20 (brez sohe)
	10,80 (s soho)

Glavno jadro (m <sup>2</sup> )	20,5
Navijalna genoa (m <sup>2</sup> )	12,3

Víšina v salону (м)	1,90
Število kabin	1

Število toaletnih prostоров	1
Število ležišč	2+3 (salon)

Posода за вода (л)	50
Motor	Volvo

Moč (kW/KM)	9,7/13
Posoda za gorivo(l)	25

Konstruktor	Henryk Brylski, Janusz Konkol
Proizvajalec	Yacht Service, Nowe Miasto, Poljska

Osnovna cena (EUR)	44.138
Cena testnega modela (EUR)	66.633

Zastopnik за СЛО	Yucca boats d.o.o., Ljubljana
------------------	-------------------------------

