



TEST: ALJASKA PO JADRANSKO

Alaska 42

Po lanskoletnem preizkusu večje alasko 45 s smo tokrat preizkusili najmanjšo alasko in se ponovno prepričali o odličnih plovni lastnostih in na novo obdelani notranjosti. V vedno večji tekmi med trawlerji zaseda alaska visoko mesto.

tekst Mitko Ivanovski / foto Matija Klemenc

Na navtičnem trgu je čedalje več motornih plovil, ki jih uvrščamo v kategorijo počasnejših plovil. Ali jih imenujemo trawlerji, lobsterji, klasične barke ali drugače, je povsem vseeno. Za vse velja enako pravilo - imajo izpodrivni ali polizpodrivni trup, relativno malo konjskih moči v strojnici, plujejo zelo dobro, pa še daleč povrh. Pri naših zastopnikih lahko kupite skoraj vsa plovila takšnega tipa, razen dveh najbolj znanih in najdražjih. Oče in mati vseh teh plovil sta Grand Banks in njegov največji tekmeč Fleming. Za oba velja dolgotrajnost na trgu in zelo visoka raven prepoznavnosti. Grand Banks je na trgu od leta 1956, Fleming pa izdeluje svojo 55-ico že 22 let (dobro ste prebrali). V zadnjih letih sta se oblikovala dva »tabora«, prvi se imenuje high speed trawler (plujejo tudi čez 20 vozlov, če je treba pa tudi 8 in 9 vozli), drugi pa slow speed trawler (plujejo največ 12 vozlov, sicer pa zopet med 8 do 9 vozlov). Prvi imajo polizpodrivni trup, drugi so značilni izpodrivniki, toda prvi in drugi imajo veliko pristašev. Alaska 42 sodi v prvo kategorijo teh plovil, saj zmore pluti čez 20 vozlov, če je treba, pa križari pri osmih vozlih.

Lani smo preizkusili večjega brata in se prepričali o njegovih dobrih lastnostih v plovbi in zanimivi notranjosti. Ob tem je

še bolj vpaddljivo, da je kar nekaj krmarskih koles alask v slovenskih rokah in z njo so zelo zadovoljni. Tokrat smo se osredotočili na plovbo in spremembe v notranjosti. Alasko 42 smo preizkusili v plovbi med Izolo in Portorožem, a na žalost v zanjo neprimernih pogojih - mirnem morju.

Preizkušena klasična zunanost

Zunanost alasko 42 je mnogim všeč. Tu ni eksperimentiranja z okni, s strehami in podobnimi novotarijami, vse je na pravem mestu, že videno in preizkušeno, kar je tudi

prav. Zunanja podoba alasko 42 je klasična in tradicionalna, z nekaterimi zelo všečnimi podrobnostmi. Nadgradnja je nizka, kokpit je prostoren in premec dovolj visok ter širok. Klasični jambor na strehi je nekoliko nazaj pomaknjen in všečen. Morda bi ga lahko potisnili bolj proti premcu, da bi bil na sredini strehe, a tudi takšen je skladen.

Na krmi je plavalna ploščad, ki je tudi nosilec za pomožni čoln dolžine 2,75 metra. Tu so tudi vratca in pomični mostiček bioinox za prehod z obale na kokpit. Levo in desno ob nadgradnji so prehodi proti premcu in na tretjini pred premcem so vrata v ograji za prestop na obalo. Ta podrobnost je zelo dobrodošla, saj omogoča udoben prestop na obalo, ko smo bočno privezani in ni treba izvajati telovadnih elementov pri preskoku ograje. Nekaj podobnega ima veliki fleming na portugalskem mostičku - kdo je koga kopiral, ni preveč jasno. Jasno pa je, da je tik povsod po



pohodnih površinah in da je tudi zgornji rob ograje v tiku, kar mu daje domač in prijeten klasičen videz. A sodoben pristop k izdelavi in urejanje po željah kupcev omogočata nov način naročanja in izdelave vseh alask.

Spremembe po željah kupcev

Kupec se odloči za model, recimo 42, 45 ali 53, izbere notranjo razporeditev in sedaj prideta na vrsto izdelava in urejanje notranjosti po meri. Ob tem je zanimivo, da je kar nekaj podrobnosti izdelano v Sloveniji in te tudi tu končajo. Opravili so preko 30 večjih ali manjših sprememb. Preizkusna alaska je bila urejena po specifičnih željah lastnika, ki so bile za spoznanje malce drugačne od običajnih. Zunanosti niso spreminjali, notranjost pa je doživela nekaj sprememb. Po pripovedovanju prodajalca so alasko »omehčali« za plovbo po Jadranu in Sredozemlju. Omehčali so jo samo v notranjosti in ne po tehničnih lastnostih.

Najbolj so spremenili razporeditev elementov v salonu in kabino za goste v podpalubju.

Krmarnica je ostala na desni strani, ob njej so še vedno zelo uporabna pantografska vrata, ki omogočajo komuniciranje s premcem ali krmo. Kuhinja, ki je bila sprva na levi strani, je dobila, prostor na desni strani, salon so enako obrnili in originalno L klop spremenili v C obliko, kar je bolj dobrodošlo in uporabno. Tako so na desni strani pridobili površino, ki je sicer v višini oken, in se zdi na prvi pogled neuporabna, a hitro ugotovimo, da je to strop manjše kabine za goste na levi strani hodnika v podpalubju. Kupcem, ki je všeč klop (trosed) za spremljanje plovbe in je na levi strani, so slednjo odstranili. Enokrnlina vrata so spremenili v dvokrnlina, odpirajo se na široko in povečajo površino v kokpitu ter povezujejo salon z odprtim prostorom, kar daje plovilu svetlobo, velikost in domačnost. Ob tem gost sedi na sedežnem elementu salona in se pogovarja z drugimi gosti v kokpitu. Zelo domiselno.

V podpalubju je še dvokabinska izvedba, s to razliko, da so v lastnikovi kabini povečali omarice (na levi in desni strani), kabina za goste pa je občutno povečana. Stojno višino ima po vsej površini, kabina pa je zares prostorna ter nadpovprečno velika za to dolžino. Ali vam bodo te spremembe všeč, je odvisno od vaših želja in izkušenj. Če želite imeti dve popolni (po višini in širini) kabini, potem se boste odločili za to notranjo ureditev. Če pa želite žrtvovati del manjše kabine, morda pol metra stropa - tam, kjer so noge, boste ostali pri trosedu ob krmarnici, kar je mnogim všeč. Še vedno boste imeli dovolj veliko kuhinjo, tudi na levi strani, in malce krajši salon (sedežna klop je dolga 200 centimetrov), kar je še zelo uporabno.

Dodelave v salonu in podpalubju

Vse te in druge spremembe vam uredijo ob naročilu alask 42. Zanje skrbita hrvaški podjetji Arhanarh in Mawa ter slovensko podjetje Sea Spirit. Glede na to, da sem na alaski preživel dober dan, moram priznati, da je ta nova spremenjena ureditev zelo simpatična. Notranja oprema je izdelana v polmat lakiranem tiku, na svetlem stropu je ročaj za za oprijem v slabem vremenu, po tleh pa preproga (slovenskega izvora in v Sloveniji postavljena); sedežne površine so svetle barve, vrata v salonu so dvokrnlina in plošča v kuhinjski niši je iz coriana. Velika in trdna miza v salonu se spušča in dviga, odvisno od tega, ali smo pri



foto 1: Krmna stena obdelana z lesom, visoka ograja, ravno prav masiven jambor, vse to je alaska 42. Alaska pluje s hitrostjo nekaj čez 15 vozlov.

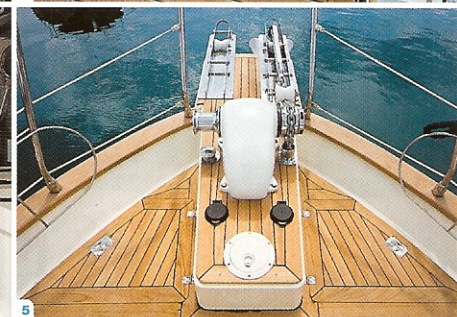
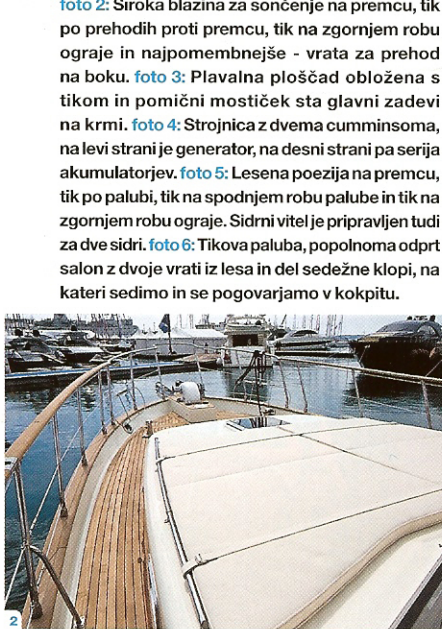
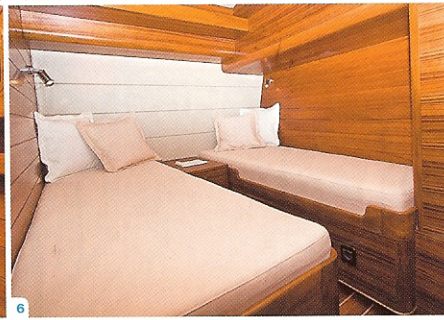
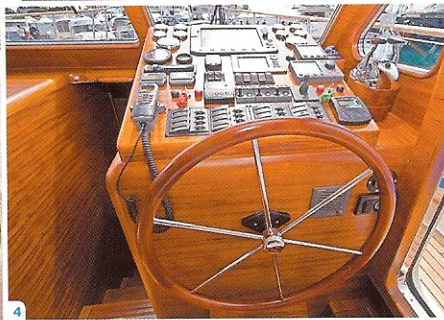
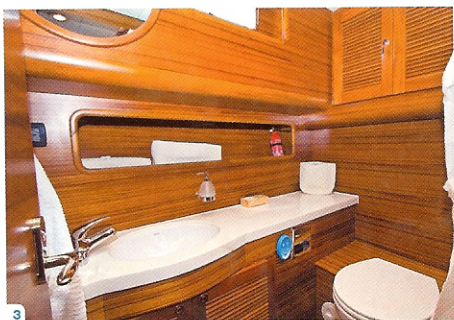
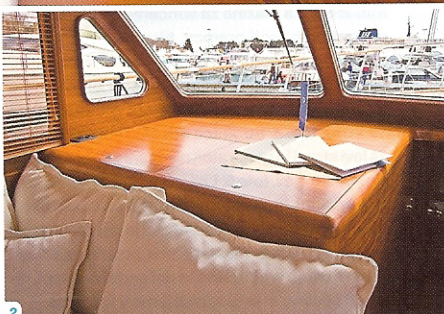


foto 2: Široka blazina za sončenje na premcu, tik po prehodih proti premcu, tik na zgornjem robu ograje in najpomembnejše - vrata za prehod na boku. **foto 3:** Plavalna ploščad obložena s tikom in pomični mostiček sta glavni zadevi na krmi. **foto 4:** Strojnica z dvema cumminsoma, na levi strani je generator, na desni strani pa serija akumulatorjev. **foto 5:** Lesena poezija na premcu, tik po palubi, tik na spodnjem robu palube in tik na zgornjem robu ograje. Sidrni vitel je pripravljen tudi za dve sidri. **foto 6:** Tikova paluba, popolnoma odprta salon z dvoje vrati iz lesa in del sedežne klopi, na kateri sedimo in se pogovarjamo v kokpitu.



foto 1: Salon s tikom po tleh, svetla pregrinjala, kuhinja na desni. Zelo prijeten občutek in glavni atribut alaskе. **foto 2:** Ravna površina pred sedežno klopjo je strop manjše kabine, ki ima stojno višino po vsej površini. **foto 3:** Kopalnica je samo ena, a zato zelo prostorna. **foto 4:** Krmarnica z vsemi instrumenti (tudi nepotrebni) in ročicami, ki so zaradi tega tudi malo zamaknjene v desno ob oknu. **foto 5:** Lastniška kabina z zakonsko posteljo je v premcu in v celoti izdelana z lesom. **foto 6:** Manjša kabina za goste z dvema ločenima ležiščima. **foto 7:** Kuhinja po celi dolžini s Corianom po zgornji površini, dvema hladilnikoma in zelo sodobno pipo v umivalniku.



kosilu ali samo na popoldanskem »drinku«. Kuhinja je nadpovprečno velika, ima dodatni hladilnik in vse, kar potrebuje glavni kuhar ali kuharica za pripravo dobre hrane.

Na desni strani v nadaljevanju kuhinje je krmarnica. Odlično je postavljena, vrata za izhod ob njej in udoben sedež oziroma klop. Lastnik jo je uredil povsem po svoje, kar mnogim ne bo všeč. Ker je želel imeti nadzor nad varovalkami in vsemi črpalkami, so mu jih postavili kar na tablo z inštrumenti. Tako je skoraj zmanjkalo prostora za druge, po mojem mnenju bolj pomembne inštrumente. Zaradi prenatrpanosti so morali ročice za vrtljaje motorjev pomakniti bolj desno in so relativno nedostopne oziroma jih težje dosežemo. Če primerjam ureditev krmarnice na malo večji alaski 45, je bila tam ergonomija in postavitve neprimerno boljše. A kupec ima vedno prav in tako je tudi prav. Leseno krmarsko kolo pravih mer, pred njim Raymarineov kombinirani inštrument C120, avtopilot, tridata, vsa stikala, inštrumenti motorjev z novimi in modernimi zasloni Cummins, vse je tu.

Kot sem že omenil, ima alaska 42 dve kabini v podpalubju. Kot je običaj, je lastnikova kabina v premcu, na levi strani je kabina za goste, na desni strani hodnika pa so toaletni prostori. Vse je izdelano v tiku in mat lakirano. Lastnikova kabina z zakonskim ležiščem ima, tako je zahteval kupec, omari na levi in desni strani, stropno okno in okna na zgornjem delu stene. Kabina za goste je nadpovprečno velika, ima dve ločeni ležišči in stojno višino po vsej površini kabine. V tem dolžinskem razredu zelo nenavadno in uporabno. Ker je kupec zahteval dve veliki kabini, je tudi kopalnica zelo velika. Ločena prha s pregrado, umivalnik, stranišče - vse je prostorno in izdelano z lesom.

Cumminsi in Onan generator

Alaske so opremljene z motorji ameriškega podjetja Cummins. Že alaska 45 je bila opremljena z dvema Cummins motorjema in alaska 42 ni izjema. Glavni pogonski motor in generator istega izdelovalca pomeni enega serviserja, enega dobavitelja rezervnih delov in korenito poenostavitev servisiranja. In to ima alaska 42. Motor Cummins QSB 5,9 sem že predstavil na alaski 45 - na njenem manjšem bratu je izvedba z nekaj manj konjskimi moči. Ta 5,9-litrski motor s šestimi valji zmore v alaski 42 330 KM pri 2.800 vrtljajih. Vbrizg po skupnem vodu zagotavlja ekološko naravnost in motorji iz serije QSB zadovoljujejo najstrožje ameriške predpise EPA Marine Tier 2. Motor je postavljen klasično in preko togih osi poganja štirikrilne Nibral propelerje. Izpuh je izpeljan pod vodo. Električno energijo ustvarja Onanov generator s 7,5 kW moči, varno skrit v akustično izoliranem ohišju. Generator poganja klimatsko napravo Marine Air s 40.000 BTU. Glavni pogonski motorji in dizelski generator so ločeni s posebno steno med strojnico in pomožnim prostorom na krmu. Po zagonu motorjev in zares hitrem ogrevanju je alaska 42 pripravljena za plovbo. Današnji moderni motorji, zlasti tisti z vbrizgom po skupnem vodu, so takšni kot v kakšnem osebнем avtomobilu, in upravljanje z njimi je zelo preprosto. Spomnim se časov, ko so dizelske motorje vžigali v strojnici, zapleteno z mnogimi operacijami (spusti gorivo, zaženi zrak, počakaj, da se motor umiri - imeli so zelo dolg čas ogrevanja). Vsega tega danes ni več. Izplujem iz izolске marine in



☉ Na fotografiji je lepo viden polizpodrivni trup z zmerno ukrivljenimi linijami na premcu; ti odlično odpravljajo valove, tudi pri največji hitrosti preko 23 vozlov. Vidna je tudi skladna podoba zunanosti s proporcionalnim jamborom in nadstreškom strehe salona. Z eno besedo, brezhibna zunanost klasičnega trawlerja za hitro plovbo.

usmerim alaska 42 proti Piranu. Motorje zavrtim na 1.210 vrtljajev in dosežem 7,8 vozla, ročici postavim na 1.490 vrtljajev in alaska 42 pluje s hitrostjo 8,4 vozla. Plovba je mirna, tudi brez spreminjanja trima in brez hrupa. Potisnem ročice na 2.210 vrtljajev in dočakam 12,7 vozla. Še vedno plujemo izpodrivno in na krovu razpravljamo o plovi. Stisnem tipko »auto« na avtopilotu in opazujem krmno brazdo. Alaska pluje naravnost, brez odklonov levo ali desno. Na žalost plujemo v mirnem morju in komaj ustvarim valove, da bi preizkusil plovbo preko njih. Nič posebnega se ne zgodi. To že vem od alaska 45 in alaska 42 brezhibno pluje preko valov. Ker je alaska 42 značilen high speed trawler, preverim, kako se obnaša v hitri plovi. Ročici potisnem na 2.430 vrtljajev, počakam ter opazujem - plujemo 15,4 vozla in že glisiramo. Kljub temu je hrup še vedno zelo nizek (zasluga stene med strojnico in krmnim prostorom). Preizkusim največjo moč motorjev, merilec vrtljajev pokaže 2.950 vrtljajev, log na ploterju se ustavi pri 23,5 vozla, kar je več kot zadovoljivo. Uresničila so se pričakovanja o hitrem trawlerju in dveh možnostih plovi z večjo ali manjšo hitrostjo. Pri teh vrtljajih alaska 42 prav malo dvigne preme, zato še vedno odlično vidim naprej ter desno in levo.

Hitro »nastavim« hitrost križarjenja in takoj ugotovim, da je ta pri hitri plovi 15 vozlov pri 2.400 vrtljajih. Če se nam ne mudi, pa bo odlično 1.490 vrtljajev in 8,4 vozla. Preverim porabo goriva, ki pri 8,4 vozla znaša 24 litrov za oba motorja, pri 15 vozlih pa 80 litrov. Majhen kalkulator v roke - alaska 42 prepluje 700 navtičnih milj pri hitrosti 8,4 vozla in 375 navtičnih milj pri hitrosti 15 vozlov. Razlike so očitne, kar še enkrat dokazuje staro pravilo »hiti počasi«. Odločitev o prihodu na cilj je v vaših rokah oziroma želji po potiskanju ročice za vrtljaje motorjev.

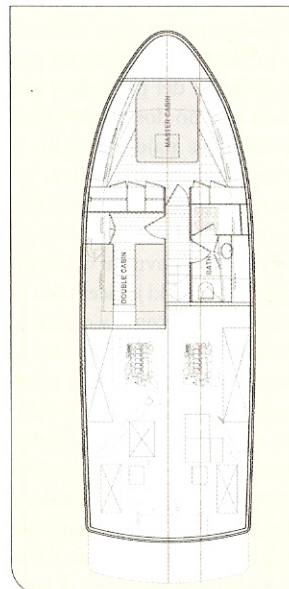
Ker je naš fotograf zamujal na dogovorjeni »photo session«, sem moral čakati oziroma plutati na odprtem morju. Izkoristil sem čas za preizkus obračanja z motorji ali s potisniki. Elektronski ročici sta lahki,

hitro reagirata na pomik naprej-nazaj - alaska 42 se hitro odziva. Preizkusil sem tudi obnašanje na bočne valove. Namerno sem se bočno postavil poleg mimoidečega princessa in čakal, kaj se bo zgodilo - zgodilo se ni nič posebnega.

Alaska 42 je ponovno potrdila že dokazane sposobnosti in lastnosti.

Sklepna misel

Če ljubite dve kabini, zanesljivo pogonsko zasnovo, prostoren salon, klasičen videz, a niste pripravljeni plačati kakšnega Grand Banksa ali Fleminga, vas bo alaska 42 zanesljivo navdušila. Še zlasti, ko boste ugotovili, koliko morate napisati na ček, da jo boste privezali v marini. V vsakem primeru je vredna 400.000 €, kolikor zahteva prodajalec. ☐



TEHNIČNI PODATKI

: ALASKA 42

Dolžina čez vse:	14,40 m
Dolžina trupa:	12,70 m
Širina:	4,25 m
Ugrez:	0,96 m
Izpodriv:	16,6 ton
Motorji:	Cummins QSB 5,9 330
Moč:	2 x 330 KM pri 2.800 vrtljajih
Največja hitrost:	23,5 vozla
Hitrost križarjenja:	15,4 vozla
Gorivo/voda:	2.000 l / 760 l
Kabini:	2
Ležišča:	4+2
Cena:	400.000 € + DDV

Izdelovalec: www.barkebonom.com