



test ALASKA 42

KP-3887

Vse v enem

Alaske so izjemno posrečeno oblikovane, saj so ob vsej svoji bivalni prijaznosti ohranile jasno ladijsko obliko, obenem pa so jim zagotovili še zelo dobre plovne lastnosti. Kombinacija, ki ji marsikateri proizvajalci niso nikoli kos. Navduši že prvi pogled na prostoren kokpit, široka bočna prehoda in premec z velikim sidrnim vitlom. Nadgradnja je dokaj škatlasta, a ima lepo zaobljene robove povsod tam, kjer je to potrebno, vetrobransko steklo je nagnjeno pod ravno pravšnjim kotom, nekoliko napihnjena streha pa je potegnjena nad kokpit – ravno prav daleč! V kokpitu je manši zaboj le ob krmni steni, v tem zaboju pa nekaj odlagalnega prostora, ob strani prha, na sprednjem delu pa plastična cev. Na njem se sedi, ob strani pa najdemo nastavek za cev s sladko vodo, da imate v marini tlak vode s kopnega in s tem razbremenite črpalke na krovu. Prostora za sončenje je dovolj na premcu, kjer je nadgradnja nekoliko dvignjena, pa tudi na strehi, kamor se povzpemo po lestvi, ki se namesti prek vetrobranskega stekla. Na strehi si lahko omislite tudi t.i. »fly bridge«, a menda je večina kupcev povsem zadovoljna z osnovno obliko. Velika okna na nadgradnji so zagotovilo, da je notranjost svetla in da je krmarev pregled nad okolico kar se da dober. Poletju prijazna je tudi rešitev z velikimi dvo-krilnimi vrati med notranjostjo in kokpitom, ki odprta povežejo notranjost in kokpit v zračno celoto. Prej omenjena velika okna pa niso koristna le za krmarja. Na desni strani se od



TEKST MATEJ OGOREVC
FOTO ROBERT TROBEC

Pred časom smo se pri Navigatorju prvič srečali z Alaskami. Led je prebil model Alaska 45 (NNM št. 18), ki nas je prijetno presenetil, a vendar pustil vtis, da mu do povsem »evropske« ravni izdelave še nekoliko manjka. Prav ta vtis pa je Alaska 42 močno popravila!

test ALASKA 42



vrat pa vse do krmarske klopi razteza kuhinja, ki ponuja pravo razkošje za tiste, ki jim na dopustu ni odveč ustvarjanje s kuhalnico. Kuhinjski pult je izdelan iz koriana, pod njim pa je na voljo veliko omaric in predalov. Seveda so kuhinjo tudi tehnično dobro opremili, saj ponuja električno ali mikrovalovno pečico, dvojno pomivalno korito, steklokeramično kuhhalno ploščo ter 130-litrski hladilnik in 230 litrov velik dodatni hladilnik / zamrzovalnik. Tla v salonu so iz tika, z dodanimi črtami iz javorjevega lesa. Na levi strani je ogromen sedežni sklop z mizo, ki služi kot jedilni del ali, ob deževnih večerih, za posedanje v dobri družbi. Takrat lahko vsa okna zagrnete z žaluzijami. Sprednji del zgornjega dela notranjosti je namenjen krmarjenju. Krmarsko mesto je postavljeno na desno stran, kjer so tudi bočna vrata za neposreden dostop do desnega boka. Veliko pokončno leseno krmilno kolo in krmarska klopa sta kot nalašč za krmarjenje, pri obliki instrumentne plošče pa imajo še nekaj rezerv. Na testnem plovilu je bilo na njej vse preveč različnih instrumentov, kazalnikov in ostalih stvari. Morda bi bilo bolje, če bi ladjedelnica nekoliko spremenila obliko plošče (ta je bila preploščna) ter določila postavitev najbolj osnovnih, ob tem pa ponudila tudi pregledne in smiselne možnosti dodatnih instrumentov. Testna je bila, žal, slabo pregledna in natrpana z nekaterimi nepotrebniimi dodatki. Nasproti nje je bila velika površina za navigacijske karte, kjer bi predlagal nizek rob na koncu, da ne zdrsnejo dol, poleg tega pa se tudi pokrov odpre nekoliko trdo. A to so malenkosti, ki se lahko odpravijo v dobre pol ure. Podpalubje ponuja kabini ter toaletni prostor. Skupni imenovalci so les, veliko prostora ter »morsko« počutje. K slednjemu največ prispevajo vrata omar, ki imajo klasične lamele. Prostora je v podpalubju veliko, to pa velja prav za vse. Dovolj ga je nad glavo, dovolj v kabini za prhanje, ležišča so dovolj dolga in v omarah ga prav tako zlepa ne bo zmanjkalo! V lastniški kabini je dvojna postelja, v kabini za goste pa dve enojni. Razpored je klasičen in preverjen, prostor pa izkoriščen v največji možni meri. Celotna notranjost je izdelana iz lesa, razen kabine za prhanje, seveda. Počutje v prostornem podpalubju je zato zelo prijetno pa tudi okna zagotavljajo veliko svetlobe in svežega zraka.

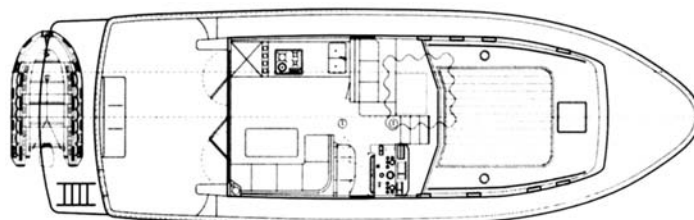


Plovba se prične s spoznanjem, da je bokobranom namenjeni prostor na premcu postavljen nekoliko neposrečeno, saj veliki bokobrani zmanjšajo vidljivost naprej. Če si omislite nekoliko nižje, je pogled seveda boljši, a vseeno jih je, po moje, bolje spraviti v zadnji del pločila. Po bočnih prehodih se gre brez težav, le ob odprtih krmarskih vratih je nekoliko ozko. Izza krmilnega kolesa se vidi dobro, prav tak pa je tudi krmarjev položaj. Klop je povsem enostavna, a svojo funkcijo odlično opravlja. Pri 2500 vrtljajih motorja in 17 vozlih hitrosti smo se povsem normalno pogovarjali, ko pa se je pojavilo nekaj valov, smo spoznali še drugo Alaskino plat. Niti krmni niti bočni niti prečni ji niso delali preglavic ali povzročili omembe vrednih težav. Pri obratu za polni krog smo lastne krmne valove prerežali kot za šalo, kar pa je še posebej pomembno, pa je, da se Alaska v zavoju skorajda nič ne nagiba. Opora, ki je nameščena vzdolž stropa, bo prišla prav šele pri meter ali dva visokih valovih. Največja hitrost, do katere sta Alaska pognala dva motorja Cummins QSB5.9 s po 380 KM, je 23,2 vozla, kar je popolnoma dovolj in tudi poraba slabih 150 litrov goriva na uro ni pretirana. Pri potovalni hitrosti znaša dobrih 100 l (za oba motorja skupaj, jasno), to pa pomeni avtonomijo 20 ur ali 340 navtičnih milj. Tako, na oko, ker se poraba spreminja za nekaj litrov gor ali dol. Pri nekoliko višjih valovih je pršec dosegel palubo zgolj zaradi bočnega vetra, sicer se voda lepo odbije od premca in ne moči palube. Alaska vseskozi deluje čvrsto in se ne nagiba ali ziblje pretirano, tudi če je hitrost manjša in valovi prihajajo z boka.

Alaska 42 je za marsikoga ravno tisto, kar potrebuje. Dve kabini, velik toaletni prostor, uporaben dnevni prostor ter, za piko na i, velik kokpit. V paketu so še dobre plovne lastnosti, dovolijo vam uresničitev nekaterih vaših zamisli, v tovarni pa zagotovijo nadzor pri izdelavi, da se vam zaradi napisa »narejeno na Kitajskem« ni treba bati površnosti ali napak.



test ALASKA 42



TEHNIČNI PODATKI

Mere in teža		
Dolžina čez vse (m)		14,40
Širina (m)		4,25
Vgrez (m)		0,96
Izriv (kg, prazen)		16.600
Gorivo (l)		2000
Voda (l)		760
Motor		
Znamka in model		Cummins QSB5.9
Št. motorjev		2
Št. valjev		6
Gibna prostornina (ccm)		5900
Največja moč (kW/KM) pri 1/min		280/380 pri 3000
Pogon		toğa os
Vrsta goriva		plinsko olje
Plovilo		
Konstruktor		Alaska
Proizvajalec		DHS, Šanghaj, Kitajska
CE znak za kategorijo plovbe		B
Nosilnost (osebe)		12
Osnovna cena (EUR) brez DDV		411.000
Razmerja		
Vrtljaji (1/min)	Hitrost (nm/h)	Poraba goriva (l/h)
(min) 600	4,1	3,4
1000	6,5	9,2
1500	9,1	22,5
2000	11,2	63,6
2500	17,2	104,9
2950	23,2	149,1

Naše meritve

Testni pogoji	
Zunanja temperatura (° C)	23
Hitrost vetra (max; m/s)	3
Morje, višina valov (m)	1; 0,4
Število oseb na plovilu	3
Količina goriva in vode (l)	1200; 500
Stanje podvodnega dela trupa	čist
Hitrosti	
Največja (nm/h)	23,2
Potovalna (nm/h)	17

Prednosti	
+ dobro razporejen prostor	
+ »morsko, navtično« okolje	
+ zelo dobre plovne lastnosti	
Slabosti	
- nepregledna instrumentna plošča (testno plovilo)	
- namestitvev držal za bokobrane	