



Foto: Marko Čurin

PROSTORNOST IN FUNKCIONALNOST

besedilo in foto **Uroš Gabrijelčič**

Dufour 310

V kategoriji jadrnic do 10 metrov dolžine smo letos za Valovo plovilo leta izbrali francosko dufour 310. Prepričala nas je njena ureditev na palubi in pod njo, saj se nam je zdelo, da je tako načrtovalcem kot konstruktorjem uspelo trgu ponuditi udobno in funkcionalno jadrnico. Na samo devet in pol metrih ima posadka na voljo vse, kar potrebuje tudi na daljših križarjenjih.

Zgodovina in modeli

Podjetje Dufour sodi med najstarejše izdelovalce jadrnic za šport in prosti čas, saj jo je Michel Dufour ustanovil že leta 1964. Prva jadrnica, ki jo je izdelal inovativni podjetnik, se je imenovala Sylphie in je bila pri nas neznana. Smo pa zato dobro spoznali njegov naslednji projekt, Arpege, s katerim je tudi zaslovel. Z njim se je začela dolgo in uspešna navtična zgodba, ki še traja, čeprav Michel že dolgo ni več njen lastnik. Vrsto let so pri Dufourju - francoskem podjetju, ki je večkrat menjalo lastnika - soustvarjali navtično zgodovino, in tako je še danes. Mimogrede omenimo, da je pod njihovo streho

sodila tudi blagovna znamka Gib Sea, s katero sta nekaj časa sodelovala tudi brata Jakopin.

Trenutno izdelujejo deset mode-

V vetrovih nad 12 vozlov se je dufour 310 izkazal z dobrimi jadrnimi lastnostmi.



lov v dveh kategorijah, Performance in Grand large. V prvo sodijo dufour 36, 40 E in 45 E, v drugo pa dufour 310, 335, 380, 410, 450, 500 in 560. Takšno delitev, ki je za vse velike izdelovalce jadrnic tako rekoč 'obvezna', so sprejeli že pred leti, ko so k sodelovanju pritegnili uspešnega italijanskega arhitekta U. Felcija.

Jadrnica, ki jo predstavljamo tokrat, sodi v razred Grand large, ki je namenjen bolj potovalno ukrojenim plovilom, čeprav je treba povedati, da se arhitekt, ki sodi med tiste, ki jadrnicam radi spustijo uzde, nikoli ni odrekel živahnosti pod jadri. Da je temu res tako, smo se prepričali tudi med jadra-

njem, ki nam ga je omogočil slovenski zastopnik za to blagovno znamko pri nas. Samo mimogrede omenimo, da smo imeli v Sloveniji kar nekaj predstavnikov tega podjetja in smo njihove jadrnice tudi po njihovi zaslugi dobro spoznali. Zdaj je zastopnik zanje podjetje Stipič navtika, ki nam je sredi maja omogočilo testiranje kar treh modelov, dufourja 500 GL, 410 GL lin 310 GL.

Pod palubo

Pri nekaj manj kot 9,5 metra dolžine ponuja jadrnica dve spaln kabini, salon z navigacijskim kotom, kuhinjski blok in toaletni prostor.

Kabini sta torej dve, pri čemer sprednja kabina ni nujno kabina v dobesednem pomenu, kajti premec v eni od različic proti salonu ni zaprt z vrati. Konstruktorji uporabnikom omogočajo, da premec, v katerem ves razpoložljivi prostor zaseda dvojno ležišče, na široko pustijo odprto. S tem je večji del notranjosti povezan v celoto, kjer ni očitnih ločitev med posameznimi elementi, saj je tudi razmeroma majhen kuhinjski blok del te celote. Z vrati ločena sta v tem primeru ločena le toaletni prostor, ki se nahaja desno od vhoda v kabino in krmna kabina pod kokpitom. Takšna rešitev kaže morda na bolj 'dnevni' značaj jadrnice, saj podobno ureditev že poznamo pri jadrnicah, ki so označene kot *day cruiser*. No, tistim, ki dajejo prednost ločeni kabini, je na voljo 'klasična' možnost, toda tudi v tem primeru dvojna vrata na široko odpirajo kabino proti salonu. Tudi ko se odločamo za kabinsko ureditev, je ležišče dovolj dolgo in tudi široko. V celoti meri kar 283 cm, brez dodatne blazine, s katero lahko predprostor razširimo v ležišče, pa 50 cm manj. Ležišče je torej na začetku zaradi omaric široko 120 cm, pozneje pa kar 173cm. Sicer pa v tem prostoru za dnevno svetlobo in zračenje skrbi stropno okno, za umetno svetlobo pa dve usmerljivi svetilki.

Druga kabina je pod kokpitom ob levem boku barke. Predprostor, ki meri 58 x 65 cm, nas preseneti z ugodno stojno višino 187 cm, sicer pa je del opreme kombinirana garderobna omarica – pred njo je manjši sedež – in seveda dvojno ležišče. Njegova dolžina (195 cm) je standardna, širina pa na začetku zaradi škatle motornega prostora le 112 cm, a se pozneje razširi na 143 cm. Pod ležiščem ni odlagalnega prostora, saj je tam rezervoar za gorivo. Okna so kar štiri: dve sta obrnjeni proti kokpitu, eno



foto 1: Pogled pod palubo kaže ureditev, ki v osrednji prostor vključuje tudi na široko odprto sprednjo kabino brez vrat. Tej ureditvi je možna tudi bolj 'klasična' alternativa.



foto 2: Kuhinjski blok je še najbolj utesnjen element notranjosti, vendar mu ne manjka nič, kar zares potrebujete v tem prostoru.



foto 3: Krmna kabina se odlikuje z velikim dvojnimi ležiščem in veliko prostornosti. Je nadpovprečno svetla in zračna.



foto 4: Premec je namenjen 'klasični' sprednji kabini z vrati ali pa različici brez njih, kjer lahko ležalne površine pomembno razširimo.

foto 5: Našel se je prostor tudi za navigacijski kotic.

foto 6: Toaletni prostor je imeniten: prostoren, svetel in dobro opremljen.





je bočno, drugo pa stropno. Odpirata se dve, kar je dovolj za učinkovito zračenje. Usmerljiva svetilka skrbi za umetno svetlobo.

Salon, kakor pravimo na jadrnicah osrednjemu bivalnemu prostoru, je pri 310 prostor, ki vključuje tudi navigacijski kot. V tem delu, ob desnem boku, mu je namenjenih 204 cm, od katerih 60 cm zavzema navigacijska mizica, preostalo pa oblažinjena klop. No, navigacijski kotiček je skromen, vendar bo mizica dovolj velika za majhne pomorske karte. Dobro je, da so temu elementu sploh namenili nekaj prostora, kajti navigacija se iz več razlogov že vrsto let seli v kokpit, zlasti ko gre za manjša plovila. Kljub temu pa imamo ob mizici električno ploščo z vsemi osnovnimi stikali ter obvezno VHF postajo. Nekaj odlagalnega prostora je pod mizico, uporabna pa je tudi omariča nad njo.

Salon je opremljen z dvema omaričama in veliko preklapno mizo. Razprta meri kar 110 x 116 cm, kar je imenitno, njen osrednji del pa v sebi skriva tudi priročno skladišče. Ob razmeroma plitvih omaričah so dobrodošli odlagalni prostori pod oblažinjenimi klopmi, je pa nekaj malega prostora tudi za naslonjali klopi.

Kuhinjski blok je oblikovan v L, njegova kraka merita 113 x 103 cm. Dvojni plinski kuhalnik s pečico, enojni splakovalnik in razveseljivo velik hladilnik so njegovi poglavitni elementi. Omariča in dve polici nad delovnim pultom bosta morali ob omariči, ki se nahaja pod štedilnikom zadoščati za shrambo

kuhinjskih potrebščin. Dodatna omariča je pod splakovalnikom in je v glavnem namenjena shranjevanju smeti.

V osrednjem prostoru znaša stojna višina od 180 do 187cm, za umetno svetlobo pa skrbijo usmerljive svetilke. Notranjost je po zaslugi velikega števila oken zelo svetla in tudi zračna. Razen klasičnega stropnega okna in dveh bočnih imamo še dve zaprti stropni okni, ki močno povečujeta osvetljenost. Razen teh dveh se preostala okna lahko zastrejo, odpirata in s tem skrbita tudi za zračenje pa le stropno okno in manjše okence nad kuhinjo, ki je del bočnega okna.

Toaletni prostor je presenetljivo prostoren (100 x 174cm) in nekako razdeljen v tri dele: v prvem je takoj za vrati manjši umivalnik in nad njim omariča z dvojnimi vrati, ki sta hkrati ogledali. Ta del je namenjen tudi prhanju s pomočjo izvlekljive pipe. Pod umivalnikom je še ena manjša omariča, a je namenjena bolj dostopu do ventilov. V

Pogled na salon z druge strani: dvojno preklapna miza, ki je sicer zelo velika, ne moti sredinskega prehoda po barki.

Pogled na krmilni kolesi in dovolj širok prehod med njima. Krmna stopnica se preprosto dviga in spušča.



desnem delu je mornarsko stranišče na ročno izplakovanje, še naprej desno pa odprta omara za mokra oblačila, kar je zelo koristen in dostikrat pozabljen dodatek takšnega prostora. Dve okni skrbita za razsvetljavo, eno od teh pa tudi za zračenje. Ena svetilka z leve strani osvetljuje ves prostor.

Vsa notranja pohištvena oprema je izdelana iz svetlega lesa, ki je sodobno oblikovano in opremljeno s svetlim oblažinjenjem, ki se notranjosti tudi najbolj poda. Pod palubo je svetlo in zračno, posamezni elementi pa so primerno dimenzionirani. Zelo velika je miza v salonu, kuhinjski blok pa malo manjši od pričakovanih. Odlagalnega prostora v omaričah ni zelo veliko, a so uporabne tudi prostornine pod oblažinjenimi klopmi. Glede na to, da so konstruktorji veliko pozornosti in prostora namenili tudi kokpitu – kar seveda vpliva tudi na notranjost – je pod palubo za pričakovano štiričlansko posadko dovolj udobja.

Na palubi

Jadrnice z dvema krmiloma so nekaj zadnjih let velika moda. To velja seveda za tiste, ki so opremljene s krmilnima kolesoma in ne z argolo, kakor pravimo krmilni palici. Ta moda je tako vztrajna in vseprisotna, da pravzaprav ni več moda ampak postaja stalna praksa. Nanjo se bodo morali navaditi tudi tisti jadralci, ki pri takšni velikosti jadrnice – pa tudi kaj daljši – pričakujejo in želijo imeti argolo.

Kokpit je od vhoda v kabino do krmne dolg skoraj dva metra (241 cm), sama krmna ploščad pa, kadar je spuščena, tej dolžini doda še 56 cm. Sam krmni del, ki je za obema krmiloma namenjen krmarju, je širok 69 cm, širina pa tu znaša 191 cm. Veliko prostora torej za posadko na barki, ki je sicer široka zmernih 335 cm.

Krmo lahko zelo preprosto zapremo s pomočjo škripca, prostora med krmiloma pa je veliko, zato je prehod zelo udoben. V krmnem delu imamo pod velikim pokrovom velik skladiščni prostor, kjer lahko hranimo mornarsko opremo pa tudi reševalni splav, če si ga bomo omislili (v nekaterih državah je obvezen). Na krmni ploščadi je na pohodnem delu vpeta kopalna lestvica, na kar se bo treba navaditi. V stenah kokpita imamo dve omariči, v eni od njih je plinska jeklenka. Poleg pričakovane opreme tega dela kokpita (ročna črpalka), sta tu še vtoka za vodo in gorivo.

vo. Tu so seveda še navigacijski instrumenti, a o tem pozneje, ko bomo pisali o plovbi.

Pod desno klopjo imamo veliko skladišče, ki je z dvema prekatoma razdeljeno v tri dele, sicer pa je manjše skladišče tudi pod levo klopjo. V večjem je med drugim tudi fekalni tank, primeren nosilec pa je tudi namenjen shranjevanju vhodnega pleksija.

V osrednjem delu kokpita sta najpomembnejši del opreme dve klopi (128 x 40 cm), ki se proti krmi zaključita s krmilno konzolo. V tem delu ni nobene jadralske opreme, če odštejemo oba vitla na strehi kabine ob vhodu. Kokpit je tako v celoti namenjen udobju posadke, ki bo med plovbo pogrešala edinole oporo za noge, kajti kokpit je v tem delu dokaj širok.

Pohodni del palube je dovolj širok, da je varen za hojo, pri roki je opora za roke na kabini, nekoliko moti le nizka stranska pripona.

Premec je od jambora dalje opremljen s tračnico za drsnik škotine samonastavljivega floka, na ravni palube pa je tudi ugreznjeno okno. Sam kljun je opremljen z dokaj velikim sidrnikom, sistemom navijalnega jadra in sidrnim okovom, kjer je nenavadna le lega sidra. Sicer pa je kljun odprt in ni uokvirjen z ograjico. Robniki so leseni in prekinjeni.

Na plovbi

Na testih v Portorožu smo imeli na voljo tri različne jadrnice: dufour 310, 410 in 500. Vreme nam je bilo naklonjeno, saj se je hitrost vetra gibala od 8 do 14 vozlov, vmes pa se je zaradi prehoda nevihte veter na trenutke še bolj razgibal. V vsakem primeru smo meritve izvedli v razmerah, ki so bile najmanjšemu od dufourjev zelo naklonjene. S polnimi jadri je bila jadrnica kos razmeram in se ni pretirano nagibala niti v občasnih sunkih. Očitno je arhitekt dobro izračunal obliko trupa s tako imenovanimi chains, tako da je bila jadrnica stabilna tudi ob redkih močnejših sunkih. Najmanjši od dufourjev se je poleg stabilnosti izkazal z dokaj živahno plovbo v veter, pa tudi kot v veter je bil zelo dober. Zasluge za to ima seveda flok, ki je v šino vpet pred jamborom, tako da ne prekriva glavnega jadra. Zaradi samonastavljivega floka so bilo obrati zelo preprosti; ko si enkrat nastavlja tako glavnega jadra kot floka, je bilo treba samo izvesti obrat in pluti dalje. Največja hitrost, ki



smo jo dosegli tisti dan, je bila 7,1 vozla in sicer z vetrom pod kotom 60 stopinj. Ostro v veter smo jo uspeli pognati do 5,4 vozla, meritve v krmo pa nekako niso pomembne, saj nismo imeli primernega jadra.

Večina jadralske opreme je pri 310 nameščena na kabini, levo in desno od vhoda. Tja pridejo vsi manevri iz jambora, tam pa je tudi vpetje škote. Ta je povezana z dvema jeklenicama, ki sta vpeti na kabini. Škota je nato speljana do jambora in nazaj skozi štoper do palubnega vitla. Večji del se torej dogaja tako rekoč zunaj osrednjega dela kokpita. Tudi obe škotini prideta do vitla na palubi, tako da krmarju preostane le krmarjenje.

No, v plastični obrobi kokpita sta v krmnem delu dva okrogla utora, kamor je mogoče namestiti drugi par vitlov. Namenjena bosta delu z genakerjem, če si ga boste omislili.

Zapisali smo, da se jadrnica ni zelo nagibala, čeprav nas je nekaj sunkov vetra položilo prek meje, ki jo skupaj z učinkom balasta varuje oblika trupa (chains). V takšnih primerih sta prišli prav opori za noge ob krmilih, posadki pa bi prav prišla tudi kakšna nožna opora v sredinskem delu kokpita. Ali pa sredinsko namestljiva mizica, ki je nismo imeli.

Na konzolah oziroma ob njih je prostor za dvakrat dva instrumenta, po navadi dva multifunkcijska, ki premoreta osnovne podatke o hitrosti in smeri vetra, o globini, hitrosti barke, temperaturi morja ipd. Eden od njiju je tudi GPS, ki je tako kot vsi drugi instrumenti pod nadzorom krmarja. Na primerem mestu sta oba kompas in seveda motorna plošča ob desnem krmilu. Tam je tudi ročica za plin.

foto 1: Iz te perspektive se dobro vidi prostornost dvodelnega kokpita. Prostor med klopema je tako širok, da bi potreboval sredinsko oporo za noge.

foto 2: Največ navigacijske opreme je nameščene ob desnem krmilnem kolesu, kjer je tudi ročica motornega pogona.

foto 3: Pod desno klopjo je skladiščni prostor, ki je pametno razdeljen v tri dele; tako je bolj urejen in pregleden.

foto 4: Veliko koristnega odlagalnega prostora je v krmnem delu jadrnice.

foto 5: Streha kabine z ugreznjenimi okni bo primerna tudi za poležavanje.

foto 6: Sidrnik v kljunu je velik, kovinski sidrni zaključek pa nekoliko nenavaden.



Izmerjene hitrosti pod jadri so bile svojevrstno presenečenje, kajti s sedmimi vozli hitrosti, koliko smo jih največ zmoгли pod jadri je bilo za tiste vetrovne razmere izvrsten dosežek. Z zmernim vetrov je dufour 310 hiter in okreten ter lahko vodljiv. Tudi obrati so, kot rečeno, neproblematični. Z manj vetra bo sicer manj veselja, kajti jadrnici se pozna, da ima pet ton. Tudi plovba na motor potrjuje ta vtis, 20-konjski motor pa bi človek rad zamenjal za močnejšega.

Sklepna misel

Dufour 310 je jadrnica 'novega vala' z vsemi pridobitvami našega časa: odprtim širokim kokpitom in dvojnimi krmilnim sistemom, s trupom z zdaj že obveznimi chains in moderno oblikovano kobilico. V notranjosti ponuja dve različici, ki ustrezata različnim namenom uporabe, vse skupaj pa je francosko praktično in uporabno. Čeprav sodi bolj v potovalni razred, se je ob primerem vetru izkazala za zelo hitro. In na koncu seveda še beseda oceni! Tovarna ponuja jadrnico v treh različicah, od katera vsaka vsebuje paket opreme, ki



je cenejši, kot nakup posameznih elementov opreme. To seveda vzpodbuja potencialne kupce k nakupu paketov, pa čeprav njihova konfiguracija ni nujno po želji kupca. Seveda pa imajo kupci še vedno možnost, da elemente dokupujejo po svojem izboru. Osnovna različica (day cruiser) stane 74.139,00 €; v različici Liberty 80.900,00 €, v različici Adventure sailing, ki vsebuje elemente obeh predhodnih in še dodatni spispek, pa 84.469,00 €. K temu je tre-

Jadranje ne preveč ostro v veter (40 do 60) je bilo najprimernejše in tudi najhitrejše (plovbe z genakerjem nismo mogli preveriti), jadrnica pa tudi ob močnejšem vetru in s polnimi jadri (16vozlav) dolgo časa zelo stabilna tudi po zaslugi dobro izračunanih 'chains' trupa. Manevri zelo preprosti tudi zaradi 'samonastavljivega' floka, ki se na jadrnicah ob sodobni konfiguraciji jader vse bolj uveljavlja.

ba prišteti še DDV. Glede na trenutne razmere na trgu je dufour 310 zagotovo ena najbolj 'vročih' jadrnic v tem trenutku, nekaj razlogov za nakup pa smo navedli v našem kratkem testu. □



TEKMICE IN TEHNIČNI PODATKI

	► Dufour 310	► Oceanis 31	► Delphia 31
Dolžina	9,35/9,67 m	9,30/9,66 m	9,48/9,85 m
D.V.Č.	8,70 m	n. p.	n.p.
Širina	3,31 m	3,39 m	3,40 m
Ugrez	1,90 m	1,80 m	1,85 m
Balast	n. p.	n. p.	1.650 kg
Izpodriv	4.940 kg	4.850 kg	3.490 kg
Voda	160 l	130 l	150 l
Gorivo	90 l	130 l	100 l
Št. kabin/ležišč	2/4 + 1	2/4+2	2/4+2
Jadra	50,30 m ²	49,20 m ²	45,35 m ²
Motor	20 KM (14,7 kW)	21 KM (16 kW)	30KM (22 kW)
Arhitekt	Felci Yachts	Finot&Conq; Nauta Design	Andrzej Skrzat

NOTRANJI RAZPRED IN PALUBA



www.dufour-yachts.com

TEHNIČNI PODATKI
DUF0UR 310

DUFOUR 310

Najnovejša dufour 310 sodi med zelo dopadljive jadrnice novega vala če mu lahko tako rečemo. Zelo prostorna na palubi in pod njo, preprosto, a praktično in učinkovito opremljena omogoča neproblematično in dokaj hitro jadranje. Tudi pod palubo je prav po francosko praktična in udobna.

OCEANIS 31

Beneteaujev oceanis 31 sta zasnovala arhitekta Finot-Conq, vendar pa je jadrnica kljub njunemu slovesu bolj kot ne potovalno naravnana. To je razumljivo, saj imajo za zahtevnejše jadrance na voljo linijo first. Tako na palubi kot pod njo je izdelana v prepoznavnem slogu, ki so mu kupci že pred leti podlili legitimitnost.

DELPHIA 31

Paljske jadrnice so razmeroma sodobno, a nekoliko klasično oblikovane in povsem potovalno naravnane. Kokpit je sicer na krmi povsem odprt, a ne sledi povsem naj sodobnejšim tokovom v navtiki. Jadrnica je v osnovi dobro opremljena, a z dolgim spisikom dodatne opreme, žal pa cenovno ni več tako ugodna kot nekoč.



Millenium tehnologija (PAT.PENDING) je ekskluzivni proizvod skupine OneSails International. Edinstvena struktura neprekinjenih niti brez omejitve v velikosti. Laminacija brez uporabe lepila ali smol daje kot rezultat lažje in bolj fleksibilno jadro, katero se ne more delaminirati ter ima izjemno stabilnost forme.

www.onesails.com

SLOVENIA

Intervela d.o.o.

Bač pri Materiji 28A
6242 Materija
Tel.: +386 5 618 11 00
Fax: +386 5 618 11 09
e-mail: slovenia@onesails.com
info@onesails.si

CROATIA

Doctrina d.o.o. Rijeka

Uvala Žurkovo 4
51221 Kostrena
Kontaktna oseba: Vlado Katalinić
GSM: +385 91 250 18 04
Tel.: +385 51 287 200
Fax: +385 51 287 201
e-mail: vlado@onesails.si

CROATIA

Doctrina d.o.o. Split

Uvala Baluni bb
21000 Split
Kontaktna oseba: Karlo Kuret
GSM: +385 91 286 66 33
Tel./fax: +385 21 398 676
e-mail: croatia@onesails.com
karlo@onesails.si

One Sails



DVOREC JELEN

RAZKOŠJE V OBJEMU TRADICIJE

www.dvorec-jelen.si



IZJEMNA PRILOŽNOST!

NOVA STANOVANJA

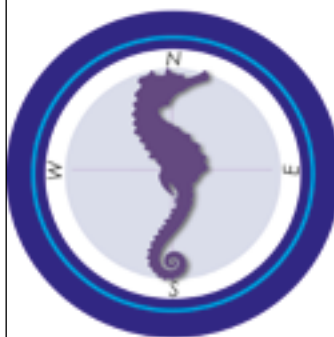
do **25%**
popust
na izbrane enote

V tej enkratni akciji si lahko zagotovite moderno stanovanje na izjemni lokaciji v Kranju, le 20 kilometrov od Ljubljane. Kupite stanovanje s sodobnimi tehnološkimi rešitvami in kakovostnimi vgrajenimi materiali po znižani ceni!

Akcija traja **do 30. junija 2014**

T.: 01 5680 175 • @: info@dvorec-jelen.si

NAVIKA CIZEJ



Kopitarjeva 8
2000 MARIBOR

Tel. 02 228 23 30
odp.čas: 9-12 in 14-18
www.navtika-cizej.si



čolni, motorji, navigacija
karte in literatura
navtična oprema

**VSE ZA
NAVIKE NA
ENEM MESTU**