

TEST • Dragonfly 28 sport

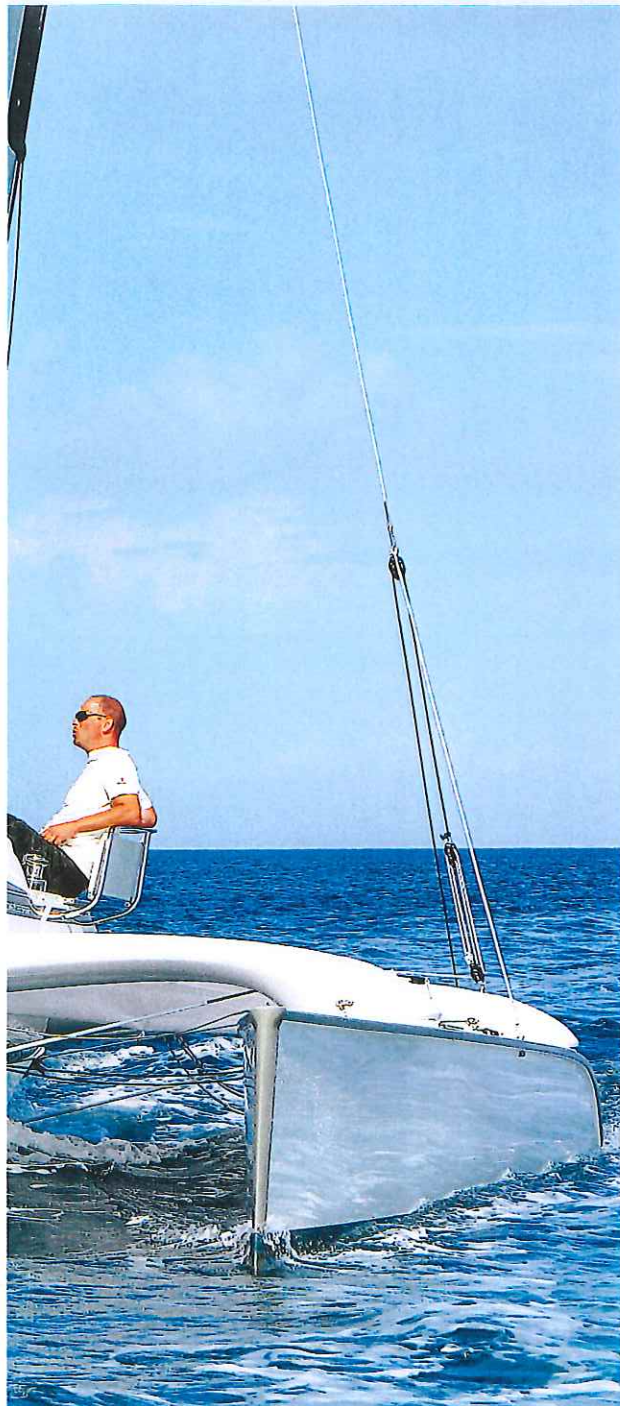


ŠPORTNO-POTOVALNI ŽEPNI TRIMARAN

besedilo in foto Julijan Višnjevec

Dragonfly 28 sport

Dolga leta sem si Dragonfly trimarane le ogledoval po različnih sejmih, pred kratkim pa je tudi zame nastopil trenutek preizkusa tega izstrelka na vodi, ki sliši na ime Dragonfly 28 sport. Pri tem ne gre le za test, temveč za mentalni preskok in preizkus plovila, namenjenega poznavalcem, jadralcem in vsem tistim, ki hitro jadranje postavljajo pred druge ugodnosti na plovilu. S trimaranom smo presegli hitrost vetra kot za šalo - ob sunkih v izolskem akvatoriju smo celo presegli hitrost 17 vozlov, kar je vsem prisotnim na krovu po krvi pognalo pravo dozo adrenalina.



Kot že rečeno, je pri obravnavi trimarana v primerjavi s klasično jadrnico potrebno v glavi narediti pravi preskok. Razen tega, da se vsa plovila z jadrni za premikanje poslužujejo sile vetra, bi lahko rekli, da velikih podobnosti ni. Na splošno gre pri večtrupcih za drugačno obnašanje na vodi. Za njih niso značilni veliki nagibi, se pa zato ponašajo z neverjetnim pospeševanjem, doseganjem in s preseganjem hitrosti vetra ter z različnimi karakteristikami vožnje v veter in z vetrom. Lahko bi dejali, da je to na nek način višja stopnja jadranja tako z vidika užitka kot zahtevnosti. Temu je priča tudi razvoj najstarejše, a najnaprednejše regate Pokala Amerike, ki je s klasičnih jadrnic že pred leti prešel na

katamarane in trimarane. No, da me ne bo kdo vzel dobesedno, Dragonfly »krilc« še nima, kar pa ne pomeni, da jih morda v prihodnosti ne bo dobil.

Zgodovina danske ladjedelnice govori o družini Quorning, ki že od leta 1967 izdeluje različna plovila – slednja so se na začetku uporabljala tudi v olimpijskem razredu finn. Ko je Børge Quorning razmišljal, kaj bi ponudil trgu, se je odločil za tržno nišo, trimaran, ki naj bi se s svojimi plovnimi lastnostmi približal idealnemu plovilu na jadra. Leta 1995 je krmilo ladjedelnice prevzel njegov sin Jens Quorning, ki je v podjetju delal že od leta 1978. Med letoma 1988 in 1989 sta z očetom razvila prvi patent za sklapljane stranske trupove trimarana, kar je bila prava revolucija. Tako je bilo mogoče

Trimaran Dragonfly 28 sport se je na zmernem vetru izkazal kot izredno živahen pod jadrni, zato smo zlahka dosegli in presegli hitrost vetra.

trimaran enostavno »zložiti«, kar je prineslo številne logistične prednosti. Pospravljena trupa Dragonfly 28 sport ne presega širine 2,5 metra, kar pomeni, da na privezu ne zasedeta več prostora kakor klasična jadrnica, na prikolici pa ju lahko odpeljete na svoje dvorišče. Z leti in izboljšavami ter zahtevami kupcev je prišlo do nastanka trimarana s preklonima trupoma, in sicer na izjemno enostaven način. Vse to sicer ni bilo niti enostavno niti poceni, a nastal je trimaran, s katerim lahko zadovoljite številne potrebe, od tistih jadralskih pa vse do stroškovno upravičljivih.

Dragonfly 28 sport

Pri danski ladjedelnici je razvoj različice Dragonfly 28 sport trajal vse do



foto 1: Jambor, vpet na trupih, se približuje idealnemu plovilu na jadra, česar ne moremo reči za klasično jadrnico.

foto 2: Merilniki hitrosti in smeri vetra so našli svoje mesto nad vhodom v podpalube.

foto 3: Preko 17 vozlov z manj kot 10 stopinj nagiba.

foto 4: Mreža med trupoma je vsesplošno uporabna površina.

foto 5: Zunajkrmni motor za manevre.

foto 6: Kokpit s škoto glavnega jadra na sredini. Za pomoč lahko uporabimo še škote, pripete na stranski trup.

leta 2008. Kar dobri dve leti je trajalo, da sta glavi dala skupaj Jens Quorning in Steen Olsen ter trgu ponudila nekaj izjemnega. Prodaja se je začela leto kasneje, torej leta 2009, do danes pa je bilo izdelanih več kot 100 primerkov tega izredno priljubljenega trimarana. Zakaj niso tovrstna plovila bolj priljubljena v naših krajih, ne bi vedel, morda je ovira nekoliko višja cena glede na primerljive klasične jadrnice, morda pa je razlog tudi, da so ljudje premalo osveščeni in niso nikoli poskusili jadrati na takih plovilih. Tisti, ki smo preizkusili Dragonfly 28 sport, smo bili nad performansi navdušeni, vsi pa smo trimaran zapustili z nasmeškom na obrazu. Morda ni pravi začetek, da odpremo razpravo o ceni, saj je bilo do tega, da je danes trimaran tako uporaben, treba priti po korakih in zgraditi nekatere sklope z bistveno večjimi stroški kot nastajajo pri gradnji klasičnih jadrnic.

Pri ladjedelnici Quorning Boats je edini lastnik Jens Quorning, ki je finančno vpet v poslovanje družbe od leta 1991. To zagotavlja konstantno strategijo in stabilnost podjetja ter izjemno prilagodljivost željam kupcev – njihova filozofija je namreč, da je v prvi vrsti potrebno zadovoljiti pričakovanja kupcev. Za svoja plovila je ladjedelnica prejela številne mednarodne nagrade. Vsa plovila, ki so od leta 1981 pod blagovno znamko Dragonfly, so narejena po naročilu in posebnih željah kupcev. K osnovni verziji se lahko poljubno dodaja oprema in celo izbira lokacija hladilnika, a o tem nekoliko kasneje. Dragonfly 28 je nastal kot povsem nov koncept s številnimi optimalnimi rešitvami. Zamenjal je predhodno različico Dragonfly 920 iz leta 1996. Med nove rešitve bi zagotovo lahko uvrstili zložljiva stranska trupa, možnost prevoza po cesti brez omejitev, privez v velikosti klasične jadrnice, izjemne plovne lastnosti, čist dizajn in funkcionalnost pod palubo z vsemi ležišči, dolgimi več kot dva metra.

Na palubi

V danski ladjedelnici za gradnjo trimaranov uporabljajo kakovostne materiale in sodobne metode s 3D CAD design programom. Spretni rokodelci in kvalitetni materiali ter vgrajena oprema plovilom omogočajo dolgo življenjsko dobo in pričakovane plovne lastnosti. Prihod na trimaran, ko je na privezu z zloženima stranskima trupoma, ni bil nič drugačen kot na katero koli drugo

jadnico. Prava vrednost preklonih trupov (Swing Wing system) se pokaže kasneje, ko v manj kot eni minuti brez orodja, le s pomočjo škripcev in vrvi, postavimo v »delovni« položaj prvi stranski trup in nato še drugega. Vse se zgodi iz kokpita in vse, na kar moramo biti previdni je, da manever odpiranja in zapiranja trupov opravimo na mirni vodi in seveda brez dvignjenih jader. To je samo po sebi logično, saj so pospravljeni trupi namenjeni privezu plovila ali pripravi na cestni transport. Za pripravo trimarana oz. trupov smo porabili manj kot dve minuti. Plovilo tako dobi nove površine, mreže, ki se raztezajo na desni in levi strani od srednjega trupa. Mreže so v glavnem namenjene poležavanju in nastavljanju soncu, lahko pa jih uporabljamo za premikanje po barki tudi med samim jadranjem. Med jadranjem se vsi manevri dogajajo v kokpitu, ki je dovolj širok za celo posadko. Za krmarja so na bokih srednjega trupa urejena preklonna sedišča, seveda opcijsko, a bi jih vsem toplu priporočil. Pozicija je tako za krmarja udobnejša – lahko bo opazoval tudi pretok vetra skozi prednje jadro. Argola iz aluminija omogoča peresno lahko upravljanje in popoln nadzor nad plovilom. Dolg in filigransko zbrušen list krmila v oster izhodni rob je ves čas pod vodo in omogoča nadzor, ki je bolj podoben »dinghiju« kot klasični jadnici. Zelo odziven je sklop, ki vse sile prenaša neposredno na krmarjevo roko, kar je zlasti pomembno pri visoki hitrosti. Krmilni list lahko po uporabi ali v plitvi vodi preko prenosov enostavno dvignemo iz vode. Na krmu bomo poleg krmilnega lista našli še prostor za zunanjkrmni motor z največ 15 KM (11 kW). Slednji je z argolo povezan preko jeklene palice, tako da je upravljanje lažje in veliko bolj naravno. Komande za zagon in ročica plina so pospravljene pod sedežem v kokpitu in tako ne ovirajo gibanja med jadranjem. Rezervoar za gorivo je v skladiščnem prostoru na skrajnem delu krme v prilagojenem delu palube. Za izhod iz vode služijo izvlečne stopničke na desnem trupu, ki so tako stran od motorja. Na stranski trupa sta speljani tudi krmni priponi, jambor pa je ojačen z dvema križema ter povezan s pletenico, ki pa ni pričvrščena v trup, temveč nazaj v jambor. Točkovno vpetje jambora je med premcem in krmnima priponama na bočnih trupih, katerih napetost lahko preko škripčevja tudi reguliramo.



1

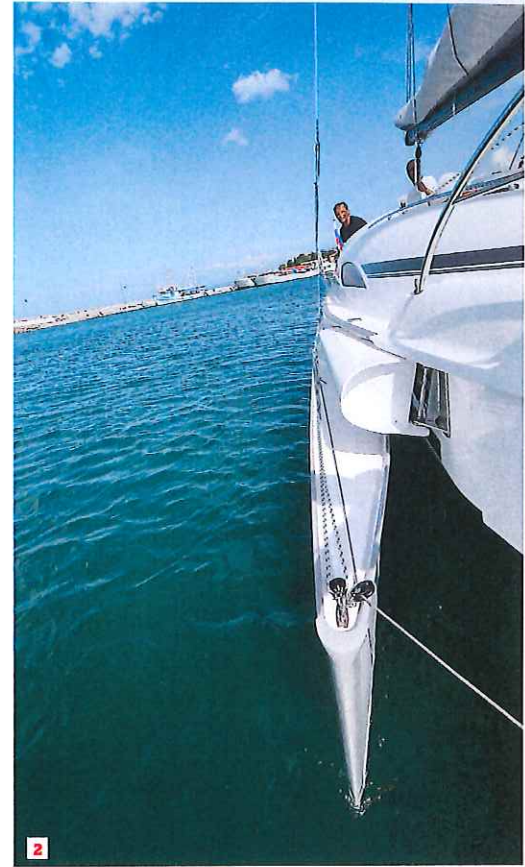
Upravljanje jader je speljano preko baterij štoperjev na levi in desni strani kabine, kjer sta za dvižnice in krajšave predvidena še dva vitla. Sekundarni par vitlov je namenjen upravljanju jader in je nameščen, tako da z njim lahko upravlja tudi krmar, ko se bo na plovilu znašel sam. Dve krajšavi 43 m² velikega glavnega jadra (pri športni različici) sta bili izpopolnjeni do potankosti, tako da površino jadra zmanjšamo enostavno in kar se da hitro. Pod sedišči v kokpitu sta levo in desno še skladiščna prostora, našlo pa se bo še nekaj prostora za vrvi, bokobrane in razne kopalne pripomočke v obeh bočnih trupih.

Pod palubo

Pri Quoring Boats so za svoja plovila med številnimi nagradami prejeli tudi nagrado za dizajn, imenovano Danish Design Award. Poleg sodobnih in čistih linij v notranjosti to pomeni, da ni nič prepuščeno naključju in da je prostor pod palubo kar se da dobro izkoriščen. Testna različica je imela dve kabini, eno v premcu in drugo v krmu, ločen toaletni prostor in salon, kjer iz oblazinjenih sedišč sestavimo dve veliki enoposteljni ležišči. Kuhinja je takoj za prihodom v podpalubje na levi

foto 1: Manever za pospravo obeh trupov je sila enostaven. Swing Wing system je speljan preko škripcev in omogoča manever spravljenega trupa v 40 sekundah, kar je manj kot dve minuti dela za oba trupa.

foto 2: Trimaran z zloženima trupoma bo zasedel le eno mesto v marini. Lahko pa ga tudi naložite na prikolico in odpeljete na svoje dvorišče ali drugo jadrarno lokacijo.



2

in desni strani. Prostor je res do vsakega centimetra izkoriščen, v stopnicah, ki se premikajo levo ali desno, da omogočijo vstop v krmno kabino, pa je tudi koš za smeti. Poleg treh pozicij stopnic je te mogoče povsem privzdigniti, tako da se sprostí odprt prehod v prostor pod kokpitom. Ležišče v tem predelu krme srednjega trupa je dimenzij 204 x 104 cm, kar bi ustrezalo bolj dvema otrokoma ali eni odrasli osebi, morda dvema, če se imata zelo radi. Prostor ima dve bočni okni, na željo kupca pa je mogoče vgraditi še eno okno za zračenje v kokpitu. Za umetno svetlobo je na voljo bralna svetilka. Višina nad posteljo znaša 68 cm.

Po širokem vhodu dimenzij 79 x 75 cm pridemo po treh stopnicah v salon. Na levi in desni strani ob vhodu je kuhinjska niša dimenzij 82 x 65 cm. Na levi strani smo našli kuhalnik z dvema plinskima gorilnikoma, med tem ko je na desni strani širok enojni izplakovalnik. Spodaj sta še omarici s pleksi drsnimi vratci, v ravni liniji s pultom pa sta na obeh straneh še priročni omarici z dvižnimi vratci. Kuhinja je v tem smislu povsem funkcionalna, odvečna para pa bo odvedena kar preko širokega vhoda.

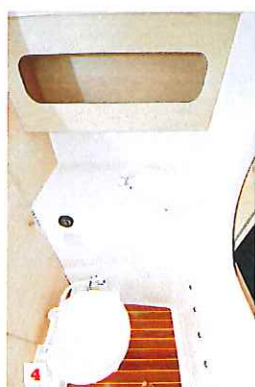


foto 1: Salon je svetel in povsem funkcionalen.

foto 2: Prednja kabina ima posteljo dolžine preko 2 metra.

foto 3: Zložljiva opora za noge.

foto 4: Toaletni prostor.

foto 5: V salonu se sedežna spremeni v ležišče za eno osebo.

foto 6: Premične stopnice imajo v sebi še koš za odpadke.

foto 7: Kuhalnik z dvema plinskima gorilnikoma.

Salon je največji del trimarana, kjer bo v primeru slabega vremena zatočišče našla cela posadka. Vzdolžni klopi na levi in desni strani preklopne mize (173 x 70 cm) se spremenita v ležišči dimenzij 200 x 80 cm. Desna stran ob mizi je prehodna, zato ima za sedenje ob mizi še dodatno oporo za noge. Na levi strani je opora za noge že kot sestavni del trupa, v testni različici pa smo našli še 60-litrski hladilnik (opsijsko). Za svetlobo in zračenje je na strehi kabinškega dela okroglo okno. Za dodatno svetlobo in pogled na okolico so v privzdignjenem delu kabine velika bočna okna. Za zračenje celotnega prostora bo pomagalo še okno v prednji kabini.

Do slednje pridemo iz salona preko drsnih vrat in toaletnega prostora, ki dobi svojo intimnost, ko zapremo še drsna vrata prednje kabine. Toaletni prostor je v celoti odlit s trupom in povsem funkcionalen. Mornarsko stranišče in umivalnik omogočata osnovne higienske potrebe na plovilu. V nadaljevanju proti premcu bomo prišli v prednjo kabino z ležiščem dimenzij 209 x 160 cm, z dvema bočnima oknoma in s strešnim oknom, ki se uporablja za zračenje. Za umetno svetlobo skrbita dve bralni lučki, za odlaganje manjših predmetov pa bomo našli še nekaj uporabnih poličk nad ležiščem.

Na plovbi

Najbolj vznemirljiv del testa je bil seveda med jadranjem. Pospeševanje in hitro pojemanje v primeru »napak« sta odliki hitrih plovil, kjer šteje vsak najmanjši popravek na krmilu in jadrnih. Dragonfly 28 sport ustreza vsem normativom hitrih trimaranov. Pri vetru z južnega kvadranta, ki je na trenutke spreminjal smer in jakost, je bilo za krmilom predvsem zabavno. Ob sunkih vetra so bili pospeški kar dih jemajoči in kmalu smo z enim sunkom vetra dosegli tudi najvišjo hitrost na testu, tj. 17,2 vozla. Trimaran je ob sunku z bočnim trupom v vodo najprej »pokleknil«, nato pa se je z višanjem hitrosti odlepil in izglisiral. Delo na glavnem jadrju in natančna kontrola na krmilu sta potrebna, da obvladujemo sunke vetra. Sicer je ob konstantnem vetru dela manj in je vse bolj ležerno, ne smemo pa podcenjevati potenciala jader in lahkega bolida na treh trupih. Ob sunkih in nepravočasnem reagiranju s krmilom in z jadrom se lahko zgodi, da se trimaran prevrne. Govorimo seveda le o možnosti, ki jo je potrebno imeti

v mislih in je v nobenem trenutku ne smemo podcenjevati. Osebnost se mi je trimaran zdel povsem varen – veliko napačnih potez bi bilo potrebno storiti, da bi ga prevrnili.

S tako muhastimi vetrovnimi pogoji je bilo kar težko zbrati vse podatke na način, da bi bili ti vsaj primerljivi. Veter se je obračal in variiral po jakosti od 7,1 do 16,9 vozla. Kot že zapisano, je bila najvišja dosežena hitrost 17,2 vozla pri dobrih 16 vozlih in smeri vetra iz prednjega kvadranta. Navidezni kot vetra, ki ga ustvarja trimaran, je namreč neprimerljivo večji kot pri klasičnih jadrnicah. Z vožnjo v veter smo pri 7,1 vozla vetra dosegli hitrost 8,2 vozla, nato pa smo z obratom in vetrom v krmo, ki se je med tem okrepil na 14,2 vozla, peljali brez genakerja 8,6 vozla. Genakerja za tokratno preizkušnjo nismo imeli, a se ga po besedah zastopnika v Sloveniji upravlja izredno enostavno. Prikaz na predstavitvi z video posnetka je razkril, da je genaker spravljen v »nogavici«, s potegom vrvi pa ga enostavno odpremo in ga, ko se naveličamo vožnje z njim, pokrijemo z glavnim jadrom (v njegovem zavetrju) ter potegnemo nogavico čezenj. Genaker bomo na premcu vpeli v sklopljiv kosnik v dolžini 1,9 metra, ki je ob neuporabi in pri privezu pospravljen ob trupu plovila in ne moti manevriranja.

Vožnja pri konstantnem vetru deset vozlov in kotu 90 stopinj TWA je bila ves čas okoli deset vozlov. S testiranjem smo nadaljevali proti Piranu, nato proti Debelemu rtiču, vselej pa je bila hitrost spodobna in užitki v vožnji nepopisni.

Vožnja na motor se začne s pripravo, in sicer s spustom pete motorja v vodo. Ročica za plin in zagon motorja sta pričvrščena na pokrovu desnega skladišča in dobita svoj položaj, ko vrata odpremo. Preostali čas je komanda lepo pospravljena pod sedežem in treba je priznati, da je to res izvirno. Kot že omenjeno, sta argola in zunajkrmni motor povezana z jekleno palico. Tako z levo roko krmarimo, z desno pa upravljamo motor iz udobnega in dobro preglednega mesta v kokpitu. Pri upravljanju trimarana pri nizki hitrosti in močnih sunkih vetra moramo upoštevati dejstvo, da ima trimaran majhen ugrez in zato možnost zanosa. Ugrez je namreč z dvignjenim kobilico brez balasta le 0,40 cm, medtem ko je spuščena 1,70 metra. Ker zunajkrmni motor nima merilca vrtljajev, lahko podamo le maksimalno hitrost 7,5 vozla in potovalno



hitrost 6,5 vozla. Povedati je potrebno, da se bo motor koristil le za vplutje in izplutje na privez, za vse druge poti pa bomo lahko pluli na jadra.

Zaključek

Dragonfly 28 sport je navdušil s svojo eksplozivnostjo in z enostavnostjo vodenja. Primerjave s klasičnimi jadrnicami tu odpadejo, saj si težko predstavljam jadrnico, ki bi peljala v veter deset vozlov, tudi če je dolga 60 čevljev. Nagib trimarana je zanemarljiv, včasih celo varljiv glede na hitrost. Pri močnih sunkih in vetru nad 20 vozlov se jadro enostavno skrajša, vendar je v roki potrebno ves čas imeti škoto glavnege jadra in regulirati pretok zraka. Že majhne napake se odražajo v izgubi hitrosti ali nepravilnem kotu vstopa vetra v jadra. Če bi pod palubo kdo želel ugovarjati, ga je potrebno spomniti, da je na 28-čevljski barki, na kateri je glede na obliko in največjo skupno širino 2,54 metra prostora dovolj, slednji pa je tudi odlično izkoriščen. Prednost bomo našli tudi v zložljivih trupih in možnosti priveza, pa tudi v možnosti prevoza po cesti brez posebnih dovoljenj. Na račun številnih izboljšav, patentov in rešitev je trimaran Dragonfly 28 sport postal tako uporaben in priljubljen med jadralci, da bi mu težko našli konkurenco.

Osnovna cena, ki je nismo želeli izdati takoj na začetku, se za različico Dragonfly 28 touring začne pri 121.900 evrih brez DDV, za Dragonfly 28 sport (z višjim jamborom 13,60 metra iz ogljikovih vlaken) pa boste odšteli 137.700 evrov brez

DDV. K ceni bo potrebno prišteti še nekaj dodatne opreme, vendar je ta lahko omejena le na osnovno, če vaše ambicije niso dolga potovanja. □

Dragonfly 28 sport zlahka zgolisira in vas nagrajuje z vsakim sunkom vetra spremenjenim v pospešek, ki vam bo narisal nasmehe na obrazu. Enako vas bo "kaznoval" s pojemkom, ko ne boste pozorni na smer vetra. Vsekakor pa bo plovba zanimiva in prejadrana pot vsaj enkrat daljša kot bi jo opravili s klasično jadrnico bistveno večjih dimenzij. Kljub svoji kompaktnosti je dovolj prostora za pet odraslih oseb, kar je tudi optimalna številka za jadranje in tekmovanje v katerih koli vremenskih pogojih.

DDV. K ceni bo potrebno prišteti še nekaj dodatne opreme, vendar je ta lahko omejena le na osnovno, če vaše ambicije niso dolga potovanja. □

TEHNIČNI PODATKI

OBLIKOVANJE:	Jens Quorning in Steen Olsen
DRUŽINA PLOVILA:	trimaran s sklopljivima trupoma
DOLŽINA Č. V. SREDNJEGA TRUPA:	8,75 m
DOLŽINA S POSPRAVLJENIMA TRUPOMA:	9,99 m
DOLŽINA V. L. MED JADRANJEM:	9,00 m
ŠIRINA ZLOŽENEGA TRUPA:	2,54 m
ŠIRINA ZA JADRANJE:	6,50 m
UGREZ:	0,40-1,70 m
IZPODRIV:	1.850 kg
GLAVNO JADRO:	43,00 m ²
PREDNJE JADRO:	21,00 m ²
CODE:	45 m ²
GENAKER:	80,00 m ²
PROSTORNINA POSODE ZA VODO:	12 l
PROSTORNINA POSODE ZA GORIVO:	90 l
KABINE:	Dve
LEŽIŠČA:	Pet
MOTOR:	zunajkrmni 15KM (13 kW)
KATEGORIJA CE	B

Dodatna oprema:
 Prha na krmni kokpiti: 475 €
 60-litrski hladilnik: 1.750 €
 Priključek na kopno 220 V + 25 m kabla, avtomatski polnilcec 12 Amp/H: 1.390 €
 Avtopilot Raymarine Evolution Tillerplot z displejem P-70: 2.590 €
 Sprayhood: 1.985 €
 Dvojna drsna vrata v prednji kabini: 375 €

www.dragonfly.dk