



Neko novo vrijeme

U Barceloni smo nedavno isprobali najnoviju španjolsku jedrilicu koja slijedi neke nove trendove u nautici te se ističe nevjerojatnim komforom za šest osoba na samo 40 stopa dužine

napisao Vedran Rožić

snimke Vedran Rožić i Albatross Yachts

Prošlogodišnji nautički sajam u Barceloni unatoč prilično lošem stanju na španjolskom nautičkom tržištu za neke je domaće brodograditelje imao veliku važnost. Naime, na tom je sajmu mladi španjolski škver Albatross Yachts premijerno predstavio svoj prvijenac, zanimljivu jedrilicu Albatross 40 Panoramic, koju smo odmah nakon sajma i testirali. Test nam je u katalonskoj prijestolnici organizirao Aleš Strmljan iz tvrtke Stal koja je sredinom prošle godine postala distributer Albatross jedrilica za Hrvatsku, Sloveniju i ostale zemlje u regiji.

Škver Albatross Yachts nalazi se u Almeriji u južnoj Španjolskoj, a pred nekoliko godina osnovao ga je poduzetnik Jeremias Sastre s ciljem projektiranja i izgradnje ponešto drugačijih jedrilica namijenjenih udob-

nom i sigurnom obiteljskom krstarenju. Stoga je započeta suradnja s dizajnerskim studijem Hydra Yacht Design koji je zamišljene ideje pretočio u stvarni projekt po kojem je prva jedrilica od 40 stopa naposljetku i sagrađena. Iako je izgledom i konceptom prava deck-salon jedrilica, pa pomalo podsjeća na neke konkurentne modele poput Moodyevih jedrilica iz serije DS, Sastre tvrdi da je njegova ideja nastala otprilike kad i Moodyjeva te da nije njihova kopija, no da mu je trebalo više vremena za njezino ostvarenje.

Temelj njegove ideje zapravo leži u činjenici da je na novom plovilu želio dobiti prostranost jednog katamarana, a da se istovremeno zadrže dobre jedriličarske sposobnosti jednotrupca. To znači da je zamislio filozofiju jed-

rilice s puno pametno iskorištenog prostora, a uz to jednostavnu i laku za rukovanje. Upotrijebljen je modularni način gradnje, glavna struktura laminirana je na trup dok strukturna ojačanja daju plovilu izrazitu čvrstoću, pa Albatross 40 posjeduje A ocean-sku kategoriju.

Trenutno je u pripremi i projekt manjeg Albatrossa od 35 stopa, a kupcima se također nude visokopersonalizirane usluge škvera pa su im na raspolaganju i brojne opcije kako bi stvorili vlastito i svojim željama i potrebama prilagođeno plovilo. S obzirom na to da svaki kupac zahtijeva poseban, njemu prilagođen brod, u škveru su odlučili da će svaki klijent moći odrediti finalne detalje opreme, materijala i uređaja. Kupac također može posjetiti i pogone škvera te upoznati proces

gradnje te se uvjeriti u kvalitetu materijala i opreme koji se koriste te u kvalificiranost radnika.

Dizajn

Da na palubi nema jarbola, lako bi se zbog nadgrada s relativno visokom natkabinom pomislilo da se radi o motornoj jahti. Naime, Albatross izgledom neodoljivo podsjeća na nekad popularne motorsailere, no zahvaljujući njezinom visokom 17,5-metarskom jarbolu ipak je riječ o pravoj jedrilici koju krasi vrlo dobre jedriličarske sposobnosti. U dizajniranju plovila primarno se vodilo računa o volumenu, pa se odmah stječe osjećaj većeg prostora nego na nekim dužim plovilima. Međutim, unatoč tome kao i velikoj funkcionalnosti i iskorištenosti svakog dijela





Izuzetno prostrani interijer Albatrossa 40 ima tri kabine i dvije kupaoonice te rasporedom najviše podsjeća na motornu jahtu s hardtopom, a jedino što nedostaje jest unutarnje upravljačko mjesto; uređenje je vrlo ugodno i s daškom luksuza

Albatross 40 Panoramic

Dužina preko svega/trupa	12,00 m
Dužina vodne linije	11,20 m
Širina	4,00 m
Gaz	2,00 m
Istisnina praznog plovila/balast	9500/3190 kg
Spremnik goriva	215 l
Spremnik vode	400 l
Površina gl. jedra/floka	45,1/32,9 m ²
P/E/I/J	15,86/4,94/16,52/4,33 m
Standardni motor	Yanmar 54 KS
CE kategorija	A ocean
Osnovna cijena	183.680 eura

Škver: C/Jupiter nr 3, CP:04230, Huerca de Almeria, Španjolska; tel.: +34 649 287 339, e-mail: comercial@albatrossyachts.eu, www.albatrossyachts.eu

Zastupnik: Stal d.o.o., Starotrnjanska 10a, 10000 Zagreb; tel.: +385 1 614 7396, mob.: +385 91 520 9615; e-mail: info@stal.hr

plovila Albatross 40 ne djeluje nezgrapno ni dizajnerski nepromišljeno.

Dapače, sasvim elegantna i prilično harmonična kombinacija zaobljenih i pravilnih linija čini izgled ovog plovila zanimljivim te vrlo inovativnim, ali i dosta privlačnim. Odmah se zamjećuju veliki panoramski prozori natkabine, kao i po tri veća prozora na trupu, dok je s krme nemoguće promašiti izrazito veliku širinu trupa koji karakteriziraju i sve popularniji chinovi. Trup osim u krmenom dijelu ima klasične linije i uobičajenu perajastu kobilicu gaza točno dva metra, a već i pri malom nagibu trupa izviruje jedno od dva lista kormila, postavljena prilično razmaknuto pa je upravljivost odlična. Istisnina praznog plovila nešto je veća nego kod jedrilica iste dužine te iznosi 9500 kg, od čega na balast otpada gotovo trećina, dakle 3190 kg. Široki krmeni dio ujedno znači da je kokpit izrazito velikih dimenzija, a na okomito odrezanom krmenom zrcalu vidljiv je četvrtasti otvor iza kojeg se skriva garaža za gumnjak dužine do 2,5 metara. Vrata garaže, kada se otvore, također služe i kao platforma za kupanje solidnih dimenzija, a tom se prostoru može pristupiti i odozgo, kroz purtele u podu krmenog podesta. To je prostor namijenjen skiperu koji se lako prebacuje s

lijevog na desno kolo kormila i obrnuto, a pri dužim traversadama od pomoći će mu biti dvije zgodne klupe na samoj krmenoj ogradi. Nedostatak je što sjedeći na tim klupama skiper nema sjajnu preglednost prema pramcu zbog deck-salona, ali kada stoji situacija je mnogo bolja.

Krma puna spremišta

Testna je jedrilica imala tikovinu po svim gaznim površinama na brodu, no ona je s popisa dodatne opreme, pa čak i na klupama u kokpitu, što je inače vrlo često dio standardne opreme. Postolja za kormila vrlo su robusna, čak možda i predimenzionirana, ali se zato na njih mogu postaviti brojni instrumenti, no na njima nedostaju rukohvati što je već na prvom serijskom modelu ispravljeno. Ručica gasa motora je uz desno kolo kormila, baš kao i upravljačka komanda pramčanog potisnika, a uz lijevo su postavljena dva Simradova instrumenta. Predviđeno je i mjesto za veliki ploter i to na stražnjoj strani postolja velikog stola u kokpitu, no naš je brod ploter imao ugrađen samo u salonu. Spomenuti stol je fiksiran, a postolje mu je od stakloplastike te sadrži nekoliko manjih spremišta, dok je mu je velika površina od dva preklopna dijela izrađena od tikovine. Izme-

đu njega i uzdužnih klupa dugih gotovo dva metra ima dovoljno prostora za lako kretanje po kokpitu. Ispod obje klupe su spremišta, no kada smo podigli poklopac iznenadila nas je količina prostora u njima. Naime, s obzirom na to da krmene kabine nisu podvučene ispod kokpita, sav raspoloživi prostor namijenjen je spremištima. To su prava velika brodska spremišta, dugačka koliko i kokpit, a u koja se može i ući. Osim velikoga spremišnog prostora tu su postavljeni i razni brodski uređaji i sustavi poput bojlera, kormilarskog uređaja, raznih pumpi i ostalog. Tu ima mjesta i za dodatne uređaje poput generatora, desalinizatora ili klima-uređaja. Isto je i sa strojaranicom u kojoj oko motora (Yanmar od 54 KS) ima nevjerojatno mnogo prostora što olakšava kontrole i servis, a u nju se ulazi otvaranjem purtele na podu salona. Vratimo se još malo u kokpit u kojem osim dvostrukog kola kormila malo toga otkriva da se radi o jedrilici. Tu je još po jedan Harkenov vinč veličine 46, zatim su po četiri stopera postavljena na gornji dio naslona klupe sa svake strane, a škota genove nema. Naime, osim što ima oba rol-jedra, ovaj je brod opremljen samopreletnim flokom i njemačkim sustavom trimanja glavnog jedra bez tračnice, a hvatišta škote smještena su na kro-

vu natkabine. Stoga je kokpit velikim dijelom oslobođen opreme za jedrenje, a jedino će se poneki konop naći u njemu tijekom plovidbe. Dva vinča stoga su dovoljna za ležerno jedrenje jer se sa svakim trimom po jedno jedro, a po želji kupaca mogu se ugraditi dodatna dva za trimanje škota opcijske genove ili genakera. Konopi sa stopera vješto su prevučeni ispod bočnih stranica natkabine, a na pramcu izlaze ispred vjetrobrana, odmah do aluminijskog jarbola. Jarbol je Seldenov, takelaže 9/10, s rol-sustavom glavnog jedra (doplata) te beskonačnim konopom za odmatanje i namatanje jedra, ali za početak namatanja treba ići do jarbola otpustiti kočnicu. Odmah ispred jarbola postavljena je tračnica samopreletnog floka kao i četiri klasično izvedene bokaporte za koje bi bilo bolje da su upuštene jer bi tada natkabina mogla poslužiti kao sunčalište. Konopac Furlexova rolbubnja 300 S, postavljenog iznad palube, do kokpita je praktično proveden po desnoj mrtvoj bandi uz male koloturnike, pa ne smeta kretanju. Bočni su prolazi odlične širine od oko 30 cm, a uz mrtvu bandu visine oko 20 cm, ogradu i rukohvate na krovu natkabine salona do pramčane se palube stiže lako i sigur-

no u svim uvjetima. Osim toga sarti se na palubu hvataju uz natkabinu, pa ni one ne smetaju, kao ni električni vinč za sidro na pramcu koji je postavljen ispod poklopca sidrenog spremišta. Nosač sidra postavljen je malo ulijevo od simetrale plovila, a još većoj sigurnosti doprinosi i smještaj svih šest bitvi na mrtvu bandu pa se o njih praktički ne može zapeti nogom.

Kao u motornjaku

U salon se ulazi kroz dvodijelna klizna vrata po sredini kokpita, no potrebno je spustiti se za jednu stubu niže, na što treba pripaziti. Unutra nema neke velike razlike od moderne hard-top jahte dužine 40 stopa osim što nema upravljačkog mjesta, a zbog velikih bočnih prozora i vjetrobrana preglednost je na sve strane odlična. Svjetlo ulazi i kroz stropnu bokaportu koja se može otvoriti, no ni jedan se bočni prozor nažalost ne otvara. Zbog mnogo svjetla osjećaj boravka u salonu potpuno je drugačiji nego na tradicionalnim jedrilicama, što je i više nego dobro te bi moglo privući poklonike motornjaka. U dosta prostranom salonu prevladava bijela boja iako su mnogi dijelovi od furniranog drveta s uzorkom tikovine, pod je od tamnog wengea, a presvlake su bež boje.



Palubni prostori također podsjećaju na motorne jahte, no kokpit s dvostrukim kolom kormila, vinčevi i oputa ipak dovoljno jasno govore da se radi o punopravnoj jedrilici

Raspored je za jedrilicu neuobičajen, no tu se opet vraćamo konceptu motornjaka: na glavnoj je palubi salon s kuhinjom i navigacijskim kutkom, dok su u vrlo voluminoznom potpalublju tri kabine i dvije kupaonice. Postoji i inačica s dvije kabine. Kuhinja je umjerenih dimenzija te radne plohe u obliku slova L, opremljena je solidno, a nedostatak većeg broja ormarića nadomješten je spremišnim prostorom ispod sve tri klupe u salonu. Prva je velika također u obliku slova L uz desnu stranu, druga je manja uz navigacijski kutak, dok je treća otočnog tipa na sredini salona.

Iako prostora u njemu ne manjka, ponekad ta središnja klupa zasmeta bržem prolasku kroz salon. No, s druge strane, uz nju oko velikog stola komotno sjedi svih pet do šest članova posade. Navigacijski kutak izgleda kao jednostavnije upravljačko mjesto, no nema instrumenata motora, kola kormila i ostalih uređaja, već je na uzdignuto postolje u našem slučaju bio postavljen moderan Simradov ploter NSE12. Budući da taj uređaj ima ugrađen autopilot, u slučaju ružnog vremena skiper na njemu može mijenjati kurs prilikom plovidbe motorom pa ne mora izlaziti u kokpit do kormila. Tu je i radiostanica te preklopni stolić za navigacijske karte.

U potpalublju zavidne stojeće visine, u kojem prevladava tikov furnir na pregradama i namještaju, spušta se središnjim stubištem u kojem nedostaje rukohvat, a potom se iz malog hodnika nepravilna tlocrta ulazi u kabine i jednu kupaonicu. U tom hodniku je i okomita inoksa cijev koja služi kao potpora jarbola, a krupnije bi osobe mogle imati zamjerke na njezin smještaj. Dvije su kabine različita rasporeda u krmi, zatim prema pramcu slijede kupaonice, a u samom pramcu vlasnička kabina. U svim kabinama ima iznenađujuće mnogo prostora, naročito u vlasničkoj, te sve sadrže dvostruki ležaj, a jedino je nešto skućenije u krmenoj lijevoj kabini. U njoj je krevet postavljen uzdužno na os broda, dok je onaj u desnoj postavljen poprečno pa je i prostora ispred njega više. Ormarića i polica ima u svakoj kabini dovoljno, a atmosfera je vrlo ugodna, čak i s daškom luksuza. Sve kabine, pa i kupaonice, imaju oveće panoramske prozore na trupu, a unutar onih u krmenim kabinama manji su obloji koji se otvaraju. To je i jedini način za njihovo provjetranje, dok se kupaonice i vlasnička kabina provjetravaju stropnim bokaportama. U vlasničkoj su čak dvije, a krevet je dimenzija 195x142 cm te mu se pristupa s tri strane, što povećava razinu udob-

nosti. Vlasnička kabina ima i svoju vlastitu nemalu kupaonicu sa zahodom, umivaonikom te zasebnom tuš-kabinom odvojenom pleksijem, dok je kupaonica za goste nešto manja, ali nikako tijesna, no nema odvojenu kabinu za tuširanje.

Solidno na vjetru

Prije no što smo zajedrili, na izlasku iz duboke barcelonske luke isprobali smo brzine koje Albatross 40 postiže s Yanmarom od 54 KS i dvokrakim fiksnim propelerom, a može se doplatiti i za motor snage 75 konja te za dvokraki ili trokraki sklopivi propeler. Na minimumu od 700 okretaja brzina iznosi 2 čvora, pri 2000 okretaja već je 5,6 čvorova, a pri 2500 okretaja dostiže se brzina krstarenja od 6,5 čvorova. Maksimalnu brzinu od 7,5 čvorova postigli smo pri 3000 okretaja, no treba imati na umu da je trup bio prilično zarastao. Uzimajući u obzir tu činjenicu postigli smo uobičajene brzine za jedrilicu od 40 stopa, a za veću sigurnost i čvor do dva veću brzinu uputno je naručiti jači motor. Uz pomoć pramčanog potisnika manevriranje u marini iznimno je lako i jednostavno, a dvostruki listovi kormila odlično slušaju precizne pomake kola i pri plovidbi krmom. Iako konfiguracija s rol-glavnim jedrom i sa-

mopreletnim flokom površine 45,1 odnosno 32,9 m² nije ulijevala previše povjerenja u jedriličarske sposobnosti plovila, ostali smo ugodno iznenađeni postignutim brzinama na slabo promjenjivom vjetru snage do 10 čvorova i mogućnostima po mrtvom moru s dugačkim valovima koji su na trenutke dosezali i do metar i pol. Kako bi se možda očekivalo, Albatross uopće nije trom i lijepo se osjeti kad ga refulić vjetra „povuče“ povećavajući brzinu gotovo za čvor.

S laganim vjetrom od 7,5 do 8 čvorova u orcu pod kutem od 45 stupnjeva brzina je varirala od 4 do 4,5 čvora, dok je pojavujući do 60 stupnjeva na trenutke prelazila i 5 čvorova. S vjetrom mezonave snage do 9 čvorova, ali i prilično velikim valom mrtvog mora direktno u pramac brzina je ostala u istim okvirima. Pri kutu od 120 stupnjeva spustila se do 4 čvora. S odgovarajućim genakerom koji nismo imali, ali i mirnijim morem brzine bi zasigurno bile nešto veće, no i ove postignute svjedoče o dobro pogodenom projektu i povoljnom odnosu istisnine i površine jedara. Pri ležernom jedrenju rad s jedrima svodi se na minimum, no bez obzira na to rukovanje konopima lako je i jednostavno jer se za trimanje floka i glavnog jedra koristi samo po jedan konop na svakom od oba vinča.

Zbog toga, kao i zbog velike prostranosti, Albatross 40 mogao bi osim vlasnicima željnim velike udobnosti biti zanimljiv i čarterskim kompanijama koje svojim klijentima žele ponuditi nešto drugačije. Po detaljima koji su na nekim mjestima nedorađeni vidi se da je riječ o prototipu, no već prvi serijski primjerak, prema riječima španjolskog distributera, izgrađen je mnogo pažljivije i preciznije. To je idealno plovilo za uživanje u krstarenju koje zahvaljujući A kategoriji pruža veliku stabilnost i sigurnost plovidbe, dok dobro promišljen projekt osigurava odličnu ergonomiju i funkcionalnost, a time i udobnu navigaciju, jednostavno manevriranje i solidne brzine pod jedrima.

Za tako prostranu i dobro opremljenu jedrilicu od 40 stopa osnovna cijena od 183.680 eura bez davanja čini se poštenom ponudom, dok povoljne cijene dodatne opreme osiguravaju da ukupan iznos ne prijede mnogo iznad okruglih 200.000 eura. O ovom će se plovilu zasigurno još mnogo čuti, a nadamo se da će pokoji primjerak zaploviti i Jadranom. Napomenimo na kraju da iz tehničkih i organizacijskih razloga nažalost nismo uspjeli snimiti fotografije jedrilice u plovidbi s drugog plovila, stoga objavljujemo fotografije koje nam je ustupilo brodogradilište.

