



SODOBNA, HITRA POTOVALNA JADRNICICA

besedilo **Julijan Višnjevec** • foto **Julijan Višnjevec** in arhiv **Salone**

Salona 380

Pri Saloni so napoved nove jadrnice Salone 380 objavili že v aprilu, a se je datum predstavitve premaknil na sredino maja, ko smo na deževen dan dočakali premiero in predstavitev jadrnice. Kot bi rekli naši zahodni sosede za nevesto, ki se poroči na deževen dan, da bo imela srečo v zakonu, tako je z uvodnimi besedami pospremil novo Salono 380 njen idejni oče. Potovalno-regatno jadrnico z 38 čevlji je zrisal priznani italijanski navtični arhitekt Maurizio Cossutti skupaj z domačim mojstrom Miroslavom Pelajićem, ki je v ladjedelnici skrbel tudi za izvedbo. Za notranjost je tokrat poskrbela ženska roka, hišna oblikovalka Maja Bučan, ki ni imela lahkega dela, saj je z minimalizmom morala ustvariti udobje in všečnost.



Salona ni »novinka« pri gradnji hitrih potovalnih jadrnic. Svoje začetke »beleži« v letu 2002, ko so si v podjetju zadali nalogo, da bodo gradili jadrnice z odličnimi jadralskimi lastnostmi, a ne na račun udobja. Leta 2007 je AD Boats prevzela Skupina Prevent s povsem drugačnimi dejavnostmi avtomobilske industrije in zaščitne opreme. Pri Saloni so nadaljevali z vnaprej določenim delom in svojo filozofijo ter se skupaj s prodajno mrežo uspešno umestili na svetovni trg kot dobro prepoznani in cenjeni graditelji kakovostnih jadrnic. Njihov razpon jadrnic danes sega 33–60 čevljev dolžine, pripravljeni pa so še večji projekti.

Osnova za jadrnico Salona 380 je popolnoma uveljavljena različica z oznako 38, projektirana s strani slovenski navtičnih arhitektov J & J Design. Osnovni namen arhitektov je bil poleg hitre jadrnice zgraditi zmagovalno jadrnico po točkovanju v ORC-sistemu. Slednji je po množičnosti in zanima-

nju na regatnih poljih vsekakor zanimiv tudi za ladjedelnice, saj le-te vidijo svojo prodajno nišo med športnimi jadranci, ki bodo svojo družino peljali tudi na dopust. Jadrnica je odlična zmes »performansa« in udobja pa še vsečna je po videzu.

Maurizio Cossutti ni le slučaj

Studio Cossutti je v Saloni stari znanec, saj je pri njih naredil že nekaj izboljšav na preteklih modelih. Tokrat so se dela lotili od začetka, pri sami zasnovi, a kljub temu z določenim ciljem. Salona 380 je plod sodelovanja z italijanskim arhitektom (doma blizu Vidma), ki ima za seboj veliko izkušenj in znanja prav s športno-potovalnimi jadrnicami, izboljšavami in projektiranjem po sistemu ORC. Med drugim se v zadnjem času lahko pohvali z jadrnicami more 55, katarina II, italia yachts 12.98, next 37 in številnimi drugimi jadrnicami, ki so udobne in hkrati uspešne v jadralsko-tekmovalnem smislu. To je bilo treba razjasniti na začetku, kajti ob pogledu na čiste linije trupa »v oko skoči« premec iz vode in trup, narejen po zgledu starih američanskih cup-erjev s formo podvodja »na banano«. Od premca proti krmi se linija rahlo spušča, konča se odsekana na široki in odprti krmi. Na krmi je zrcalo, ne preveč široka platforma, a dovolj za skok v morje. Kokpit je širok in ima v sredini mizo, ki je postavljena le na jekleni profil, tako da ne ovira premikanja po kokpitu. Jambor je speljan v kabino in se konča na podnicah pred mizo, kar daje športen videz. Jeklena kletka v konstrukciji trupa, narejenega v vakuumski infuziji z dodatki ogljikovih zmesi, je pri Saloni splošno

Široka krma se konča s krmnim zrcalom, ki zapira kokpit. Spuščen omogoča lažji izhod iz vode. Dva krmilna kolesa zagotavljata pregled tudi v sedečem položaju, kot je ta na fotografiji. Dizajnerji so se uprli skušnjavi bočnega zgiba, kar je seveda povsem skladno z zadano filozofijo tekmovanja v razredu ORC.

Uveljavljena. Med dodatno opremo Salona ponuja predelne stene iz ogljikovih vlaken, kar pripomore k trdnosti in manjši teži. Jeklena konstrukcija v trupu tako po vpetem jamborju in pričvršteni kobilici ter stranskih priponah tvori čvrsto povezavo in eno najtrdnjših plovil v serijski gradnji. Pri kobilici lahko izbiramo med možnostma standard ali performance (le-ta je narejena iz jekla in svinca v »torpedu« ter zaradi boljše oblike oblečena v odlito školjko iz grp-materiala). Podvodni profil poleg kobilice dopolnjuje krmilni list iz zlitine aluminija, ki zagotavlja dodatno stabilnost in popolno kontrolo.

Reference in izkušnje studia Cossutti Yacht Design pri optimiziranju in projektiranju jadrnic na evropskem prvenstvu ORC potrjujeta M37 in NM 38, zmagovalni jadrnici med letoma 2007 in 2014. Vsa dozdej pridobljena znanja in izkušnje, vključno s testom CFD (ang. *Computational Fluid Dynamics*) in testom VPP (ang. *Velocity Prediction Program*), so bile uporabljene za izdelavo trupa in plana jader pri Saloni 380.

Skladne linije in športen pridih

Najbolj opazni in tudi razlikovalni elementi so okna v nadgradnji. Oblika trapezov se konča v ostri liniji proti premcu in daje nadgradnji športno-eleganten videz. Med standardno opremo na palubi spada pod palubo vgrajena škota mimo nadgradnje po levi in desni strani, speljana na nemški način – do vitla pred krmarjem. Slednje omogoča tudi plovbo in jadrnanje z maloštevilno posadko. Škota glavnega jadra je prav tako umeščena v palubo in tako



1



2



3



4



5

ne ovira prehodov, ob neuporabi pa se pokrije z dodatnim elementom – paluba je povsem ravna in pohodna. Krmarsko mesto je udobno v stoječem ali sedečem položaju, kar omogočata dve krmilni kolesi, izdelani iz ogljikovih vlaken. Krmna pripona ima hidravlični napenjalec za uravnavanje jamborja in natančno nastavitve glavnega jadra. Prednje jadro je vpeto pod palubo, tako je navijalec skrit in zaščiten, jadro pa bližje palubi in tako učinkovitejše. Na premcu lahko proti doplačilu naročite nepremični kosnik z rolerjem, tako je sidro nameščeno v sredini, na kosnik pa je možno pričvrstiti genaker ali

code O. Druga možnost genakerja je izvlečni kosnik na levi strani, vgrajen v trup, v notranjosti pa popolnoma zaščiten. V tem primeru je sidro nekoliko zamaknjeno v desno stran. Paluba je lahko prekrita s tikovino, med dodatno opremo pa spada tudi krmna kopalna ploščad (250 cm × 76 cm). Slednja v končnem položaju zapira kokpit in daje občutek varnosti, predvsem za družino ali otroke na jadrnici. Krmna ploščad se spušča in dviga po sistemu škripcev, ob privezu na plavajoči pomol pa služi kot mostiček.

Na kabini je set štoperjev in vitla za dviznice, tretji par vitlov je namenjen

upravljanju genove oz. genakerja. Na kabini je z utorom že pripravljen prostor za sprayhood, ki je lepo pospravljen, kadar ga ne potrebujemo.

V kokpitu je miza pritrjena le na jekleni profil, pospravljena tako ne zavzema veliko prostora. Njena površina znaša 80 cm × 76 cm. Še nekaj skladiščnih površin je v kokpitu pod sediščema, večja površina je na strani, kjer ni kabine. Na krmu, na levi strani ob krmarju je prostor za plinske jeklenke.

Minimum je lahko maksimum

Vstop v podpalubje zapirajo dvokrilna vrata v kokpitu. Naša testna različica je imela dve kabini in velik toaletni prostor namesto desne krmne kabine. Na voljo sta še možnosti s tremi kabinami in enim toaletnim prostorom ter dvema kabinama in enim toaletnim prostorom, brez navigacijske mizice, z velikim skladiščem v krmu. Slednja možnost nima ločene prhe, kot jo ima testna različica, in nima ločenega prostora za mokre obleke, kar je pri regatnem jadranju skoraj nujno. Pri izdelavi pohištva je poleg široke ponudbe izbora materialov na voljo še za 50 % lažje pohištvo, narejeno s pomočjo pene (osnovni material) in obloženo s furnirjem ali prevleko iz umetne mase. Kakorkoli že, pohištvo na testni različici je bilo lepo izdelano, izbrana barva pa povsem v sodobnem slogu. Izstopalo je tudi usnjeno oblazinjenje v sivkasti barvi, izdelano z natančnostjo in občutkom za podrobnosti.

Sprednja kabina se odpira z dvojnimi vrati in tako osrednji prostor naredi še večji. V kabini najdemo ležišče 215 cm × 143 cm, speljano povsem v špico, kar skoraj »narekuje«, da se morata gosta poznati, preden ležeta k spancu. Kabina nudi še veliko dvojno omarico in stojno višino 187 cm. Krmna kabina je glede ležišča nekoliko radodarnjša z ležiščem 210 cm × 170 cm in minimalno višino nad posteljo 50 cm. Tudi tu najdemo dovolj prostora za garderobo, saj lahko jadrnalne obleke hranimo v skladišču za mokra oblačila (to je v nadaljevanju toaletnega prostora). V našem primeru je bil ta prostor v krmu na desni strani, kjer je lahko tudi kabina. Velik toaletni prostor (130 cm × 95 cm) ima mornarsko stranišče in prho, ločeno s preklonnim pleksijem.

Osrednji del prostora je salon s kuhinjsko nišo v obliki črke L na levi strani,

foto 1: Salon je svetel na račun naravne svetlobe, v primeru potrebe se lahko prenoči na oblazinjeni sedežni.

foto 2: Kabina v premcu.

foto 3: Kabina v krmu. Kuhinjski blok je klasičen, a povsem funkcionalen.

foto 5: Toaletni prostor ima ločeno prho s pleksi steklom in prostor za mokra oblačila.

takoj ob stopnišču. Salon je zaradi precej velikih oken svetel, z višino 195 cm. Jedilni in družabni del sestavljata dve vzdolžni klopi, desna (210 cm × 66 cm) in leva (210 cm × 110 cm), tu lahko »za silo« nepričakovani gost tudi prespi. V sredini je preklopna miza z dimenzijami 109 cm × 110 cm, pred njo pa se do podnic spušča aluminijasti jambor z vpetjem. Salon sestavljata niza visečih omaric na levi in desni strani.

Kuhinja je postavljena v obliki črke L, z enako dolžino vsakega kraka – 142 cm. Na prečnem delu sta vgrajena hladilnik in dvojni izplakovalnik s cedilnikom za sadje in zelenjavo. Na vzdolžnem kraku je kuhalnik s tremi plinskimi gorilniki, na levi pa še delovna površina in niz predalnikov. Dokaj klasično, a zagotovo preverjeno in uporabno. Para se ob kuhanju odvaja skozi okno v nadgradnji, nameščeno natančno nad štedilnikom.

Nasproti kuhinjske niše je navigacijska miza. Na tem mestu je v primeru tretje kabine toaletni prostor. Navigacijska miza ima, kot se spodobi, majhno klasično mizo s predalnikom 100 cm × 49 cm in udobnim sedežem s pogledom proti premcu. Nad mizo je električna kontrolna plošča.

Po celotni dolžini salona so pod okni nameščena oprijemališča za premikanje po plovilu. Z estetskega vidika ta namestitvev nekoliko izstopa, a je z uporabnega vidika povsem ustrezna. Za naravno svetlobo in pogled na okolico skrbijo še okna v trupu, za umetno svetlobo pa svetila LED in vzdolžna svetila, skrita pod stropno oblogo. Jakost svetlobe je mogoče regulirati v treh stopnjah.

Pripravljeni na obrat? Gremo!

Preizkus novega plovila Salone 380 sem doživel kot eden izmed prvih novinarjev, ki so po premierni splavitvi stopili na krov. V času testa se je vreme tako izboljšalo, da smo morali jadrnalne dežne obleke zamenjati za kratke rokave. No, pri tem je zapihal še »vetrček«, ki se je začel oblikovati v nekakšen maestral, a se ni razvil v več kot 12 vozlov močno »sapico«. Jasni sta bili njegova nestabilnost in smer. Ker smo bili na regatni jadrnici, si s pogoji nismo ravno »belili glave«, saj smo že v lahkih sapicah do osem vozlov v veter zajadrali s 3,9 vozla hitrosti. Omeniti je treba, da je bilo na jadrnici osem oseb, kar se je poznalo na vodni liniji in nekoliko

nižji hitrosti v lahnem vetru. Jadrnica je opremljena z »belimi jadri« (iz dakrona) – testna različica bi lahko imela kakšne bolj eksotične materiale, saj površina za glavno jadro znaša 44,7 m², za navijalno genovo pa 39,3 m². Pri vetru s hitrostjo 10,8 vozla je bila naša hitrost že šest vozlov. Opazili smo, da jadrnica hitro pospešuje, »kaznuje« pa tudi vse nepozornosti na obrate vetra, kar je nekaterim med vožnjo delalo težave. Res je, da določeni narodi (npr. Angleži in Francozi na Atlantskem oceanu) jadrnico običajno s 25 in več vozli vetra. Veter se je dvignil na 11,8 vozla, pri tem je bila hitrost z vetrom v bok 5,8 vozla. Čas je napočil za genaker, ki je pri desetih vozlih in kotom 78 stopinj naredil hitrostni rekord – 7,1 vozla hitrosti. Jadranje v krmo je bilo pri 8,9 vozla vetra dovolj le še za 5,6 vozla, kot vetra je bil 120 stopinj. Menim, da genakerji niso ravno narejeni za te kote, jadrnica mora drseti, zato je treba ugotoviti pravi kot, se hitro peljati in narediti posledično več manevrov do cilja. No, to pa je že taktika ... Ko sem prevzel krmilo, sem občutil lahkotnost upravljanja in odlično balansirano plovilo. Očitno je, da so pri Saloni s pomočjo Maurizia Cossuttija zadeli razmerja, v ladjedelnici pa delo opravili z odliko. Vožnja z motorjem Yanmar saildrive z 29,2 KM (21,4 kW) je pri 2.800 vrtljajih na minuto dosegla hitrost 7,4 vozla. Z rezervoarjem goriva (100 l) smo tako lahko brezskrbni. Večjo skrb povzroča rezervoar vode, ki je serijsko omejen (80 l), kar zagotovo ne zadostuje za družinske počitnice na jadrnici. Za regatne potrebe seveda vode ne bomo rabili, to pa je verjetno tudi razlog za tako majhen rezervoar vode.

Užitek je pod jadri

Salona 380 bo razveselila z odličnimi plovnimi lastnostmi vse ljubitelje jadrnic, pa tudi vse tiste, ki se poleg počitnikovanja »spogledujejo« z regatnimi polji. Še več, razveselila bo vse tiste, ki si željo tekmovati in iščejo zmagovalno jadrnico tudi po preračunu v ORC-tekmovalnem razredu. Zapletene formule se da »ukaniti« s konstrukcijo jadrnice, ki bo tako pridobila ugodnejši rating in z dobrim jadranjem osvojila stopničke. Salona 380 bo zagotovo spadala med favorite. Zdi se, kot da je splitska ladjedelnica po nekaj letih ponovno našla svojo smer, začrtano pred 15 leti: delati hitre in udobne jadrnice. Cenovni okvir se tokrat v osnovni različici začne pri 150.000 EUR brez DDV. □



Plovba je največja prednost salone 380, ki bo svoje morala dokazati še na regatnih poljih ORC razreda. Verjamem, da bo tudi dopust pravi užitek, predvsem v Jadranu, ko v poletnih mesecih pihajo bolj kot ne šibke sapice.

TEHNIČNI PODATKI

OBLIKOVANJE	Cossutti Yacht Design
LADJEDELNICA	AD Boats Ltd.
DOLŽINA Č. V.	11,60 m
DOLŽINA V. L.	10 m
ŠIRINA	3,72 m
UGREZ	2,15 m
IZPODRIV	6.200 kg
BALAST	2.270 kg
GLAVNO JADRO	44,7 m ²
GENOVA, NAVIJALNA	39,3 m ²
SPINAKER	106,4 m ²
CODE 0 NA KOSNIKU	108 m ²
PROSTORNINA POSODE ZA VODO	80 l
PROSTORNINA POSODE ZA GORIVO	100 l
KABINE	2/3
LEŽIŠČA	4/6
MOTOR	Yanmar 29,1 KM (21,3 kW) Sail Drive
KATEGORIJA CE	A Ocean
CERTIFIKAT	Germanischer Lloyd

www.salonayachts.com

dodatna oprema:

Interjer v hrastu: 3.000 €; krmna platforma: 3.400 €; hidravlična krmna pripona: 1.900 €; regatna kobilica 2,25 m (Jason Kerj): 9.900 €; izvlečni kosnik 1,6 m: 4.900 €; jeklene pripone: 4.000 €; B & G Salona paket (H-5000) hydra: 9.300 €; tikovina na palubi in kokpitu: 10.100 €; sidrni vitel in sidro 10 kg: 2.400 €.

