

SALONA 41 NOVA UZDANICA AD BRODOVA

RASNI REGATNI STROJ

TEKST ■ **KREŠIMIR ĐAKULOVIĆ** FOTOGRAFIJE ■ **STIPE MARINOVIĆ**

IZNIMNE ČVRSTOĆE TRUPA, PRECIZNOG KORMILA I SJAJNE UPRAVLJIVOSTI, NOVA JE SALONA RASNI REGATNI STROJ ČIJE POTENCIJALE TEK TREBA ISPITATI NA NATJECANJIMA







■ Salonu 41 testirali smo u u splitskom akvatoriju po južini čiji su udari vjetra dosegali preko 20 čvorova, bili su to idealni uvjeti da ova jedrilica pokaže sav svoj potencijal

Salonu 41, najnoviju uzdanicu splitskoga škvera AD Brodovi, testirali smo u splitskom akvatoriju po južini čiji su udari vjetra dosegali preko 20 čvorova. Svojim izgledom četrdesetjedinica predstavlja uspješnu evoluciju modernog dizajna prema sve prostranijim, izrazito ravnim, površinama palube te sve većoj širini krme. Čitava površina kokpita prekrivena je tikovinom. Zbog dva manja kormila, odnosno kola pomoću kojih se upravlja ovećim centralnim listom kormila, središnji dio kokpita i kormilarski dio krmene palube uklopljeni su u jednu cjelinu što uvelike olakšava kretanje i ulaz na jedrilicu.

■ Portela je efektivno položena u ravnini s nadgrađem kabine što omogućuje upravljanje bez iznenadnog zapinjanja



Testirani brod namijenjen je Salonu Charteru te je kao takav opremljen 'sprayhoodom' na ulazu u potpalublje i tendom u krmenom djelu. Stražnja klupa prostire se preko cijele širine trupa inače otvorene krmene palube. Ona je ujedno i domišljata zamjena za 'passarelu' jer je jednim krajem pričvršćena za trup pomoću pomičnog zgloba. Na taj način se stražnja klupa može zaokrenuti 90 stupnjeva i položiti na obalu. Vrlo je praktično što se navedene tende i stražnja klupica mogu lako ukloniti, pa jedrilica postaje spremna za natjecateljsko nadmudrivanje.

LUKSUZNA TOPLINA

Ispod krmenog palubnog prostora, namijenjenog kormilaru, nalaze se dva spremišta. U prvom je predviđena splav za spašavanje, no može poslužiti i kao spremište za raznu opremu, poput boca za ronjenje. Drugo je spremište predviđeno i kao pristup kormilarskom mehanizmu te auto pilotu.

Unutrašnjost je klasičnog rasporeda. Dvije identične kabine nalaze se u krmenom dijelu. Kuhinja je pak na lijevoj, a navigacijski stol i kontrolna tabla s GPS-om na desnoj strani. Salon se sastoji od dvije klupe koje su vrlo udodne za sjedenje, a služe i kao pomoćni ležaj. Kupaonica je smještena ispred jarbola s lijeve strane. Može joj se pristupiti iz salona te izravno iz prednje kabine. Nije posebno velika ali je dostatna za komodno tuširanje. Prednja kabina ima klasični ležaj za dvije osobe koji se sužava prema pramčanome dijelu. Čitava unutrašnjost izvedena je u drvetu s dizajnom koji oduševljava toplinom. Finalna obrada je odlična, a mnoštvo detalja, poput malih LED svjetiljki na rubovima ležaja i klupica, upotpunjavaju ugođaj luksuza.

Pokrenuvši motor odmah smo primijetili kako je razina buke manja od uobičajene. Yanmarov motor od 40 konjskih snaga bez problema postiže brzinu od čak 8,6 čvorova. Doduše, povećanjem okretaja znatno se podigla i razina buke, no razlog je ipak banalan. Otvor za ispuh sagorijelih plinova i morske vode za hlađenje motora nalazi se, naime, na boku, odmah iznad površine mora te jako



■ Zbog dva manja kormila, odnosno kola pomoću kojih se upravlja ovećim centralnim listom kormila, središnji dio kokpita i kormilarski dio palube uklopljeni su u jednu cjelinu što uvelike olakšava kretanje i ulaz na jedrilicu. Ispod krmenog palubnog prostora, namijenjenog kormilaru, nalaze se pak dva spremišta

blizu krmenog zrcala, što je možda razlog nekarakterističnom dubokom šumu. Malim izdizanjem otvora ili njegovim pomicanjem prema pramcu, ili postavljanjem na samom krmenom zrcalu, vjerojatno bi se buka motora svela na najmanju moguću mjeru.

JEDNOSTAVNI PATENT

Unatoč vrlo širokoj krmi, prilikom manevriranja u marini nismo imali ama baš nikakvih problema. Štoviše, u vožnji krmom kormilo iznenađujuće dobro sluša. Izboj vijka je minimalan te se, čim se dostigne mala brzina kretanja, može vrlo precizno i nadasve sigurno kormilariti.

Motor smo odmah po izlazu iz marine ugasilite s lakoćom podigli jedra. Glavno jedro se nalazi na deblenjaku (lantini ili bumu) složeno u tendu. Dovoljno je povući patent od jarbola prema krmi te osloboditi podigač i jedro se u tren podiže do vrha. Prednje jedro je zarolano, a sam sustav se nalazi ispod palube što, uz estetski dojam, ima i praktičnu funkciju jer je smanjena mogućnost uplitanja raznih konopa što se posebno odnosi na jedrenje sa spinakerom. Razmještaj opreme u kokpitu je dobro promišljen te pruža mogućnost efikasnog rada s jedrima. Jedreći s vjetrom snage od 12 do 16 čvorova u bok, kretali smo se brzinom od 8 - 8,6 čvorova. Popuštajući, ►



■ Potpalublje otkriva klasični raspored: salon se sastoji od dvije klupe koje su vrlo udodne za sjedenje, a po potrebi mogu poslužiti i kao pomoćni ležaj

■ Čitava unutrašnjost izvedena je u drvu: kuhinja je na lijevoj, a navigacijski stol i kontrolna tabla na desnoj strani



prilikom udara vjetra, klizač glavnog jedra, jedrilicu može lako kontrolirati samo jedna osoba. Klizač se nalazi na podu palube što se pokazalo kao dobro rješenje za manje zahtjevna krstarenja dok bi regatne posade često prepravljale visinu dodatno podižući klizač na sjedeću visinu. U ovom slučaju nam se pak čini kako se i s klizačem na dnu palube uspijeva lako trimati jedro, no to bi ipak trebalo dodatno provjeriti na regatnome polju. Najugodnije iznenađenje je upravljivost ovog Salonina modela. I u slučaju kad bismo kasnili s popuštanjem klizača glavnog jedra, čak i kad bi vjetar toliko ojačao da bi se moglo i kratiti jedro, jedrilica bi zadržala kurs bez, za te uvjete uobičajenog, nekontroliranog

prihvaćanja. Također, sila na kolu kormila nikad nije bila velika te se moglo lakoćom kormilariti. Kormilo je pak vrlo precizno, odnosno upravo onakvo kako se i očekuje od regatne jedrilice.

Kad smo dojedrili do otvorenog mora i uputili se oštro uz vjetar, ponovno smo bili iznenađeni lakoćom kojom smo, sa samo dva člana posade, kontrolirali jedrilicu. Jarbol renomiranog francuskog proizvođača Sparcraft lako se, pomoću hidrauličnog sustava na krmenom 'štraju', može prilagoditi željenim uvjetima. Krivljenju jarbola i olakom povećanju tenzije na prednjem 'štraju' uvelike doprinosi Salonina konstrukcija. Naime, od modela Salone 37 strukturalno pojačanje trupa pomoću metalne inox rešetke postalo je standard za solinski škver.

PROLAZAK KROZ VALOVE

Kobilica, sva rebra na trupu i jarbol, spojeni su u cjelinu načinjenu od visokokvalitetnog inoxa u obliku rešetke koja je slijepljena s trupom. Inovacija naspram prethodnih Saloninih modela odnosi se upravo na tehnologiju spajanja s trupom koji je unaprijeđen na način da se između stakloplastike i čelika nalazi posebno komponentno ljepilo koje usklađuje različite fizikalne karakteristike dvaju materijala. Preneseno u jedriličarski žargon, to znači da trup jedrilice minimalno radi na valovima, uz formu koja mu je visoko sačuvana što rezultira puno boljem prolasku kroz valove. To se, naravno, najviše osjeti prilikom jedrenja oštro uz vjetar.

Uz ovakvu čvrstoću trupa, s dodatkom jarbola izrađenog od ugljičnih vlakana, Salone 41 predstavlja vrlo ozbiljnog konkurenta na regatnim poljima. Dosadašnji regatni uspjesi modela 42 upućuju na to kako bismo, u skoroj budućnosti, mogli i ovu nešto manju jedrilicu ugledati kako osvaja razna natjecanja. S težinom od 7200 kilograma i površinom od čak 110 metara četvornih jedrilja, te dizajnom što ga potpisuje uspješni brodograđevinski studio braće Jakopin, Salone 41 rasni je regatni stroj čije potencijale treba tek istražiti na regatnim poljima. ■



■ *Prednja kabina ima klasični ležaj za dvije osobe koji se sužava prema pramčanome dijelu, a iz nje se, baš kao i iz salona, izravno može pristupiti u kupaonicu*

PROIZVOĐAČ

AD BRODOVI

Matoševa 8

Solin, Hrvatska

Tel.: +385 21 206 855

Fax: +385 21 206 855

E-mail: info@adboats.hr

www.salonayachts.com

