

Bavarska krstarica

Po svojoj dužini nova je Bavaria u sredini flote, što znači da mora sadržavati gracioznost velikog modela i jednostavnost manjeg, još jedan od izazova koji je studio Farr Yacht Design izveo gotovo do savršenstva

napisao i snimio Ljubo Gamulin

Novu jedrilicu bavarskog škvera Bavaria 45 nisam prvi put vido na svjetskim sajmovima, već na moru, u ambijentu mnogo prikladnijem za stjecanje pravog dojma o brodu od zatvorenih sajamskih hala. I nisam se razočarao. Dapaće. Bavaria 45 pravi je mali pothvat dizajnerskog umijeća s izrazito iskorištenim i vanjskim i unutrašnjim površinama. Jedina zamjera prilikom prvog pogleda na brod vezan u kotorskoj marinii bili su izrazito visoki bokovi. Uobičajena mana svih suvremenih krstaša i jedini izlaz dizajnerima u nužnosti da naručiteljima osiguraju dovoljno prostranu unutrašnjost. Stoga je visina u salognu testirane jedrilice čak 2,05 m, a ni u drugim dijelovima nije puno manja. Mana takve brodograđevne filozofije ogleda se u nešto lošijem podnošenju jaka mora, ali kako brod nije za krstarenje oko svijeta, već za lagodne đite u vlasničkom ili čarterskom aranžmanu, zamjerke zapravo nema. Dizajneri su dodatno povećali volumen kolumbe, proširili bokove na 4,35 m, a za potpunu kontrolu prilikom nagnjanja upotrijebljena su i dva lista kormi-

la, što je bilo nužno s obzirom na to da se maksimalna širina pruža od sredine broda gotovo do samog krmenog zrcala. Uglavnom, po obliku trupa i takelaži jasno je da je riječ o krstašu koji će odlično jedriti niz vjetar i s vjetrom u pola boka, i to u izrazito veliku rasponu snage vjetra.

Filozofija nastanka

Nova Bavaria dio je serije krstaša predstavljen prošle godine ne sajmu u Düsseldorfu s perjanicom flote, Bavarijom 55, a nešto poslije i manjim modelom, Bavarijom 32. Izrazito nabijen tempo proizvodnje novih brodova bio je moguć isključivo uz suradnju s najvećim dizajnerskim studiom pa je i logično da je odabir novog dizajna prepusten proslavljenom studiju Farr Yacht Design uz suradnju s ništa manje slavnim Američkim ogrankom BMW grupe iz iste domene. Projektni menadžer za ovaj model, dizajner Chris Cochram iz FYS-a, poslije svog prvog posjeta škveru prilikom gradnje prvog trupa istaknuo je da tako brz razvoj zahtjeva dobru suradnju između brodogradilišta i





Ovisno o tome odlučite li se za vlasničku ili čartersku izvedbu jedrilica može imati tri, odnosno četiri kabine s ležajevima za dvoje

studija, ali i visok stupanj tehnološkog razvoja. Dodao bih, i najviši.

„Farr Yacht Design posluje s Bavarijom tek 18 mjeseci i u tom kratkom razdoblju već smo vidjeli porinuća dvaju novih modela. Cruiser 55 porinut je u more u svibnju 2009., a koji mjesec poslije i Cruiser 32. Nova jedrilica, čija je proizvodnja upravo počela, ujedinjuje sve novosti koje smo već primijenili, a specifična je i zbog nekih malih poboljšanja. Naša suradnja počiva na tehnološkim mogućnostima koje uključuju detaljne 2D nacrte i kompletну 3D geometriju trupa, palube, unutrašnjosti, struktura i svih manjih detalja.“

Detaljnije o samom brodu progovorio je Patrick Shaughnessy, predsjednik studija Farr Yacht Design: „Nova je jedrilica po dužini predstavnik srednje klase brodova, što znači da mora u sebi sadržavati gracioznost velikog modela i jednostavnost manjeg. Prilikom dizajniranja vodili smo se ikustvom iz prijašnjih modela. Napravili smo trup s izrazito dugačkom vodnom linijom i velikim volumenom unutrašnjosti koji može primiti i osmeročlanu posadu. Ništa je manje impresivna i nova kupača platforma koja se dobiva otvaranjem krmenog zrcala. Dvojba o dva lista kormila ili jednom trajala je dosta dugo i na kraju smo se odlučili za ovaj dvostruki sistem zbog sigurnosti prili-

kom jedrenja i bitno većeg spremišnog prostora u sredini kokpita. Bilo je podjednako važno napraviti brod koji će zadovoljiti iskusne i manje iskusne jedriličare. Zbog toga smo predložili dvije verzije kolumbe, s gazom od 1,72 i 2,1 m. Obje brodu daju omjer balasta od 28% i obje slijede našu logiku gradnje po kojoj jedrilice moraju moći jedriti pod kutovima od 20 stupnjeva s vjetrom od 15 čvorova i biti oslobođene potrebe za bilo kakvim kraćenjima jedara pri 20 čvorova vjetra. I s takvim konzervativnim prohtjevima tipičnima za krstače omjer je istisnine i površine jedrilja 4,56, što znači da će jedrilica na regatama imati velike šanse za pobjedu u svojoj klasi.“

Vladarica regatnih polja

Zajedrivši pred Koprom po vjetru od deset do jedanaest čvorova, ta očekivanja i sâm sam potvrdio. Na brodskom GPS-u zabilježio sam 6,3 do 6,4 čvora jedreći oštros u vjetar. Čim smo malo pojali, brzine su se popele do 6,9 čvorova, a najveću brzinu, od 7,1 čvor, postigli smo s kutom od 60 stupnjeva. Brod je izrazito centriran i prilikom jedrenja oštros u vjetar mogao sam bez problema pustiti kormilo da prova ne zanese u vjetar. Nažalost, brod nije imao genaker, ali na provi odmah do sidrenog okova čelično je ojačanje na koje se može uč-

vrstiti donji rogalj tog jedra idealna za jedrenje bokom i u krmu. Brzine koje sam zabilježio brodskim GPS-om prilikom vožnje motorom bile su u skladu s izrazito dugačkom vodnom linijom trupa. Pri 1500 okretaja brod je postizao 4,5 čvorova, pri 2000 okretaja 6,9 čvorova, a krstareća brzina pri 2300 okretaja bila je 7,9 čvorova. S maksimalnih 2800 okretaja postizali smo čak 8,9 čvorova, no takav režim plovivbe svakako nije za preporuku u nekom dužem razdoblju.

Prilikom pisanja ovog testa stigle su i dvije vijesti, jedna s regatnog polja, a druga iz svijeta brodograđevne industrije, koje su dodatno potvrdile moj stav o brodu. Na regati *Ronde om Nord* koja se krajem lipnja jedrila u Nizozemskoj nova je Bavaria potukla apsolutno sve konkurente i osvojila prvo mjesto u svojoj klasi i prvo mjesto ukupno. Na regati je nastupilo više od 250 jedrilica, a jedrilo se po Sjevernom moru uz velik vjetar i strme valova na rutu dugačkoj 120 nautičkih milja. Kormilar Ri-

Bavaria 45

Dužina preko svega	14,27 m
Dužina trupa	13,60 m
Dužina vodne linije	12,51 m
Širina	4,35 m
Gaz (duboka kolumna)	2,10 m
Gaz (plitka kolumna)	1,80 m
Istisnina	12.600 kg
Balast	3490 kg
Motor	53/72 KS
Spremnik goriva	210 l
Spremnik vode	210 l + 150 l
Površina jedara	100 m ²
Visina jarbola	20,87 m
Cijena osnovnog modela	145.500 eura

Zastupnik: T.T.Y., Komenskega 12, 1000 Ljubljana, Slovenija, tel.: +386 1 2345 370, faks: +386 1 2345 371; www.tty.si

	Bavaria 45	Elan 450	Océanis 46	Salona 45
Dužina trupa	14,27 m	13,60 m	14,04 m	13,55 m
Dužina vodne linije	12,51 m	12,52 m	12 m	12,35 m
Širina	4,35 m	4,376 m	4,25 m	4,20 m
Gaz	2,10 m	2,05 m	1,70 m	2,11 m
Istisnina	12.600 kg	11.300 kg	10.565 kg	10.000 kg
Balast	3490 kg	4180 kg	3200 kg	3400 kg
Površina jedrilja	100 m ²	124,4 m ²	93 m ²	125 m ²
Motor	53 KS	55 KS	75 KS	54 KS
Osnovna cijena u eurima	145.500	245.900	174.900	218.215

Izrazito širok trup omogućio je da se salonski stol postavi okomito na os broda





Brod je izrazito centriran i prilikom jedrenja oštro u vjetar mogao sam bez problema pustiti kormilo da provo ne zanese u vjetar

enk Alberda nije krio oduševljenje novim brodom: „Iako smo imali izrazito malo vremena za pripremu jedrilice za natjecanje, sve je prošlo više nego savršeno. Jedrilica odlično podnosi more. Ni strmi olujni valovi nisu nam bili nikakav problem, imao sam osjećaj da klizimo po tračnicama.“ Druga vijest još je jedna potvrda da je riječ o vrhunskom proizvodu koji bi mogao imati velik uspjeh na tržištu. Jedrilica je nedavno nominirana za titulu broda godine u kategoriji obiteljskih krstaša, a odluka novinara i urednika prestižnih magazina iz Europe bit će službeno objavljena početkom sljedeće godine na sajmu u Düsseldorfu.

Jednostavan, ali bogat interijer

Nova jedrilica ima dva osnovna rasporeda unutrašnjosti u skladu s dvostrukom namjenom, za čarter ili kao vlasnički brod. U vlasničkoj izvedbi koju sam imao priliku testirati jedrilica ima tri kabine, a vlasnička je postavljena u provu, a u čarterskoj izvedbi vlasnička kamera pretvara se pregradnim zidom u dvije manje. U brod se silazi širokim i stabilnim skalamama ispod kojih je odlično izoliran Volvo motor D2-75 od 72 KS sa sail drive pogonom i četverokrakom propelom. Buka motora koju sam izmjerio u unutrašnjosti izrazito je niska. Pri 1500 okretaja u salonu je bučnost bila 70 dB, u provi 63, a u krmenim kabinama 79 dB.

Pri 2000 okretaja u salonu sam izmjerio 76 dB, u provi 65 dB, a u krmi 78 dB. Pri 2300 okretaja, što je i krstareći režim plovidbe ovim brodom, bučnost u salonu bila je 75 dB, u provi 65, a u krmi 85 dB. Valja napomenuti da je sa zatvorenim vratima u provenoj kabini zapravo zvuk valova koji se razbijaju o provu bio izraženiji od samog motora. Kao što sam već spomenuo, unutrašnji prostor jedrilice gotovo odgovara brodovima od pedeset stopa. Stajaća je visina u svakom kutku broda, projektant je uz kabine imao i dovoljno mjesta za postavljanje čak triju velikih toaleta, a proveni je k tome odvojen na dvije zasebne prostorije, jednu za zahod i umivaonik, drugu za tuš-kabину. Jedina im je mana nešto manja prozorska okna, ali je zato spremišni prostor i dohvatljivost svih ventila na najvišoj mogućoj razini. Obje krmene kabine imaju identičan razmještaj ormara i polica te sasvim dovoljno mesta za odlaganje stvari ako idete na tjednu dluži. Uz svaku kabinu ide i po jedan toalet pa gosti na brodu mogu imati potpunu privatnost, što i nije tako često na jedrilicama.

Centralni brodski prostor s kuhinjom, navigacijskim stolom i stolom za blagovanje izrazito je prostran i sasvim neobično raspoređen. Naiime, kako je velika širina bokova, dizajneri su uspjeli smjestiti stol za blagovanje i kuhinju okomito na os broda i tako oslobođiti mnogo

veći prostor komunikacije u prednjem dijelu salona. Kuhinja U-forme na lijevom boku broda ima apsolutno sve kućanske aparate, a police, otvorene i zatvorene, sasvim su primjerene broju članova brodske posade. Zanimljivo je riješen i navigacijski stol: smješten je na desnem boku ispred velike fotelje U-forme. Za razliku od uobičajenog položaja koji gleda prema provi, navigacijski je stol okrenut naopak ke u smjeru krme. Naslon sjedišta zapravo je pomični naslon fotelje koji se iz jedne pozicije jednostavno premješta u drugu i učvršćuje. Kako je ovo bio vlasnički brod, u provi je samo jedan ležaj za dvoje, no uz njega su zato radni stol, veliki ormari s policama i viseći ormari te dvije kabinice, jedna s toaletom i druga s tuš-kabinom. Prednja kamera ima čak dve velike bukaptive koje osiguravaju dovoljno svjetla, a slična su rješenja s mnoštvom otvora i u drugim dijelovima broda.

Bavaria 45 doista je jedrilica vrijedna svake pozornosti. I zbog dopadljiva suvremena izgleda i zbog jednostavnosti, a opet vrlo bogata unutrašnjeg uređenja. Naša testirana jedrilica s dodatnom opremom stajala je na tržištu 200.000 eura, a cijena je osnovnog modela samo 145.500 eura. Očekuje se proizvodnja od stotinjak primjeraka godišnje, no zbog velika interesa preporučujem da požurite s narudžbama ako je upravo ovo brod vaših snova.