



Ponos škvera i vlasnika

Novim regatijerom dičit će se i škver, i budući vlasnik, a – kad bi stvari u našoj nautičkoj industriji bile posložene kako je to svuda u ozbiljnom svijetu – mogla bi to činiti i zemlja u kojoj je načinjen

napisao i snimio **Braslav Karlić**

O davno nisam na testu neke jedrilice sjedio s takvim majstorom u kokpitu kao što mi se to nedavno dogodilo pri plovidbi Salonom 44 krajem prošlog mjeseca u Barceloni. Društvo mi je pravio Karlo Kuret, jedan od najboljih hrvatskih jedriličara uopće, koji je dan prije doputovao iz Splita da bi i sam sudjelovao u isprobavanju i predstavljanju tog prevažnog projekta solinskog škvera. Karlo je velik znalac, čovjek koji osim o malim klasama u kojima je ostvario zavidnu karijeru znađe sve o moru i brodovima. Stekao je ogromno iskustvo na regatnim krstašima. Uostalom, on je i jedini Hrvat koji je sudjelovao na America's Cupu, i to na važnoj poziciji na brodu. Jedan je od ponajboljih jedrara na Mediteranu. A uz sve to voli i krstariti s familijom. Dakle, idealna osoba da mi pomogne proniknuti u Salonine tajne jer riječ je o projektu koji sjedinjuje mogućnosti krstarenja i regatnog jedrenja. Pogotovo stoga što je i sam njome prvi put jedrio nekoliko sati prije mene.

Salona 44 sedmi je model jedrilice (izuzmemo li modele 37 ibc i 42 ibc, koji su derivati modela 37 i 42) koji je proizvelo solinsko brodogradilište pri kraju osme godine postojanja. Zavidan broj koji je omogućio stjecanje iskustva, napredak u proizvodnim tehnologijama i organizaciji proizvodnje, liječenje dječjih bolesti i gradnju brenda. Ne zaboravimo i da je u nizu uspješnih modela Salona 37 bila proglašena brodom godine! Sve je to moralo dati pravi rezultat na četrdesetčetvorci, i to na mnogim područjima. Od konstrukcije i tehnoloških rješenja preko uređenja unutrašnjosti do samog koncepta broda i brojnih detalja. Još kad sam je vidio na sajmu u Genovi, gdje je imala svjetsku premijeru, Salona me vrlo ugodno iznenadila, ne zato što je to tip broda koji mi se osobno sviđa, nego ponajprije zato što je u nizu detalja nadmašila svoje prethodnice i što je svakomu tko na nju dođe jasno da je u nju uloženo mnogo i znanja i truda, što se odmah i vidi.

U tehnološkoj špici

Po svom je tipu Salona 44 performance cruiser, i to vrlo naglašen. Dakle, jedrilica koja bi, osobito uz dodatak karbonskog jarbola i regatnog jedrilja, morala biti vrlo uspješna na regatnim



Testirani prototip ima tri kabine i zasigurno je riječ o ovoj veličini i tipu broda primjerenijoj verziji; posebno se ističe prostor salona koji je po našem sudu riješen vrlo lijepo, moderno i praktično

Salona 44 sedmi je model jedrilice koji je proizvelo solinsko brodogradilište, a to veliko iskustvo posebno se očituje u uređenju unutrašnjeg prostora

Salona 44

| | |
|-------------------------|-----------------------|
| Dužina preko svega | 13,50 m |
| Dužina na vodnoj liniji | 11,45 m |
| Širina | 4,19 m |
| Gaz | 2,10/2,55 m |
| Istisnina | 9300 kg |
| Balast | 3400 kg |
| Spremnik za vodu | 400 l |
| Spremnik za gorivo | 260 l |
| Crni tank | 40 l |
| Motor | 54 KS |
| Površina glavnog jedra | 57,60 m ² |
| Površina rol-genove | 61,10 m ² |
| Kategorija | A-ocean |
| Projekt | J&J design |
| Dizajn interijera | J&J design/AD brodovi |
| Cijena | 217.580 eura |

Brodogradilište: AD brodovi d.o.o., Matoševa 8, 21 210 Solin, Hrvatska, www.salonayachts.com

poljima, osobito ondje gdje se jedri po IRC-u, ali i IMS-u, no isto tako i vrlo brza i udobna u krstarenjima jedriličarski nastrojenih obitelji ili ekpa koje će se i na odmoru mnogo koristiti jedrima. Dok ćemo potvrdu prve teze morati čekati jer dobit ćemo je tek kad četrdesetčetvorka s pravim posadama zajedri protiv svojih glavnih konkurenata, potvrdu druge mogli smo s velikom izvjesnošću dobiti već u Barceloni. I opći su dojmovi o udobnosti broda i jedriličarskim karakteristikama izvrsni. No, prije negoli ih opišem, krenimo od konstrukcijskih značajki koje su Salonina jaka strana. Materijali i način njihove upotrebe vrhunac su trenutačne stakloplastične tehnologije. Trup je sagrađen vakuumskom infuzijom od epoksi vinilestera s 20 milimetara sendviča iznad vodne linije. Premazan je bijelim izoftalnim gelcoatom, a optimalan odnos čvrstoće i težine postignut je upotrebom triaksijalnih staklenih vlakana. No, na konstrukciji je najvažnije metalno ojačanje podne strukture od inoksa integrirano u strukturu trupa. Na tu metalnu rešetku obješena je kolumba, upire se jarbol i prenosi opterećenje sartijsa. Izvrsno za očuvanje kompaktnosti jedrilice i pri najzahtjevnijim jedrenjima, da ne govorimo kakva je korist od nje udari li kolumba u dno. Naravno, posebno su ojačana sva mjesta većih naprezanja, primjerice postolja vinčeva i hvatišta prednjeg i

stražnjeg štraja. Solidna je i 8 milimetara debela tikovina kojom su prekriveni klupe i pod u kokpitu, a u našem slučaju i bočni prolazi na palubi. Namještaj je također izrađen od ručno obrađene tikovine vrlo lijepa izgleda i pažljivo spojenih godova. Dakle, onaj tko se odluči za Salonu 44, može biti siguran da neće kupiti mačka u vreći. Njezin je organizam solidan i zdrav, sagrađen da služi dugo i sigurno.

Elegantna i prostrana

Čim se četrdesetčetvorka pogleda izvana, odmah je jasno da je riječ o mediteranski koncipiranu brodu za brzo jedrenje. Lijepo, skladne i izdužene elegantne linije trupa, otvorena krma i niska silueta upućuju na brzinu, a velik kokpit okružen s tri para vinčeva i dva kormilarska kola na to da se mislilo na ergonomiju i udobnost posade za jedrenja. Kabina je nisko podignuta iznad palube, a svi krovni otvori izvedeni su u njezinoj razini. Na brod se lako ulazi, osobito ako nije postavljena krmena klupica koja djelomično zatvara, ali i štiti kokpit. Kretanje po kokpitu zbog položaja dvojih kormilarskih kola i šine klizača škote glavnog jedra na podu lako je i bez zapreka, što će svakako biti korisno pri brzim manevrma. Inače, površina kokpita zaista je velika i u njemu će bez problema boraviti šestoro članova posade. Klupe na kojima će sjediti prosječne su veliči-

ne, a od loša vremena zaštitit će se sprayhoodom koji štiti ulaz u kabinu i kokpit, no koji spada u opcije. Položaj kormilara, osobito zbog kormilarskih kola, dobar je i u svakom trenutku omogućuje dobru kontrolu jedara i akvatorija pred jedrilicom. S druge strane opseg dvaju kormila manji je nego kad bi brod imao samo jedno pa je najpreciznije upravljanje nešto zahtjevnije. Dvije sajle stražnjeg štraja hvataju se za same rubove krme pa ne smetaju kormilaru niti kad stoji. Na lijevoj je i Navtecov hidraulični nategač. Kad smo već

kod kokpita, kažimo da bi i vinčevi škote glavnog jedra mogli biti pomaknuti prema natrag kako bi njima mogao rukovati kormilar ako se posada bitno smanji. Sve ostalo je za pet, a i to je lako ispraviti. Inače, vinčeva je ukupno šest, Harkenovih. Dva na kabini broj su 40, jednako kao i oni za trimanje škote glavnog jedra, dok su oni za genovu 60-ice. Stopera je ukupno dvanaest. Spomenimo još i dva manja gavona pod klupama i još dva u podu kokpita te vrlo dobro smješten i pristupačan rezervni kormilarski uređaj. Bočni su prolazi prema pram-

cu široki, sartijs se hvataju dosta blizu kabini, a između je smještena šina klizača genove, koja služi i za trimanje floka. Jarbol na prototipu klasičan je Sparcraftov performance s tri gotovo ravna križa, sa standardnim čeličnim sajlama (tondinima), prolazi kroz palubu oslanjajući se na čeličnu strukturnu rešetku koju sam već spominjao. Bujan prednjeg štraja smješten je pod palubu, na vrh gavona u kojem je sidreni lanac. Stabilitet tomu svemu daje kolumba u obliku torpeda koja je na prototipu malo izvan standarda jer je namijenjena za kasniju seriju ibc koja će imati i karbonski jarbol. Odmah treba reći da je ovo iznutra najbolje dizajnirana i izvedena Salona. Linije trupa preuzete su od četrdesetpetice i malo skraćene, a sve drugo, od palube do interijera i riginga, novo je. To još više raduje kad se znade da su lavovski dio posla na tomu obavili kućni projektanti Klement Jadrešić i Leo Čurin te Maja Bučan, koja se posebno bavila interijerom. Salona nudi dvije izvedbe unutrašnjosti. Standardnu trokabinusku s dvije kupaonice te četverokabinusku također s dvije kupaonice. Prototip ima tri kabine i zasigurno je riječ o ovoj veličini i tipu broda primjerenijoj verziji. Sve tri su kabine vrlo prostrane. A prednja je iznenađujuće velika za performance cruiser. U njoj je prostran krevet, dva ormara pristojne veličine i klupica na koju se može sjesti. Pod krevetom su veliki ga-

| | Salona 44 | Dufour 45 | Elan 450 | First 45 |
|-------------------------|----------------------|--------------------|----------------------|--------------------|
| Dužina trupa | 13,50 m | 13,95 m | 13,60 m | 13,68 m |
| Dužina vodne linije | 11,45 m | 12,16 m | 12,52 m | 12,01 m |
| Širina | 4,19 m | 4,30 m | 4,37 m | 4,20 m |
| Gaz | 2,10/2,55 m | 1,95/2,30 m | 2,05/2,60 m | 2/2,4/2,75 m |
| Istisnina | 9300 kg | 10.870 kg | 11.300 kg | 11.545 kg |
| Balast | 2954 kg | 3100 kg | 4180 kg | 3875 kg |
| Površina jedrilja | 118,7 m ² | 113 m ² | 124,4 m ² | 115 m ² |
| Motor | 54 KS | 55 KS | 55/75 KS | 54 KS |
| Osnovna cijena u eurima | 217.580 | 207.000 | 245.990 | 208.900 |



Salona 44 tipičan je performance cruiser koji bi, osobito uz dodatak karbonskog jarbola i regatnog jedrilja, morao biti vrlo uspješan na regatnim poljima

vonu. Uz bokove broda protežu se police za odlaganje. Kupaonica koja pripada toj kabini, bolje rečeno koja je u nju smještena, dostatne je veličine, izlivena od plastike, s tikovim detaljima. U njoj je zahod, umivaonik i odvojen tuš na drugoj strani s lijepim tikovim podom. Ondje je i nekoliko ladicica i prostor za odlaganje te na jedrilicama uvijek važan ormar za odlaganje mokre odjeće.

Prostor salona, barem za moj ukus, vrlo je lijepo, moderno i praktično riješen. Kad se iz kokpita siđe u salon, s lijeve strane smještena je prostrana kuhinja na L kojom će se za dugih traversada moći koristiti i u plovidbi. Kad se ne upotrebljava, može se potpuno prekriti, a inače se sastoji od velike radne plohe, štednjaka s pećnicom i tri gorionika, dvostrukog sudopera i sedamdesetlitrarskog hladnjaka s dva otvora. Naravno, uz nju je potreban broj ladicica i ormarića i nizak pleksiglas koji je odvaja od prostora za sjedenje. Preko puta kuhinje kupaonica je koja pripada stražnjim kabinama, također s odvojenim tušem i poprilično prostrana. Ima velik ormar, dva ormarića, a u njoj je smješten i holding tank. Ispred kupaonice je navigacijski stol, klasična izgleda, ali vrlo funkcionalan. Ploha mu je dostatna za upotrebu malih karata, ladicica ispod nje dovoljno duboka, sa strane su uobičajene tri ladicice, a uz bok broda razvodna je ploča s prekidačima te mjesto za panel plotera. Rijetko uspješno i primjereno veličini

broda izveden je prostor za sjedenje i blagovanje. Sastoji se od velike sofe U-oblika s lijeve strane i nešto kraće klupe s desne strane. Stol na rasklapanje postavljen je na visoko četvrtasto postolje. Kad nije rastvoren, dostatne je veličine za četvero ljudi koji sjede na većoj sofa, a kad se rastvori, za njim ima mjesta i za još dvoje koji sjednu na nasuprotnu klupu. Pod klupama i u prostoru nosača stola mnogo je mjesta za odlaganje, a njegova gornja ploha služi i kao mjesto na kojem se drže čaše ili boca pića. Sa strane ima još dvije ladicice. Vrlo domišljato i proizišlo iz iskustva u plovidbi. Uz oba boka broda još je pet ormarića i dva odjeljka za slaganje knjiga koje mnogi zaborave. Uz to, čitav salon je lijep, kombinacija bež presvlaka i tikovine ugodna je oku i uvećava prostor, koji je uz to, budući da su na krovu dvije bokaportice, a od bočnih prozora tri se i otvaraju, svijetao i prozračan.

Krmene kabine točno su onakve kakve bismo i očekivali na ovakvu brodu. Dovoljno velike za dvije odrasle osobe, s ulaznim dijelom stajalice visine, velikim visokim ormarom, ladicom za cipele i policom uzduž čitavog kreveta. Dva otvora, jedan na boku, a drugi prema kokpitu, pomoći će provjetranju za vrućih ljetnih dana. Pod krevetima su spremnici za gorivo i vodu izrađeni od plastike.

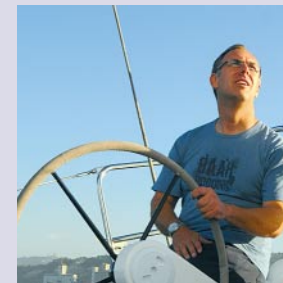
Sve u svemu, Salonini projektanti i graditelji pokazali su da nisu uzalud potrošili posljed-

njih sedam godina. Vrijedno su skupljali iskustvo, napredovali i sagradili svoj do sada, po mom mišljenju, najbolji i najkompletniji brod. Poseban su napredak postigli u izvedbi interijera. Ostalo nam je još i zajedriti četrdesetčetvorkom. Dva dana u kojima smo njome

dva puta izašli na more u Barceloni bila su posve različita. Prvog smo imali vrijeme i vjetar kakvi se samo mogu poželjeti. Sunčano, malo valovito s vjetrovom između dvanaest i šesnaest čvorova. Drugog dana na more se spustila teška magla, zaklonila sunce, a vjetru nije dopus-

Mišljenje Karla Kureta

Teško je reći cjelovitu ocjenu nakon samo sat vremena jedrenja, ali brod je bez sumnje dobro izbalansiran. Odlično ubrzava pa je to najbolji dokaz koliko se osjeća razlika u težini u odnosu na 45-icu. A ta je ušteda značajna. Preko 1000 kila. Kad uspoređujemo četrdesetčetvorku s četrdesetpeticom, brojevi govore sami za sebe. Tu ćemo vidjeti da su svi ključni odnosi, od površine jedara prema težini broda, deplasmana prema kobilici, na strani ovoga novoga broda. Jutros je bilo od 10 do 15 čvorova vjetra. Kako brod nismo prije testirali, bilo nas je malo strah, ušli smo oprezno, nisam htio dokacat do kraja, zajedriti muški. Poslije smo i to isprobali. Pokazalo se da je brod optimalno uravnotežen, neutralan na kormilu, vuče malo na orcu, baš onako kako treba. Jedrili smo i na valovima. Nismo morali promijeniti ništa, ipak je ovo relativno velik brod i išao je meko kroz valove. Teško je bez drugog broda al pari dati posve objektivan sud, ali ono što je bitno i sigurno, jest dobar balans. Zaista je projektiran kako treba. Uostalom, linije su meke oku. A što je meko oku, to je sigurno dobro, kvalitetno i brzo. Timun je kao na malom brodu. Jedra su Victory za krstarenje, jedva malo unaprijeđena, izrađena u sendviču od penteksa, triradijalnog kroja. Površina je optimizirana za IMS. U odnosu na 45-icu jedro je 10% veće, otprilike 5 kvadrata, flog je isti kao i na 45-ici. Uzme li se u obzir da je brod nešto kraći i dosta lakši s nešto više jedara, to sve govori. Prema tome, nakon današnjih jedrenja siguran sam da nema niti jedne veće zamjerke. Manjih zamjerki, objektivnih ili subjektivnih, pronaći će se, ali trenutačno je brod iznad očekivanja. Nažalost, nikad nisam išao u ditu ovako velikim brodom. Najviše sam išao tridesetsedmicom i činila mi se kao hotel. A ovo je zaista vrhunski i moderno sagrađen i dizajniran brod. Svatko tko je do sada bio na njemu, rekao je da je interijer prva klasa.



tila da se digne više od šest čvorova. Kako je drugi dan bio planiran za fotografiranje broda iz gumenjaka, donekle ćete biti oštećeni u vizualnom dijelu, ali smo zato unatoč običnim jedrima za krstarenje izrađenima u sendviču pentexu i nedostatku ikakva spinakera ili genakera uspjeli steći poprilično kvalitetan uvid u mogućnosti Salone 44 pod jedrima. A one su zasigurno velike. Karlovo mišljenje, koje navodimo u okviru, sigurno je mnogo kompetentnije od moga, ali ne mogu ne kazati da sam se za timunom Salone 44 osjećao dobro u svakom trenutku.

Na moru

Jedreći u orcu, brod je bilo vrlo lako kontrolirati. Zapravo, kad jedanput uhvatite pravi kut u vjetar i postignete optimalan nagib, ostaje vam samo da se brinete o finu trimanju i preciznu održavanju smjera. Ni pri vrlo visokoj kutu u vjetar od 30 stupnjeva brod se ne naginje previše, tek posve lagano vuče u orcu. Kako vjetar pojačava, tako se i podiže njegova brzina. Praktično reagira na svaki reful. Brzina koju smo pri 12,5 čvorova stvarnog vjetra postizali pri kutu od 50 stupnjeva bila je 7,2 čvorova, a s jačanjem vjetra na 16 čvorova popela se na 7,5 čvorova. Ne treba ispustiti iz vida da nas je na brodu bilo samo troje i da ga nismo mogli opteretiti težinom posade na privjetrinskom boku. Ta se brzina još dodatno povećala kad smo jedrili bočno na vjetar, a pri jedrenju laško s kakvih 140 stupnjeva bez problema smo pri vjetru koji je pojačao na 18 čvorova postizali konstantnu brzinu od 8,8 do punih 9 čvorova. E, da smo imali bar genaker! I makar su ovi podaci tek ilustrativni i valjat će ih dopuniti dužim i kompetitivnijim jedrenjima, Salone 44 nesumnjivo je vrlo kvalitetan jedrilački stroj čiji će budući vlasnici uživati i na regatama i na krstarenju. Kažimo još da je i na motor (imali smo nešto jači, 54-konjski Yanmar) bila poprilično brza: 8,5 čvorova hvatali smo kao od šale, što znači da joj je brzina krstarenja blizu osam.

Na kraju valja čestitati našim graditeljima iz Solina. Napravili su dobar, europski proizvod. Kad bih negdje pronašao zlatnu ribicu, poželio bih im da kriza prođe, da Vlada ukine trošarine, a sebi nekoliko dana na ovome lijepom brodu.

