

MORE

M A G A Z I N

Studenti 1995. Cijena 22 kune. 650 Str. Godina 1.

Barcolana '95
**REGATA
KAKVE
NEMA**

ESTOVI
Gib 'Sea 444
Bayliner Ciera 2855

PUTOPISI

SAVJETI

INTERVJUI

SAJMOVI

DOKUMENTI



DOBITNA KOMBINACIJA



Napisaó

Ozren Bakrač

Snimke

Ognjen Alujević

Ako smo u broju pet našeg magazina, testirajući *Gib'Sea 302*, članak naslovili *Gib'Sea leti u nebo*, sada bismo mogli reći: ovaj *Gib'Sea* čvrsto stoji na nogama. Jer veći brat tristodvojke, model 444, krupna je brodina koja već na prvi pogled odaje sigurnost i čvrstinu. Brod smo, kao i prethodni put, dobili za test dobrotom uvoznika i zastupnika francuskog proizvođača, tvrtke *Pivatus d.o.o.* iz pulske Pješćane uvale.

Unutrašnjost

Model 444 se, kao i ostali brodovi iste firme, radi u dvije verzije: čarterskoj s četiri dvostruke kabine i vlasničkoj s tri kabine. Mi smo testirali prvu verziju. Obje su verzije u pogledu opreme i njenog rasporeda jednakih paluba, a razlikuju se — i to znatno — samo u izvedbi unutrašnjosti. Mogu reći da osobno više volim brodove s manje kreveta i kabina, ali u ovom slučaju možda bih i za sebe izabrao čartersku verziju. Zašto? Kada se brod nabije kabinama, to se u pravilu mora nečim i platiti. Najčešće se salon mora skratiti, kuhinja se postavlja nasuprot stola u salonu, a stol za karte smanjuje se koliko je god moguće. U ovom se slučaju to, ipak, nije dogodilo, osim što je salon nebitno kraći.

Krenimo u detaljnije razgledavanje, kao i uvijek od krme prema provi. U krmi su dvije kabine s dvostrukim ležajevima solidnih dimenzija. Desna kabina nešto je manja zbog toaletnog prostora koji je ispred nje i koji poslužuje obje kabine. Razlika je mala, tek za sjedalo koje dobro dođe kod oblačenja. Toaletni prostor ima umivaonik, WC i dovoljno mjesta za tuširanje. Nije raskošnih dimenzija, ali je dovoljno velik i upotrebljiv. Izveden je modularno, lako se čisti i ima mjesta za toaletne sitnice. Ima dvojna vrata — jedna izravno za desnu kabinu i druga koja gledaju prema stepenicama za ulaz.

Ispred toaleta je stol za karte. Velik je koliko brodu od 14 metara duljine i priliči — karte se ne moraju savijati i ima mjesta za sve elektronske igračke koje bi vlasnik mogao poželjeti. Za one koji više vjeruju dobrim starim

kartama, peljarima, trokutima i olovci tu je i dovoljno mjesta za sve to.

Jednak prostor onome što na desnom boku zauzimaju toalet i navigacijski stol, na lijevom boku zauzima kuhinja. Kuhinja je ono što prvo padne u oči pri ulasku u brod — golema je, u obliku slova L, jednostavna i upotrebljiva. Radne površine ima i više no dovoljno, štednjak je velik i s dovoljnom mogućnošću naginjanja na obje strane. Ono što manjka je poklopac štednjaka — radna ploha bi time bila veća. Frižider je smješten u kutu

kuhinje, otvara se prema gore (što je dobro), velik je i dubok. Osobe kraćih ruku imat će muke da s dna izvuku onu zadnju, najhladniju i najsladu konzervu pive. Jasno da je tu još i dupli slivnik od nehrđajućeg čelika i na kraju pulta veliki prostor s mrežastim ladicama za smještaj voća, povrća i još koječega. To je dobar detalj i rijetko se vidi na drugim barkama. Bolje bi mogao biti organiziran prostor ispod slivnika, gdje je inače mjesto za lonce i tave, a pregrade u ormarićima iznad štednjaka mogle bi biti više kako čaše, začini

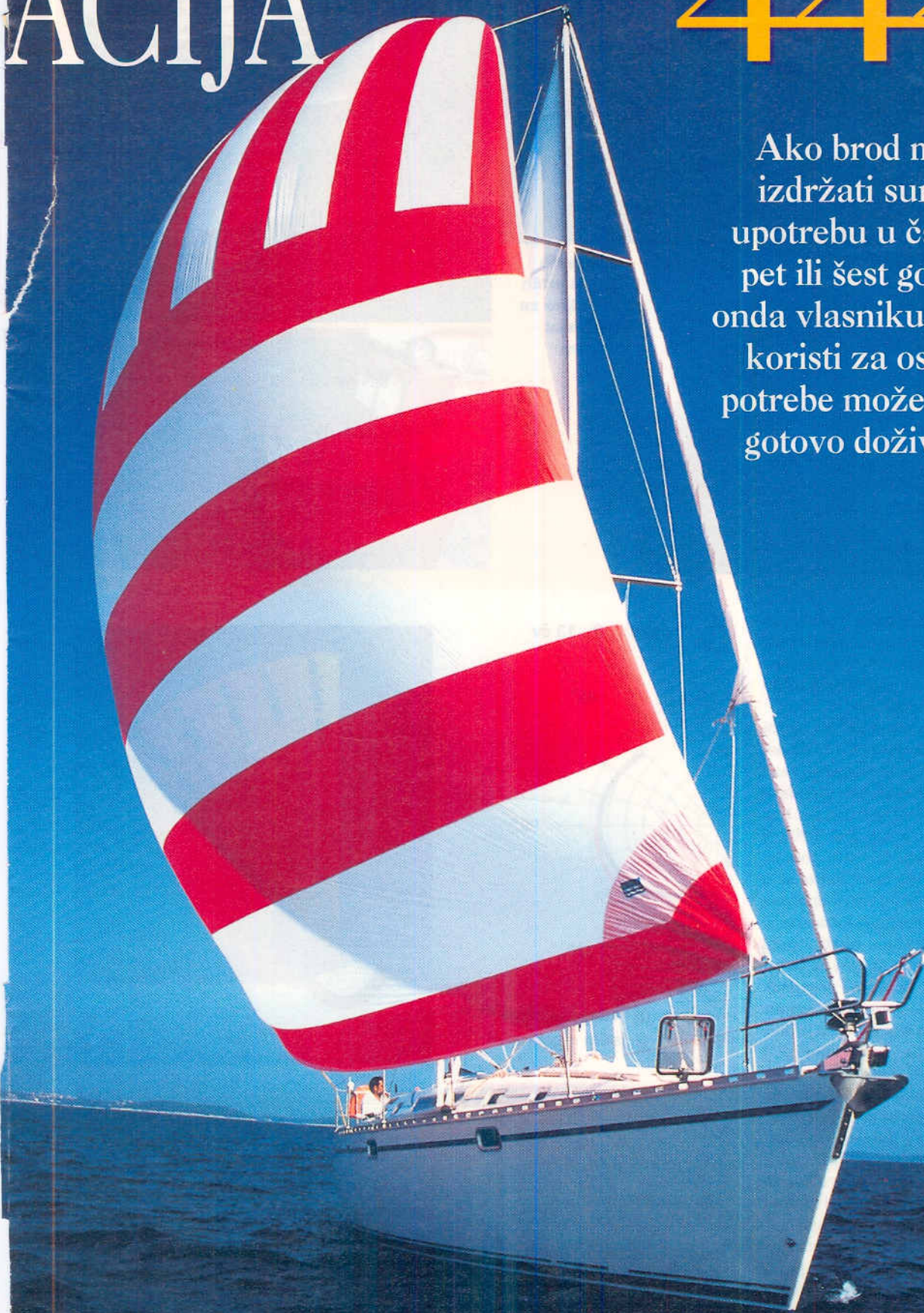
■ Visoki srednji standard: brod i čvrst i brz



ACIJA

444

Ako brod može
izdržati surovu
upotrebu u čarteru
pet ili šest godina,
onda vlasniku koji ga
koristi za osobne
potrebe može trajati
gotovo doživotno



broda. Pramčana kabina je u samoj provi, s krevetom u V, sa jednim većim ormarićem za stvari i dosta polica razmještenih uokolo.

Paluba

Veliki kokpit, spojler i otvorena krma sa sjedalom za kormilara u sredini prvo je što smo zapazili kad smo preuzimali brod u marini Veruda. Tu je još i veliki pult ispred kormilarskog kola na kojemu ima mjesta za instrumente motora, instrumente za smjer i brzinu vjetra, dubinu mora i brzinu broda te komande autopilota. U nastavku pulta je stol sa stranicama na podizanje, koji u sredini ima spremište za boce, s odvodom za vodu u dnu, što omogućuje da se u spremište preko svega stavi čak i led — prava raskoš u vruće ljetne dane bez daška vjetra.

Ono što nam se u plovidbi izuzetno sviđjelo je razmještaj vinčeva i stopera. Vinčevi za škotine genove su na povišenom mjestu uz ulaz u kabinu, veliki su i poslužuju se bez naginjanja preko klupa kokpita. Škotine do vinčeva dolaze preko dva velika koloturnika, što također olakšava posao posadi. Svi podizači idu na dva vinča na krovu kabine uz ulaz i također se poslužuju bez istezanja i muke. Da se podizači, škota i škotine ne motaju pod nogama posade, za njih postoji spremište sa poklopcem ispred ulaza u kabinu; jednostavno rješenje, ali se trebalo sjetiti (a treba naglasiti da smo to isto vidjeli i na drugim novim modelima *Gib'Sea*). Spremište za



■ **Lagan za upravljanje: kadar stići pa i uteći**

dvije boce za plin je pod klupom kormilara, a spremište za bokobrane, konope i ostali pribor su pod klupama kokpita prema krmu. Ostatak palube je čist, šine s klizačima za škotinu genove su na palubi uz sam rub kabine i ne smetaju prolazu, a podizači od pete jarbola do stopera i vinčeva vođeni su skriveno u dvostrukom krovu kabine. Tako je šansa da neko razbije nožni palac o koloturnik ili klizač vrlo

mala. Šteta, jedrenje će postati dosadno. Na pramcu je spremište za sidro i lanac. U istom prostoru, pod poklopcem je i električno vitlo za sidro. Mjesta za lanac je dovoljno i nije nam se dogodilo da se pri dizanju sidra lanac složi u piramidu i blokira vitlo.

Jarbol i jedra

Naš 444 bio je opremljen jarbolom s dva križa, s pramčanim letom do vrha jarbola (*top mast*) i *baby* letom koje se na jarbol hvata kod prvog križa. Sve pripone imaju na palubi hvatište u jednoj točki, iznad glavne pregrade broda. Krmeno leto se nad palubom grana i raspodjeljuje na krajeve krmnog zrcala (radi lakšeg ulaza preko krme u kokpit, što je često rješenje). Šteta je jedino što na mjestu grananja nema koloturnika, pa se krmeno leto ne može pri jedrenju fino namješati. No to možda i nije mana budući da je brod namijenjen čarteru, a opremljen je genovom i glavnim jedrom na namatanje. Genova i glavno jedro namatali su se i odmatali lagano, bez otpora i mršenja konopa u namotaču ili pužu u jarbolu. Kako je vjetar tijekom testa bio umjerene snage, nismo mogli iskušati kako i s koliko napora bi se jedra kratila pod jakim vjetrom. Vjerujemo da bi to išlo lako, jer su konopi vođeni dobro i pod ispravnim kutem dolaze na motala.

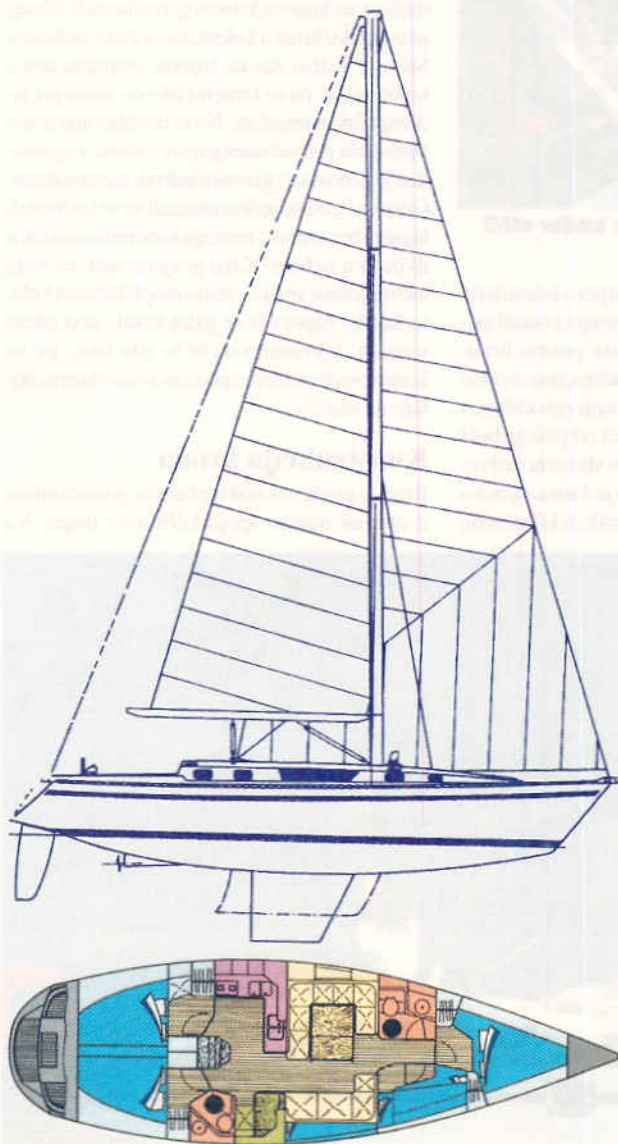
Konstrukcija broda

Brod je građen iz stakloplastike, s ojačanjima u dnu na mjestu spoja kobilice i trupa. Na





■ Iz kokpita je sve moguće: sve škote lako dostupne



materijalu se očito nije štedjelo, brod djeluje čvrsto, odljevci su uredni i tek tu i tamo se vide sitne pogreške u montaži. Gelcoat djeluje uredno i ne vide se nikakve manjkavosti. Gib'Sea je inače poznat po čvrstoj gradnji i jednostavnom održavanju, što najbolje znaju voditelji charter baza i svi koji rade na njihovom održavanju. Ako brod može izdržati surovu upotrebu u charteru pet ili šest godina, onda vlasniku koji ga koristi za osobne potrebe može trajati gotovo doživotno. Kobilica je iz sivog lijeva i može se dobiti u dvije verzije — plićoj, s gazom od samo 1,65 m, no tada je znatno dulja, te dubokoj s gazom od 2,25 m. Motor leži na elastičnim ležištima koja su položena na dva jaka uzdužna nosača, a ispred i iza ležišta su i poprečna masivna ojačanja. Cijela instalacija djeluje uvjerljivo. Standardno se ugrađuje četverocilindrični Yanmar motor snage 48 KS sa zatvorenim krugom hlađenja. Zvučna izolacija je zaista dobra.

Pod jedrima i motorom

Vrijeme nam je išlo naruku. Sunce, sjeveroistočnjak brzine 15 čvorova, more jačine jedan. Idealno, šteta što test nije trajao sedam dana! Priznajemo da nas je Gib'Sea ugodno iznenadio. Barka je krenula odmah čim smo otvorili glavno jedro, a kada smo mu dodali i genovu, ubrzala je živo, iznenađujuće s obzirom na jedra koja su na namatanje i na težinu



■ Samo na Gib'Seau: patent za skrivanje konopa

broda koja je znatna (10.200 kg). Rezultat je to relativno vitkog trupa (širina 4,05 m) i radne površine jedara od čak 112 kvadratnih metara. Brod je lijepo i mirno išao u orcu, 30 stupnjeva prema prividnom vjetru, što je vrlo dobar rezultat. Pri križanju s voljom je žustro krenuo u vjetar i nakon okreta vrlo je brzo ponovno uhvatio brzinu. Kako vjetar nije bio jak, a more je bilo mirno, najveću brzinu postigli smo jedreći gotovo u orcu, 90 stupnjeva prema realnom vjetru (67 stupnjeva prema prividnom vjetru). Kormilo sluša dobro, lako je, ali bismo poželjeli da malo više osjeća more. Brod je inače dobro uravnotežen. Ni pri jedrenju u orcu nije pokazivao želju da bježi u vjetar, s voljom je i prihvaćao i otpadao. U vožnji motorom naš 444 ponašao se pošteno: nije radio iznenađenja, s voljom se pri brzini od 5,5 čv okrenuo udesno unutar jedne duljine trupa. Okret ulijevo veći je za možda metar, metar i pol. Brod se iz pune vožnje unaprijed može zaustaviti unutar jedne i pol duljine, što je također dobar rezultat. (Inače, priznat ću vam, meni je to najteži dio testa, mučno mi je slušati urlikanje sirotog motora.) U vožnji krmom izboj propelera vrlo se malo osjeća te je barku, iako baš nije mala, vrlo lako utjerati na vez.

Što na kraju reći o brodu? Rekosmo na početku: Gib'Sea 444 čvrsto stoji na nogama. Shvatite to ponajprije kao pohvalu. Kad bi brod sam sebe mogao predstaviti, rekao bi vjerojatno nešto kao: ja sam ono što jesam, na kraj pameti mi nije da to skrivam, nisam nalickani šminker; snažan sam, mogu primiti 11 ljudi i njihovu prtljagu, a pri tome neću stenjati i škripati; ali ako sam krupan i jak, nisam teretni konj — znam ja i potrčati.

Gib'Sea 444

Duljina preko svega	13,90 m
Duljina trupa	13,37 m
Duljina vodne linije	11,40 m
Širina	4,05 m
Gaz	1,65/2,25 m
Istisnina	10200/9800 kg
Balast	4000/3200 kg
Površina jedara	112,10 m ²

Projektanti su Michel Joubert i Bernard Nivel. Brodogradilište je Gibert Marine S.A., Francuska. Ovlašteni zastupnik za Hrvatsku je Pivatus d.o.o., 52000 Pula, Pješćana uvala 19/IV, tel. (052) 214-239, 215-155, faks 211-499. Ukupna cijena je 1.337.511 FF.