

M A G A Z I N

# MORE

Studeni 1996. Broj 19 / Cijena 22 kune, 650 Sit. Godina II

SAJAM GENOVA

DA JE TO  
KOLUMBU  
BILO



PUTOPISI

INTERVJUI

NATJECANJA

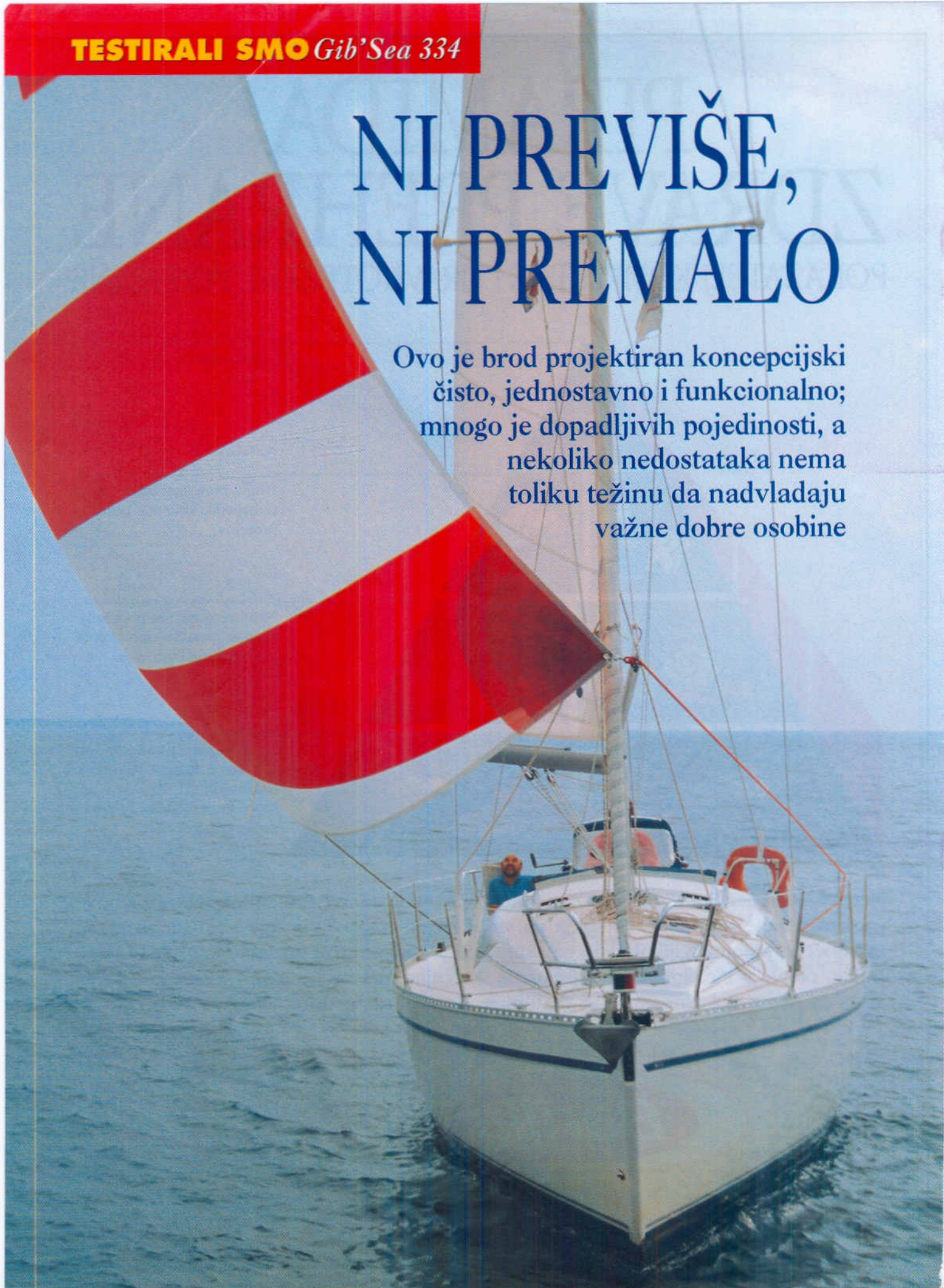
TESTOVI

**HITNA**  
*na Jadranu* Treba li nam  
jedinствена pomorska služba spašavanja?

**TESTIRALI SMO** *Gib'Sea 334*

# NI PREVIŠE, NI PREMALO

Ovo je brod projektiran konceptijski čisto, jednostavno i funkcionalno; mnogo je dopadljivih pojedinosti, a nekoliko nedostataka nema toliku težinu da nadvladaju važne dobre osobine



Testirao **Borut Čičin-Šain**  
Snimio **Darko Tralić**

**E**uropskim tržištem jedrilica za krstarenje i charter vlada najviše desetak velikih proizvođača — jesu li to brodogradilišta ili tvornice? — uz koje se teško može naći mjesta za male neovisne tvrtke. Jedan od tih velikih svakako je francuski *Gibert Marine*, čiji se *Gib'Sea* brodovi mogu vidjeti u svakoj većoj marini. Stoga smo odlučili iskušati za vas njihov model 334, kao predstavnika kategorije desetmetarskih brodova, kakvih je tržište doista prepuno. Nije ni čudo, jer kada je riječ o obiteljskim krstasima, ta je duljina vrlo omiljena. Napraviti uspješnu jedrilicu koja će pomiriti zahtjeve prosječnog individualnog vlasnika i charterkih naručitelja nije lako. U mnogim detaljima unutrašnjeg rasporeda projektantima danas preostaje tek koji centimetar slobode, jer tu se već uglavnom sve zna, a i linije trupa umnogome su limitirane prioritetima koji nemaju mnogo veze s idejom plovidbe i jedrenja. Zakoni tržišta su neumoljivi: za nemali novac što ga treba istresti za desetak ili više metara broda, kupac često više pazi na to kakva je boja presvlaka i zavjesica negoli, na primjer, na kvalitetu jedrenja u vjetar. Pa pogledajmo kako se s tim kompromisima nose prokušani projektanti Michel Joubert i Bernard Nivel!

### Obiteljski koncept

*Gib'Sea* 334 ne skriva voluminoznost, u što se možete uvjeriti već pri pogledu s obale. Trup je prilično širok i visok, a kabina je dobro izdužena prema provi — što dakako govori o veličini unutrašnjih prostora. Na bočnim stranicama kabine protegao se sa svake strane jedan duži prozor u obliku prevrnutog trapezoida — što je tipično za cijelu seriju *Gib'Sea* — a iza tog prozora još su dva mala. U najmanju ruku unutra će, zaključujemo, biti dovoljno dnevnog svjetla. Onako odoka visina jarbola čini nam se pomalo skromna u odnosu na duljinu trupa; kad izađemo na more vidjet ćemo ima li to utjecaja na sposobnosti jedrenja.

Skaćemo u brod. Odmah nam se sviđio opći koncept kokpita. Klupe su vrlo dobro oblikovane, u njima se udobno sjedi. Doduše, teško da će se moći pri jačim nagibima onako "sportski" sjesti na rub palube (u najmanju ruku s toga položaja ne može se dohvatiti kolo kormila), ali to i nije neka mana s obzirom na obiteljski koncept. Kormilarsko kolo lako se obilazi, a šest osoba bez problema će naći mjesta oko stolića sa sklopivim stranicama. Veći dio klupa iskorišten je kao bunker za odlaganje svih onih važnih stvari bez kojih nema plovidbe: konopa, pajeta, kanti itd., a tu je i automatska splav za spašavanje. Iako su bunker plitki, što znači da se ispod njih nalaze krmene kabine, prostora je dovoljno.

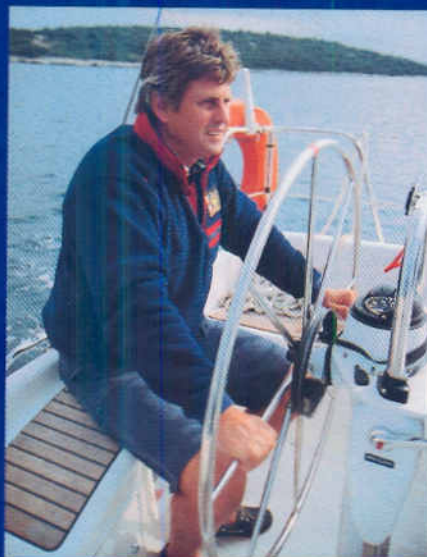


### Platforma i mali prolaz na krmi: za lakši život na vezu

Stražnja stranica kokpita oblikovana je u lučno izbočenu klupicu za kormilara, a prema krmenoj platformi može se bez napora izaći kroz uski otvor — zgodno na vezu, ali ako plovite s kućnim ljubimcem ili manjim djetetom pazite da vam ovuda ne ispužu u more. Čim smo iskušali kako se sjedi za kormilom zapazili smo ozbiljan nedostatak: ako sjedite u sredini, na primjer pri plovidbi motorom, zadnja pripona jarbola jako će vam smetati, udarat će vam o leđa i glavu. Očito je da bi najbolje bilo priponu nekoliko metara nad palubom razdvojiti u dvije "polusarče" i ove odvesti prema kutovima krme.

### Dovoljna su dvojica

Na stranicama kokpita nema vinčeva koji bi smetali složnoj družbi oko stola; jedri se samo s dva krovna vinča, koja opslužuju i škode prednjeg jedra i podigače. To je tipično "charterški" koncept, no nema mu se što prigovoriti jer je ovdje proveden bez greške. Vinčevi su, naime, odlično dimenzionirani (*Lewmar*



### Krmena pripona za vratom: sitnica koja bi mogla riješena drugačije

44ST), smješteni su na ergonomski točno odmjerenim položajima, a sve su škode (pa i one od genove) provedene kroz stopere: čim smo zajedrili ustanovili smo da jedna osoba može bez problema raditi sve poslove oko jedara, jer je sve nadohvat ruke. Svi su podigači, naravno, provedeni do kokpita, a preko većeg dijela kabine prolaze skriveni pod dvostrukim krovom te kabina postaje mnogo ugodnijom i sigurnijom za radove oko jarbola i buma. I klizač škode glavnog jedra smješten je na krovu, a njime se rukuje pomoću škotica koje također završavaju uz vinčeve. Mora se priznati da nema mnogo jedrilica ove veličine kojima će tako lako rukovati samo dva člana posade, kormilar i "meštar od jedara".

Brojni detalji u izvedbi palube te u izboru i položaju opreme govore o solidnosti i funkcionalnosti. Naročito nam se sviđjela pojednost na ulazu u kabinu: tu je povišenje oblikovano u nisku stepenicu, koja ispod poklopca krije prostor gdje možemo skupiti sve one silne metre "viška" raznih podigača i škota što se inače pri jedrenju obično spetljaju u nerazmrsivo klupko pa valjaju po podu i klupama kokpita. Druga pojednost za pohvalu je svakako *sprayhood*, omanji "šator" nad ulazom u kabinu — stvarčica koja u plovidbi po kiši znatno olakšava život na brodu.

Rekosmo već da je kabina izrazito izdužena naprijed. Prolazi po bokovima palube nisu baš preširoki, ali se i kod naginjanja lako i sigurno može doći do prove jer cijelom duljinom krova teče metalni rukohvat. Mala primjedba mogla bi se uputiti rješenju vodilice konopa za potezanje pramčanog namatata genove: pri korijenu ograđnih stupića pričvršćena je koloturica čiji bi oštri rubovi lako mogli ozlijediti nogu ako se prolaznik oklizne.

U vrhu prove smješten je prostran spremnik za sidreni lanac. Samo sidro (plužno, takozvano *CQR*) ostaje u podignutom položaju uglavljeno u pramčanom okovu. Pod poklopcem spremnika nalazi se električno vitlo.



■ Prostrani salon, dobar pristup motoru, dodatni ležaj umjesto stola, navigacijski kutić, mnogo doradenih detalja: udobna unutrašnjost

Ovdje zamjerku zaslužuje to što se njime rukuje pomoću komandne kutijice na spiralnom produžnom kablju (nalik debeloj žici telefonske slušalice) koja je smještena — u pramčanoj kabini. Drugim riječima, da bi se do nje došlo, pramčani palubni prozor treba biti otvoren. A ako pljušti kiša?

### Bolje išta

Ušavši u unutrašnjost najprije smo po svom običaju počeli s otvaranjem svih mogućih zaklopaca, vratašca i pretinaca, u potrazi za detaljima koji govore o čvrstoći konstrukcije i lakom servisiranju vitalne opreme. Opći dojam bio je povoljan: sve točke učvršćenja pripona lako su dostupne kontrolnim pregledima, a pod fasadom namještaja i pregrada otkrili smo solidna ukrućenja trupa na svim važnim točkama opterećenja. Zamjerali smo, međutim, otežanom pristupu do prijenosnog mehanizma kormila; dobro je znati za ovu nepriliku, jer kormilarski uređaji s kolom zahtijevaju redovitu kontrolu.

Nasuprot tome, motor je dostupan sa svih strana. Trocilindrični Yanmar (28 KS) instaliran je besprijekorno, a kada se podignu stepenice i otvore bočna vratašca u krmenim kabinama, lako ga je servisirati.

Prednja kabina ne odlikuje se pretjeranom prostranošću. Dvostruki V-krevet duljinom će možda zadovoljiti većinu, ali ne i visoke spavače. Naročito je kratak lijevi ležaj, jer se po

tom boku u prostor kabine ugurao WC, pomaknuvši pregradni zid još više prema pramcu. Krevet postaje nešto iskoristiviji kad se dodatnom plohom i jastučićem popuni u puni trokut. Uzduž bočnih stijenki kabine postavljene su police za sitnice. Duboke su pa stvari neće popadati kad se brod nagne, a i dovoljno su visoko da ne smetaju koljenima. Ispod ležaja malo je prostora za odlaganje,

jer veći dio zauzima meki (gumeni) spremnik za vodu.

Svjetlost pramčanoj kabini daje krovni prozor solidne izvedbe (opet Lewmar). Već smo više puta naglašavali kako je ovaj prozor na svim jedrilicama važan sigurnosni element — u slučaju potrebe za brzim napuštanjem broda to je pramčani izlaz za nuždu. Čvrsto stojimo na stanovištu da bi zato taj otvor morao imati



■ Mala ali mnogoimena test-momčad: Borut Čicin-Šain i Vladimir Nalis-Dadala



### ■ Namatajuća genova i glavno jedro: za jedrenje je dovoljno dvoje

minimalne dimenzije 60x60 cm. Nažalost, projektanti često ne poštuju taj zahtjev, a ni Gib'Sea 334 nije iznimka: njegov premčani prozor je deset centimetara manji. Mogli bismo rezignirano reći *bolje išta nego ništa*, jer ako ste pratili naše ranije testove, prisjetit ćete se nekih jedrilica koje nisu pružale ni toliko od spasonosne sigurnosti pod provom.

Između pramčane kabine i glavnog salona nalazi se mali međuprostor odakle se lijevo ulazi u WC, dok je s desne strane veliki dvostruki ormar — dovoljan visok da na vješalici može visiti i duga haljina. WC odjeljak je vrlo uredno izveden, sa svim potrebnim detaljima za umivanje i tuširanje i s dobro riješenom odvodnjom ocedne vode. Jedino što bismo još mogli poželjeti je neki prostor za odlaganje mokrih jedriličarskih odijela; nevjerojatno je kako je taj detalj rijedak na brodovima ove klase, a riječ je o prijeko potrebnoj "sitnici"!

### Za svečani ručak

Evo nas konačno u salonu. Prostora je ovdje zaista dovoljno. Dominira, naravno, velika L-klupa oko stola, dopunjena još i dugačkom klupicom s treće strane, po sredini kabine, ispod koje se kriju zgodni prostori za odlaganje sitnica; tu se jasno očituju prednosti relativno velike širine trupa (Gib'Sea 334 se širinom od 3,44 m svakako ubraja u šire desetmetraše). Površina stola zadovoljit će potrebe svečanog

ručka za šestoro. Stranice stola se ne preklapaju kao kod mnogih užih jedrilica; naprotiv, uz nekoliko poteza, uklonjenjem dvaju širokih aluminijskih stupova na kojima stol leži preko dana, navečer ćete moći od klupe i stola stvoriti veliki krevet za sedmog i osmog člana posade. To je možda "čarterski ustupak" projektanata, ali nemamo ništa protiv.

klopцем krije se nekoliko vrlo upotrebljivih pretinaca za boce, pribor i slično. Tu je i mali kontejner za otpatke s dobro brtvljenim okruglim poklopcem. Iznad svega smješten je oveći viseći ormarić, koji je doduše bolje ne otvarati kad je brod nagnut na lijevu stranu jer će iz njega popadati sve što je spremljeno — česta pogreška današnjih brodskih stolara koji nikako da shvate da se brodom plovi i po nemirnom moru.

Navigacijski kutić nema posebnu stoličicu, već treba sjesti na produžetak glavne klupe, licem okrenut krmi. Zakleti morskoi vuci, koji mnogo drže do svog navigatorskog oltarića, ovo će projektantima zasigurno zamjeriti, ali nešto se moralo žrtvovati udobnosti sjedenja oko stola. Ako pak zanemarimo tu primjedbu, treba reći da je u svemu ostalome prostor za rad nad kartama primjerno opremljen. Sama radna površina je dovoljno velika, pod njom je pretinac za karte, a nad njom police i paneli s instrumentima, kontrolnom pločom svih instalacija i dobro postavljenim svjetlom. Ispod je još i dubok prostor za alate i slično te lako pristupačan pretvarač za vanjsko napajanje strujom.

Konačno, pod kokpitom su, spomenusmo već, dvije simetrične kabine s dostatno velikim ležajem (195x140 cm) i ormarićem. Tu je, u blizini najopasnijeg mjesta





■ **Sprayhood, višak škota pod praktičnim poklopcem i brojna kvalitetna oprema: dobro dizajnirana paluba**

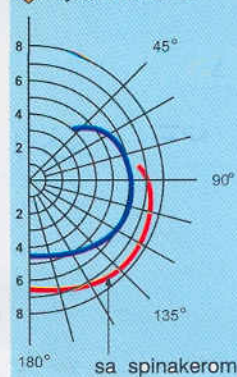
potencijalnog požara, i aparat za gašenje, i to hvalevrijednog kapaciteta 3 kg. Konačno da na nekoj jedrilici ta crvena sprava, koja može značiti spas na pučini, ima poštene dimenzije!

### Lak na kormilu

Čim smo zaplovili s veza zaključili smo kako

je motor ugodno tih, mirna rada i dovoljne snage da četiri i pol tone teškom brodu omogući pristojnu putnu brzinu od 6,2 čvora. U standardnoj izvedbi Gib'Sea 334 je opremljen fiksnom trokrakom elisom, što se očituje lakim manevriranjem u uskom prostoru marine; brod lako koči, a u vožnji

↓ vjetar: 8-10 čv



unatrag osjeća se tek umjereni izboj krme udesno.

Vjetar nam pri testiranju nije bio baš previše sklon. Općenito je bio slab, oko 8 čvorova, ali je nakratko znao ojačati i do 3 bofora, da bi opet naglo pao, mijenjajući pritom često i smjer. To nam je zadalo dosta muka da korektno izmjerimo sve potrebne podatke za naš dijagram.

No usprkos tim poteškoćama, nepogrešivo smo osjetili bitne kvalitete ove jedrilice. Ponajprije, sve naše pohvale zaslužuje lagano i precizno kormilo. Nismo baš često imali prilike osjetiti pod rukom uređaj s kolom koji tako lijepo prenosi i najmanje korekcije pravca. Zasluga je to prije svega prilično izravnog prijenosa — od jednog do drugog krajnjeg otklona dovoljan je jedan i pol okretaj kola. Osim toga, brod je odlično uravnotežen i kolo se može držati jednim prstom. Malo šijavanja pojavilo se tek pri jačem nagibu jedrilice, kad je more na boku već došlo blizu razme. Sve u svemu, ovo je doista kormilo koje upravlja brodom, a ne koči ga, kao što biva kod nekih jedrilica.

Testirani primjerak broda bio je opremljen standardnim čarterskim jedrima solidne marke (Elvström). I kod genove i kod glavnog jedra posrijedi je bila namatajuća izvedba. Najveća visina u orcu nije bila spektakularna, ali niti razočaravajuća. S klasičnim glavnim jedrom vjerojatno bi bila još malo bolja. Čini se da bi onaj naš prvi dojam o srazmjerno niskom jarbolu mogao biti točan; brod bi s još metar ili dva jarbola sigurno malo bolje "potegnulo" u slabom vjetru, a pri jačemu ne bi bio problem pravovremeno kratiti višak jedara.

Ukupni dojam nedvojbeno je pozitivan. Gib'Sea 334 je projektiran konceptijski čisto, jednostavno i funkcionalno. Na njemu ničega nema previše, ali ni bitno premalo. Mnogo je dopadljivih pojedinosti, a nekoliko nabrojanih nedostataka nema toliku težinu da nadvladaju važne dobre osobine. Na kraju treba reći i to da Gibert Marine nudi dvije osnovne izvedbe: čartersku, kakvu smo mi imali prilike procijeniti, te takozvanu vlasničku — kod koje su neki detalji i spretnije riješeni.

## Gib'Sea 334

Duljina preko svega	10,00 m
Duljina trupa	9,75 m
Duljina na vodi	8,25 m
Širina	3,44 m
Gaz - normalna kobilica	1,87 m
- kratka kobilica	1,55 m
- pomična kobilica	0,80/2,16 m
Balast	1200/1770 kg
Istisnina	4000/4500 kg
Motor	Yanmar 28 KS
Genova + gl. jedro	53,50 m <sup>2</sup>

Projekt Joubert & Nivel; proizvođač Gibert Marine S.A., Francuska; zastupnik za Hrvatsku: Pivatus Yachting, Pješćana uvala IV/19, Pula, tel. 052/215 155, 214 239, faks 052/211 499; osnovna cijena FF 481.500, feo tvornica; zastupnik nudi više modaliteta plaćanja (Yacht Management)

