

NIJE VARIJACIJA, NEGO NOVI BROD

ALASKA 53

NOVA VERZIJA ALASKE 53, ZAHVALJUJUĆI NIZU INTELIGENTNIH IZMJENA, ZAPRAVO JE POSVE NOVI BROD; TA JAHTA ZA STANOVANJE (NIJE ŠALA, NA NJOJ SE, U JADRANSKOJ KLIMI, MOŽE BORAVITI BAREM OSAM MJESECI GODIŠNJE) ODLIKUJE SE OBILJEM PROSTORA I UDOBNOŠĆU NEOČEKIVANOM OD BRODA ZA KOJI SE NAJPRIJE POMISLI KAKO JE NJEGOVIM PROJEKTANTIMA PONAJPRIJE BILA NA UMU VRHUNSKA MARITIMNOST

TEKST & FOTOGRAFIJE MARIO JELAVIĆ



Alaska 53 predstavlja skladan spoj luksuzno-ležerne mediteranske jahte i nepotopive sjevernoameričke ribarice



Salonom dominira udobna sjedeća garnitura sa stolom za objedovanje

T

emeljito preoblikovana Alaska 53 europski je premijerno prikazana na sajmu Izola Boat Show, sredinom rujna 2008. godine, dok je hrvatskoj nautičkoj javnosti predstavljena u Šibeniku na prvom sajmu Adriatic Boat Show, od 15. do 19. listopada, potom i u Biogradu na priredbi Boat and Charter Show, od 23. do 26. listopada 2008. Prilikom za test htjeli smo iskoristiti odmah po dolasku te jahte u hrvatske vode, sa sajma u Izoli, ali nam vrijeme nije bilo naklonjeno: dogovoreni termin umalo smo morali otkazati zbog olujne bure, koja je prekinula i cestovni promet. Alaska 53 ipak se uspjela probiti do Opatije, odnosno marine u Ličićima gdje smo je očekivali. Još dok se brod približavao luci, lako smo prepoznali njezin karakterističan izgled i čiste linije trupa. Posebice iz blizine, ta jahta izgleda doista impozantno, pa ni njezino uplovljavanje u marinu nije proteklo bez pozornosti onih koji su se tamo zatekli. Prvi dojam što ga Alaska 53 ostavlja jest da se radi o čvrstomu i stabilnom plovilu koje je spremno uhvatiti se u koštac i s olujnim morem, a takva je ova ljepotica i uplovila, prekrivena solju od morske prašine uzvitlane burom. Stoga smo je, prije snimanja i testa, morali osloboditi bijele 'slane haljine'. Koncept plovila koje se pokazalo vrlo zanimljivim 'ljudima od mora' je onaj primijenjen već na manjim modelima serije: sinte-

za nepotopive sjevernoameričke ribarice i luksuzno-ležerne mediteranske jahte. Pritom 'pedesettrojka' demonstrira sve dobre strane prethodnih modela i daje im, s povećanjem dimenzija, novu kvalitetu. Ako krenemo od kokpita površine 15 četvornih metara, pa nastavimo do prostranog salona i potpalublja - u kojem su tri spavaće kabine i dva sanitarna čvora - onda postaje jasno da se radi o konceptu udobne 'kuće na moru', obilježene intimnošću i toplinom ambijenta. Vrijedi spomenuti i da se oznaka 53, što predstavlja duljinu u stopama (u metrima je to 16,15), odnosi na trup, bez prigradenih elemenata, pa bi - po navadi većine brodogradilišta koja obično navode duljinu preko svega - Alaska 53, dugačka (preko svega) 18 m, zapravo mogla nositi oznaku 59. Bio to marketinški trik ili ne, činjenica je da klijenti pozdravljaju takav uzus, odnosno činjenicu da Alaskom zaista dobivate više nego što piše. Tako je i sa standardnom opremom - ona nije poluopremljeno plovilo na čije 'šminkanje' treba potrošiti još hrpu novca. Primjerice u standardnu su opremu uključeni najkvalitetniji dijelovi, pa tako i elektromotorno sidreno vitlo HWC Maxell 3500. Na krmi su, radi ispomoći pri zatezanju privezne užadi, dva vitla Muir 2500. Struja u brodsku mrežu stiže iz generatora Onan snage 17,5 kW, a klimatizacija (grijanje, prozračivanje i hlađenje) povjerena je uređaju Marine Air 75000 BTU. Navigacijski su-

stav također dolazi iz renomirane kuće - riječ je o uređaju Raymarine serije C - a u serijskoj su opremi pramčani i krmni potisnici snage 125 kW. Jednostavno rečeno, ovaj je brod opremljen tako da se njime, čim dobijete ključ u ruke, možete otisnuti na more, s punim povjerenjem u njegova maritimna svojstva. Prije nego prijedemo na opis ponašanja plovila na moru, osvrnimo se na novosti koje nam donosi 'pedesettrojka'. Osnovni koncept ostao je jednak, a glavna je razlika - osim što je novi model veći i prostraniji od prethodnoga - u krmenom dijelu. Sada se na jahtu ulazi preko stuba i podesta ugrađenog u krmno zrcalo, koje se svojim dijelom okrenutim prema kokpitu pretvara u klupicu za sjedenje. Tako su stube elegantno skrivene iza klupice i ne remete pravilnu estetiku kokpita. Osim što je takvim rješenjem olakšan ulaz u kokpit, ono nudi i mogućnost smještaja male skipperske kabine. Pod prostranoga kokpita obložen je tikovinom, a pod njim je vrlo dobro iskorišten prostor, podijeljen u tri cjeline. Najveća pripada strojarnici, u kojoj su dva snažna dizelska motora Caterpillar C 12 Acert, snage po 705 KS, potom elektrogenerator i sustav za grijanje i hlađenje. Strojarnica je prostrana, pa se jednostavno pristupima motorima, čak i ako se odoberu najveći i najjači - Cummins QSB 112, snage po 715 KS; naručitelji mogu također birati nešto slabije Caterpillarove agregate C 12 Acert (2 x 660 KS) ili

Cumminsove QSB 11 (2 x 670 KS). S lijeve i desne strane strojarnice su prostori sa zasebnim pristupom, kroz otvore u podu, a koji se koriste kao spremišta brodske opreme - nama su izvrsno poslužili za pohranjivanje nemaloga broja bokobrana. Gotovo cijeli kokpit natkriven je čvrstom konstrukcijom proizvedena dijela krova nadgrada odnosno salona, tako da pruža zaštitu od sunca i kiše. Za one željne sunca i sunčanja, na pramcu je - iznad kabinskog prostora - ogromno sunčalište, opremljeno udobnim spužvastim ležajevima. Nov na ovom modelu je i natkriveni bočni prostrani prolaz - s objiju strana - duljina kojega odgovara zbroju salona i kormilarnice. Pramcem dominira masivna ograda od nehrđajućeg čelika na kojoj su 'košare' za bokobrane, dok se sidreni sklop sastoji od velikoga elektromotornog vitla, 120 metara lanca i pripadajućega sidra; dimenzije i kvaliteta te opreme jamče sigurno sidrenje i u najzahtjevnijim uvjetima. Unutrašnjost plovila pretrpjela je manje izmjene. Velika vrata salona sada su od tikovine, a kad se otvore, unutrašnjost salona i kokpit spajaju se u jednu cjelinu. Kuhinja je iz salona premještena prema pramcu, pa je sada preko puta upravljačkoga mjesta, a njezino je ranije mjesto zauzela salonska komoda u kojoj su smješteni video-oprema i LCD televizor koji na pritisak sklopke 'izranja' iz nje. Na suprotnoj je strani smještena udobna sjedeća garnitura sa stolom za

Kabine su izrađene od visokokvalitetnog drva pa sve odiše toplinom i udobnošću



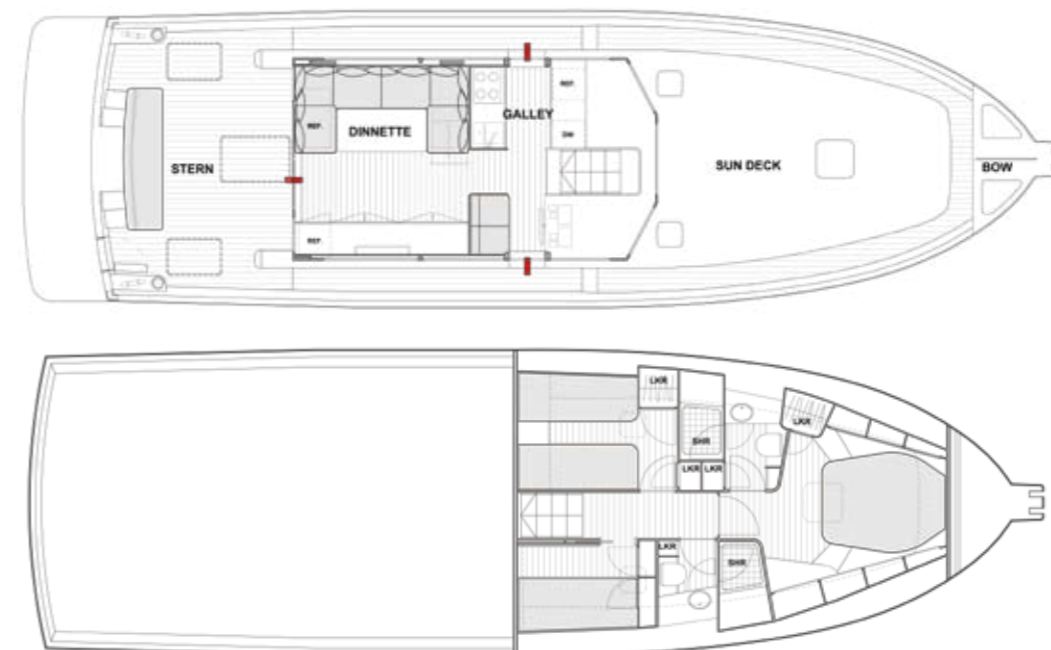
objedovanje. Kuhinja smještena u prednjem dijelu nadgrađa oslobađa salon od mirisa, dok je u njoj više funkcionalnog prostora. Velika bočna vrata nalaze se na objema stranama salona odnosno kraj kuhinje i upravljačkoga mjesta, tako da omogućuju brži pristup pramcu kao i - ona na kuhinjskoj strani - dobro prozračivanje prostorija pri kuhanju. Vrlo je praktično rješenje što su podne površine kokpita, salona, kormilarnice i kuhinje na istoj razini, čime je olakšano kretanje tim cjelinama. Zapovjedno mjesto je u prednjemu desnom dijelu salona - instrumenti za nadzor rada motora, kao oni navigacijskog sustava, kvalitetni su i pregledni, a ručice za upravljanje motorima postavljene su na optimalnom položaju. Sjedalo za upravljačkim mjestom može primiti dvije osobe; u njegovom podnožju smješteni su ormarići sa sklopkama i kontrolnom pločom električnih trošila na brodu. Bočna vrata, koja olakšavaju prolaz od upravljačkog mjesta prema pramcu, uvjetovala su kompromisan razmak između kontrolne ploče i sjedala, pa je ono stoga udaljeno od armaturne ploče, tako da bi - za udobnije sjedenje na klupi za upravljačkim mjestom - dobro došao mali podest za noge, tim više što se on može jednostavno naknadno ugraditi. Velike staklene površine salona omogućuju dobru preglednost s upravljačkog mjesta, u svim smjerovima. Na donjoj palubi su spavaće kabine i sanitarni čvorovi. Pramčana, vlasnička kabina, najveća je po površini, a opremljena je povišenim bračnim ležajem - s ugrađenim garderobnim ladicama te garderobnim ormarom i, što je novina, malim radnim stolom s pripadajućim stolcem. Sve je izrađeno od visokokvalitetnoga drva, pa ta kabina odiše toplinom i udobnošću. Sanitarni

čvorovi su također prostraniji i funkcionalniji nego u prethodnog modela, a posebno je dobro riješen dio za tuširanje, koji je staklenim vratima odvojen od ostatka sanitarnog čvora - ima i svoje prozorsko okno, koje omogućava odvođenje para koje se stvaraju pri tuširanju. Ostatak sanitarnog čvora je izrađen od kvalitetnog drva, a osim osnovnih elemenata sadrži ormariće za higijenske potrebstine, kozmetiku i sl. Bočne kabine se razlikuju po razini opremljenosti, tako da je lijeva opremljena dvama krevetima i garderobnim ormarom, a desna jednim krevetom i također garderobnim ormarom. Jednokrevetna kabina vrlo je praktična zbog mogućnosti razvlačenja ležaja do pune duljine prostora, što je zgodno kad ju koriste djeca, jer je tada cijela kabina krevet, pa dijete ne može pasti na pod. Na kraju pregleda Alaske 53 zaključili smo da je tako 'posložen' brod pravo rješenje za one koji vole dug i ugodan boravak na moru. Da bismo zaokružili dojam, Alaska 53 je trebala ponovo na burno more. Maneviranje u tijesnoj marini - pravo je zadovoljstvo, ponajprije stoga što odnos uronjenog dijela korita i nadgrađa rezultira malom osjetljivošću na bočni vjetar, dok pristojan razmak među pogonskim vijcima omogućuje dobar okretni moment. Komande gasa izuzetno su precizne i reagiraju trenutačno, dok su dodatni pramčani i krmeni potisnici 'šlag na torti' koji i najzahtjevniji manevar pretvaraju u šalu. Ukratko: ocjena za manevar u skučenim akvatorijima je čista petica. Na otvorenomu moru, rezultati koje smo postigli vrlo su zanimljivi. Maksimalna brzina, ostvarena pri 2.300 okretaja u minuti, iznosila je 23,6 čvorova - što je odličan rezultat s obzirom da je Alaska 53 poluistisninski brod težak 22 tone.

YACHTS

Velike staklene površine omogućuju dobru preglednost s upravljačkog mjesta u svim smjerovima

Namjena Alaske 53 nije glisiranje, a idealna putna brzina joj je između 12 i 18 čvorova. Osim toga, u trenucima kad ustreba, njezino korito dubokoga V-profila može se natjerati i na 'glisiranje' - uz potrošnju od 130 l po motoru na sat. Pri 1.500 okr./min postigli smo solidnih 11,1 čvor, a tada je potrošnja pala na 41,6 l/h po motoru, dok oni koji vole uživati u polaganom krstarenju, tj. plovidbi brzinom od 8,5 čvorova, neće trošiti više od 18,2 l/h po motoru. Možda će se nekima ti rezultati učiniti visoki, ali kad ih usporedite s onima plovila sličnih gabarita, vidjet će da je potrošnja Alaskinih agregata slična ili manja. Za postizanje brzine od 20 čvorova trebalo nam je 19 sekunda - opet dobro za brod te vrste. Najveće vrline Alaske 53 su stabilnost na valovima - ne osjeća ni one s boka - dok nam je najveća brzina, kad smo brod usmjerili pramcem u valove pri moru stanja 2-3, opala za svega pola čvora. Valja spomenuti i radijus okreta plovila, nešto dulji od samog trupa, što je također odličan rezultat. Negativna strana semigliserskoga korita pri maksimalnoj brzini je što se pramac podiže uvis - zbog nemogućnosti da izglisira - donekle smanjujući preglednost područja pred brodom, ali se korito upotrebom zakrilaca vraća u vodoravan položaj. Alaska 53 može se naručiti i u izvedbi s gornjim mostom, opremljenim sekundarnim zapovjednim mjestom; upravljačući s 'flya' brodom od impozantnih 35 kvadrata otkrit ćete sasvim novu dimenziju Alaske. Dakako, bitno je pri izboru plovila znati što se od njega traži i koja mu je namjena; Alaska 53 zadovoljit će potrebe klasičnog i modernog nautičara, darujući izravan kontakt s morem i udobnost doma, a sve obojeno maritimnim sposobnostima. ■



Duljina preko svega	18 m
Duljina trupa	16,15 m
Maksimalna širina	4,95 m
Gaz	1,15 m
Istisnina	22 t
Spremnik za gorivo	4.000 l
Spremnik za vodu	1.500 l
Spremnik za otpadne vode	370 l
Prosječna visina stropa	2,10 m
Autonomija	1.500 milja
Najveća brzina	23,6 čvorova
Putna brzina	18 čvorova
Zastupnik	Barke Bonom

YACHTS

