

Test: Intermare 42 Fly

Postoje luksuzni vlakovi intercity klase, a ovo je još luksuznije plovilo za brze skokove iz mora u more, recimo iz Kvarnera u kornatske vode pa na srednjodalmatinske otoke pa...



U talijanskoj maloj brodogradnji, gdje je više od tisuću tvrtki u biznisu, a s navozu neprestano silaze plovila svih kategorija, od malih rekreativnih do megajahti, hrabrost je razmjerno kasno započeti s gradnjom plovila i ući u nadmetanje s već potvrđenom konkurencijom. Kad je to slučaj, posrijedi su bilo luda strast prema moru i brodovima, bilo pak stručnost i vizija koja jamči uspjeh. Ovidio Giusti imao je jedno i drugo. Svoje je tridesetgodišnje nautičko iskustvo ujedinio je s poletom i stručnošću sinova Fabrizija i Fabija te je

1991. osnovao obiteljsku tvrtku Intermare Shipyard. Škver nije startao s gradnjom najmanjih plovila, da bi postepeno prelazio na sve zahtjevnije pothvate, kako bi se očekivalo, već je odmah dao do znanja da cilja na kvalitetnije i luksuznije motornjake, fishermene od 20 do 30 stopa te motorne jahte s letećim mostom do 52 stope ovoga časa (u gradnji).

Prvi motornjak tog mladog škvera koji sam upoznao Intermare 42 Fly, trenutno je njihov admiralski brod. Kao što ime kaže, riječ je o motornoj jahti dugoj 42 stope (14 metara) s letećim mostom. Dimenzije plovila upravo su dovoljne da leteći most visinom ne narušava njegove skladne crte, rezultat nedostižnog talijanskog dizajna, što će biti vidljivo na fotografijama pa na to ne treba trošiti mastilo.

Kako se kod jahti s letećim mostom sličnih duljina već ustalio oblik koji uglavnom svi slijede, na dizajnerima je da detaljima i pojedinim trikovima načine plovilo privlačnije za oko od konkurencije i dadu mu crtu prepoznatljivosti. U slučaju četrdesetdvojke to su originalno riješeni bočni prozori, vidljivi izdaleka, a ostale pojedinosti opažaju se tek kad se uđe u plovilo. Prvo što od pojedinih elemenata konstrukcije zapne za oko izvanredno je konstruirana krmena platforma, do polovice uklopljena u trup, a drugom polovicom izvan krme. Njena obilna dubina olakšava kupacima izlazak, na njoj je tuš s toplom ili hladnom vodom, a može udomiti i pomoćni gumenjak, za čije dizanje i spuštanje služi centralno smješten hidraulični most. Platforma je obložena tikovinom, baš kao i kokpit, u koji se ulazi kroz čak dvojica vratašca u krmenom zrcalu, između kojih je trosjed.

U kokpitu smo odmah zamijetili da su krmene bitve uvučene u bočne stijenke, tako da ne mogu ozlijediti nepažljiva nautičara. Bočnih klupa nema, ali ima dovoljno mjesta da postavimo rasklopna sjedala. Poklopac na podu zatvara prostran spremnik. Sveukupno, u njemu se osjećate sigurni i zaštićeni, zahvaljujući djelomičnoj bočnoj zaštiti i letećem mostu koji se nadvio nad njegove tri četvrtine.

S jedne i druge strane po tri stepenice obložene tikovinom vode na prolaze prema pramcu. Zahvaljujući duljini plovila, ne treba štedjeti na širini prolaza. Ipak treba pohvaliti sitnicu koju graditelji motornih plovila često zanemaruju: gornji rukohvati i sama (inoks) ograda započinju odmah na početku prolaza te nema nesigurne "ničije zemlje". Na samom pramčanom kljunu ograda je zatvorena, ali jahta te klase i nije pogodna za prilaženje škrapama na koje biste iskakali. Na pramcu zatječemo 20 kg teško Bruce sidro od inoksa, vezano na 50 m lanca (desetka), potom elektrovinč, upravljiv kako s pramca tako i s gornjeg i unutarnjeg komandnog mosta, kao i pramčani tuš, što se rijetko viđa, a nije loše imati ga.

Na stepenice koje vode na leteći most dizajner je zacijelo jako ponosan. Intergirane su i obložene tikovinom te osigurane rukohvatom. Kroz ovalni otvor na mostu, koji se po potrebi

MORE
SALAZA

BISERI
JADRANA

M
BIBLIOTEKA MORE

webbutiga

zatvara poklopcem od pleksija u aluminijskom okviru, penjemo se na leteći most. Promišljeni detalj je i ograda oko otvora, koja očito ima dvojaku zadaću: štiti od slučajnog upada u otvor i ujedno služi kao rukohvat na gornjem dijelu stepenica. Sam leteći most u cijelosti je osiguran ogradom sa svih strana, a zatamnjeni vjetrobran proteže se sprijeda i po bokovima.

Komandni položaj je s lijeve strane mosta. Skiperu je na raspolaganju raskošna fotelja i kompletna instrumentacija, pravilno zaštićena od sunca. Tu su, dakako, i komande vinča i uzgonskih krilaca (flapsova) te sirena i magnetski kompas. Treba svakako pohvaliti i vrlo lijepo te za ruku ugodno kolo kormila. Na desnoj strani letećeg mosta velika je sofa u obliku slova C, uz koju je moguće postaviti ovalni stol, naravno s utorima za pridržavanje čaša. Na stražnjem kraju mosta širi se obložena platforma za izležavanje ili za, kako se kaže, kupanje u suncu. Leteći most opremljen je i mehanizmom za razvlačenje tende te "zimskim" pokrovima za komandni most, fotelju skipera te sofu. Kao što je uobičajeno, a i potrebno, most na krmenoj strani završava s radarskim lukom koji pored radara nosi antene i zastave.

Dvojna vrata od sigurnosnog stakla u okvirima od inoksa dijele kokpit od salona. Postoje dvije izvedbe četrdesetdvojke, s dvije i s tri kabine, a mi smo plovili s dvokabinskim modelom. U salonu vlada raskoš. Sve je solidno obloženo, drvene plohe su od visokolakirane trešnje, sofe duboke i mekane, a prozori pokriveni pomičnim žaluzinama. Desno je velika polukružna sofa za 6 osoba, koja okružuje okrugli stol od trešnjevine, a nasuprot je sofa za 3 osobe, kojoj je s jedne i druge strane drveni kabinet s ladicama, pa jedan može biti bar, a na drugi možete postaviti televizor.

Komandni most, smješten desno, podignut je za dvije stepenice. Raskošniji je od onoga na letećem mostu, premda ne i toliko praktičan. Dojam je da je dizajner dao mašti punu slobodu. Na tri gotovo vodoravne drvene plohe razmješteni su redom: lijevo digitalci, log i chartplotter, u sredini instrumenti oba motora, a desno prekidači i komande. Kolo kormila slično je onom na mostu, no još je ljepše. U vertikalnom je položaju ispred fotelje skipera. Želite li imati uvid u instrumente, potrebno je upravljati stojeći.

Posve sličnu raskoš zatječemo i u potpalublju. Gazdinska kabina, u koju ulazimo kroz vrata opet od trešnje, ima dva garderobna ormara u lakiranoj trešnjevini i dvojni krevet otočnog tipa s ladicama ispod, a posebna vrata vode u kupaonicu s mramornim umivaonikom, bideom i tuš-kabinom s posmičnim vratima od pleksija. Praktičan detalj je i preklopna polica-stolić iznad WC školjke i bidea.

Gostinska kupaonica, u koju se ulazi iz hodnika, tek je mrvicu manje raskošna: tuš-kabina odijeljena je kliznom zavjesom i nema bidea. Gostinska kabina ima stojeću visinu u polovici duljine. Tu su dva odvojena ležaja, garderobni ormar te garderobna ladica, čija gornja ploha služi kao stol, a sve je, pogađate, od visokolakirane trešnjevine.

Oni koji su iskusili višednevno krstarenje znaju da je kuhinja važnija od kabina, u kojima se tek spava. Na četrdesetdvojki osobito je lijepa, praktična i temeljito opremljena. I u njoj su vertikale u trešnjevini, a pod je kao u salonu i hodniku od tamnijih letava između kojih je umetnuto svijetlo drvo, najvjerojatnije kombinacija tikovine i bora. Ovdje se, između mikrovalke, ovalnog sudopera, dvojne keramičke grijaće ploče, brojnih spremnika ispod i iznad radne plohe te nape za odvod plinova, ističe veliki hladnjak sa zamrzivačem.

U strojarnicu se ulazi iz kokpita i samog salona, što nije sretno, ali je neizbježno rješenje kod motora s krutim osovinama. Izolacija je, kako se pokazalo u vožnji, izvanredna. Njoj pridonosi i elastično uležištenje motora, Yanmara od 440 KS.

Plovidbene smo osobine isprobavali u kao ulje mirnom Piranskom zaljevu, i to unutar slovenske polovice, tako da ne možemo s pouzdanjem reći kakav je Intermare 42 na valovima. Posve je izvjesno ipak da bi se njegovih 12 tona, duboki V pod pramcem, koji se pretvara u umjereni (19 stupnjeva) V na krmu, te 880 konja pod haubom poigrali s umjerenim morem, a odolijevali bi i onom jačem. To je potvrđivalo nalijetanje na vlastite valove i valove broda u pratnji.

Propeleri su smješteni na krajevima polutunela u koritu, te bolje koriste snagu motora, a k tome trup bolje drži pravac. Pri zavijanju, koje ne može biti tako oštro kao u manjih motornjaka s vanjskim Z-pogonom, Intermare 42 Fly lijepo se naginjao i zavijao bez otklizavanja. Naravno, onima na letećem mostu te su manovre uvijek uzbudljive. Maksimalna zabilježena brzina iznosila je 34 čvora. Tada su motori pili 120 litara na sat. Manje su bili žedni (80 litara na sat) pri krstarećoj brzini od 28 čvorova.

Intermare 42 Fly luksuzna je motorna jahta, prekrasno opremljena i dizajnirana, dobrih maritimnih svojstava i odličnih snažnih motora.

Kako ima desetogodišnje jamstvo na strukturu i petogodišnje na osmozu, a ne može joj se uputiti niti jedna objektivna zamjerka, oni koji vole i mogu platiti luksuz trebali bi je uzeti u razmatranje. Ja bih pritom bio za verziju s tri kabine (11.879 eura doplate), jer imati samo četiri postelje na tako velikom i skupom plovilu možda je ipak prevelik luksuz. Kako je u fazi razvoja Intermare 37 Fly, tek nešto malo skraćena četrdesetdvojka, savjet za one kojima su dovoljne i dvije kabine je sačekati tridesetsedmicu.

© Fabra d.o.o. 2005 - Powered by: Perpetuum Mobile iSite

test: navtična revija MORE