

OSOBNA KARTA

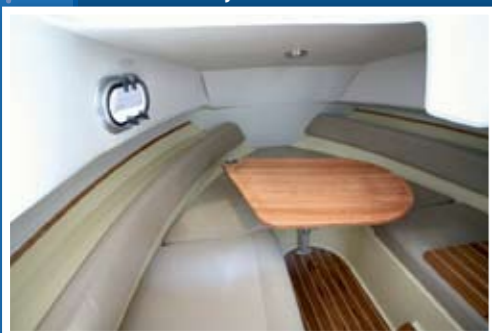
Dužina	6,30 m
Širina	2,55 m
Gaz	0,45 m
Spremnik goriva	170 l
Spremnik vode	60 l
Težina	1500 kg
Motor	90 do 200 KS
Nosivost osoba	6
Osnovna cijena	192.400 kuna
Proizvođač	AD brodovi, Solin



Zbog nakošenog nadgrađa, unutrašnjost i kokpit su prostraniji nego u bilo kojem šestmetarskom plovilu iste klase, a visoka kvaliteta gradnje, brzina i atraktivni dodaci, poput vanjskih komandi, mogli bi privući mnoge domaće nautičare



Svaki centimetar je iskorišten



Zglobni stol se može pomicati u više smjerova



Cijeli interijer se proizvodi u pogonu u Visokom



Toaletni prostor je ispod ležaja

me *Hansvik* do prije nekoliko mjeseci u Hrvatskoj nikome nije ništa posebno značilo. Za to norveško brodogradilište, s tradicijom dugom 40 godina i godišnjom produkcijom od 300 plovila, čuli su samo oni koje je put naveo prema sjeveru ili nekom međunarodnom nautičkom sajmu. Sve se promijenilo kad je posredstvom tvrtke *CroNoMar*, koju je u Šibeniku osnovala norveška vladina agencija *SVA-Tech*, solinsko brodogradilište *AD brodovi* potpisalo ugovor o gradnji brodova **Hansvik 630 Comfort Speed** za skandinavsko tržište.

Bez obzira na visoki međunarodni ugled jedrilica *Salona* i gumenjaka *Maestral*, od hrvatskih se brodograditelja sada očekivala prilagodba zahtjevnim kriterijima škevera koji je, zbog smanjenja troškova, prvi put odlučio graditi izvan matične države. Kako smo mogli čuti, naručitelji su nakon tridesetak isporučenih brodova u prva tri mjeseca suradnje, više nego zadovoljni. Budući da u sjevernoj Europi nautička sezona polako jenjava već u kolovozu, proizvodna traka postavljena u Solinu iskoristit će se za gradnju plovila za hrvatsko tržište.

Koso nadgrađe

U *Otvorenom moru* već smo predstavili nekoliko brodova vikinških korijena poput *Viknesa* i *Targe*, ali ovo je prvi takav brod sagrađen kod nas, što je posebno zanimljivo. Oko podrijetla projekta nema nikakve dvojbe jer se nadgrađe s naprijed nagnutim vjetrobranom primijeti s kilometra udaljenosti. Tu, za

Sredozemlje, neobičnu dizajnersku znakovitost neki domaći nautičari ne mogu *probaviti*, ali takvi vjerojatno nikad nisu zaplovili na *kosom* brodu.

Zbog nakošenog nadgrađa, unutrašnjost i kokpit su prostraniji nego u bilo kojem šestmetarskom plovilu iste klase. No, nije tajna samo u nagibu. Širina od dva i pol metra je maksimalno iskorištena tako da je ograda od inoksa ugrađena s vanjske strane bokova i ne uzima prostor bočnim prolazima. Ista stvar je i s bitvama okrenutima prema van kojih ima čak šest. Bočni prolazi su svedeni na minimum i nisu simetrični jer je lijevi nekoliko centimetara uži od desnoga tako da se po njemu teško može gaziti. No, to je cijena širokog interijera u koji zaista stane sve što treba.

Sve na dohvat

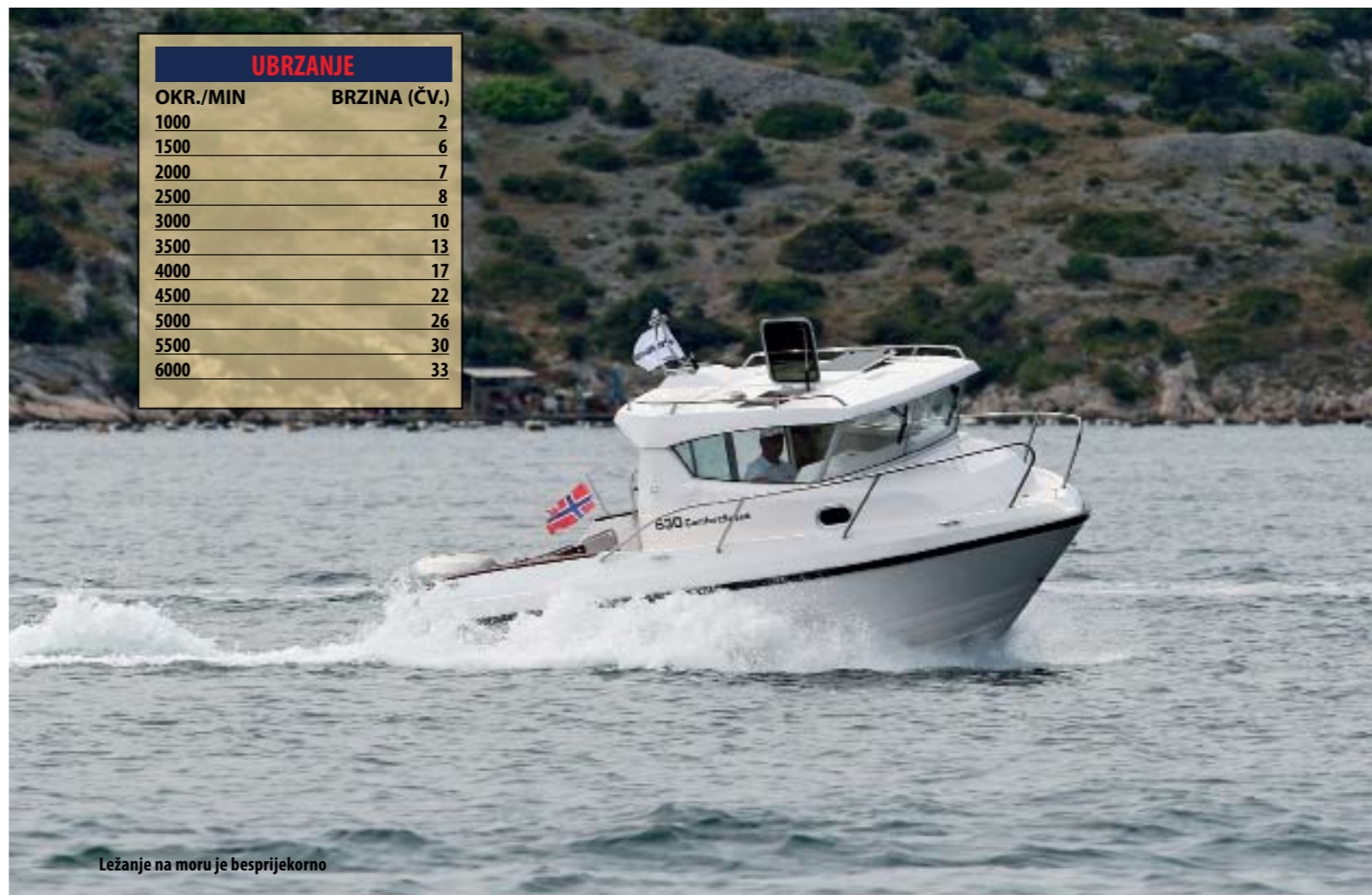
U kabinu se ulazi kroz klizna vrata od eloksanog aluminijskog proizvoda domaće tvrtke *Zadarplast*, ujedno i dobavljača stakala. Pomična je samo lijeva vratnica, a ne treba posebno naglašavati da je i ona, u skladu s cijelim brodom, nagnuta prema naprijed. U unutrašnjosti su dva izlivena bloka, s lijeve strane kosi dio sa sudoperom, ormarićem i tri duboke ladice iznad kojih je okretna suvozačeva fotelja. S desne strane su dva ormarića, sklopiva daska za rezanje, plinsko kuhalo i kormilarski stolac s kliznim vodilicama.

Ono što prvo uočavamo jest bogatstvo obloga i drva s jakim osjećajem topline, što je posebno važno u hladnim morima sjevera Europe. Svi drveni pretinci i ladice su kvalitetno izvedeni, pod je prekriven drvom, a

Bočna stakla su fiksna pa za komunikaciju služi krovni otvor



UBRZANJE	
OKR./MIN	BRZINA (ČV.)
1000	2
1500	6
2000	7
2500	8
3000	10
3500	13
4000	17
4500	22
5000	26
5500	30
6000	33



Ležanje na moru je besprijeorno

sjedalice, jastuci i bočne stijenke su tapecirani. Dojam dodatno poboljšava i odabir žuto-smeđe plastike u donjem dijelu broda. Sjedišta vrlo udobnih i *mesnatih* sjedalica se mogu preklopiti kako bi zauzimale što manje mjesta, dok se suvozačka mogu podešavati i po visini. Vrijedi napomenuti kako je cijeli interijer napravljen u pogonu *AD brodova* u Visokom (BiH).

U podnici su tri velika gavuna. Visina nadgrađa je 190 centimetara, a u središnjem dijelu kabine još i nekoliko centimetara veća pa posada ne bi trebala imati problema s klaustrofobijom. Kontrolna ploča je jednostavna, pregledna i čak pomalo premoderna, ponajprije zbog toga što su kupci *Hansvika 630* u Norveškoj često mladi kojima investicija od 30 tisuća eura nije velik problem. Kolo upravljača je maloga promjera i sportski oblikovano, kao i ručica gasa.

Preglednost kroz nagnuto staklo i sa strane je odlična, refleksija je manja nego kod klasičnog vjetrobrana, a svjež zrak dolazi kroz dva krovna otvora ispod kojih su dodatni drveni pretinci. Otvori su dovoljno veliki da kormilar u plovidbi može proviriti kroz krov, što je posebno važno za komunikaciju jer brod nema bočnih prozora. Oštri rub okvira kontrolne ploče

obložen je spužvom da se smanje posljedice jutarnjeg ustajanja iz ležaja u pramcu.

Zglobni stol

Nažalost, prostora za odvojenu WC kabinu nije bilo, pa je školjka skrivena ispod ležaja. Pramčani dio je u obliku zaobljenog slova V i tijekom dana funkcionira kao blagovaonica. Stol nepravilnog oblika ima zglobno postolje pa se jednostavno okreće i pomiče po potrebi. Sklopljen savršeno uliježe na plastični izdanak i tvori postolje za udoban krevet. Duž bokova je tapecirani naslonjač koji služi i kao pregrada za police. Cijeli svod kabine je presvučen umjetnom kožom tako da je, kao i u ostatku broda, osjećaj ugodan. Zraka i svjetla ulazi dovoljno kroz dva bočna fineštrina, a plafonjera je na uobičajenom mjestu.

Kako bi iskoristili svaki centimetar dužine, konstruktori su kabinu smjestili maksimalno prema pramcu i time dobili i prostranu krmu. Odabir izvanbrodskog pogona oslobodio je komotni prostor za radne i slobodne aktivnosti na krmu. Najneobičniji i najbolji dio na krmu su dodatni timun i komande postavljene na čeličnoj cijevi. Taj će detalj vjerojatno oboriti snogu sve strastvene ribolovce jer na taj način



Vanjske komande su jak adut broda



Iako skučen pramac može poslužiti kao sjedalo



Kosi vjetrobran stvara manju refleksiju



Zbog pente je krma maksimalno iskorištena

KONAČNA OCJENA

PLUS

- iskoristivost prostora
- plovidbena svojstva
- dvostruke komande
- kvaliteta izrade

MINUS

- širina bočnog prolaza



Motorni prostor odvojen je od kokpita ogradom

mogu upravljati brodom i alatima bez ulaska u šminkersku kabinu koju bi doista bilo šteta unerediti krvlju i solju. Od instrumenata su u kokpitu samo osigurač za ključ i upravljač za flapsove. Tu funkciju na krmi obavljaju dva Volvo Penta Interceptora širine 30 centimetara.

Ribolovna krma

U skladu s ugodnom unutrašnjošću, i bokovi na krmi su prekriveni širokim drvenim daskama što će uljepšati korištenje, ali i otežati održavanje. Od drva je i jednostavna sklopiva krmena klupa, rešetkaste strukture i jednim nosačem od inoksa. Po istom principu mogle su se složiti i bočne klupe, no ovako je lakše pristupiti gavunima u podu, tri prazna i jedan za tankove goriva i vode. Svi poklopci imaju čvrste okove, dobro brtve i nisu pokazali nimalo šuškanja za vrijeme plovidbe. Tri široka drenažna otvora trebala bi biti dovoljna za sve potrebe. Za potrebu je u uglu i poluga od ručne kaljužne pumpe.

Motorni prostor odvojen je od radnog fiksnom ogradom od inoksa i stakla kao zaštitom od prskanja, više estetskom nego funkcionalnom preprekom. Iza ograde su zdenac motora te dva gavuna, pod jednim su sklopive ljestve, a drugi je potencijalni prostor za živu ješku.

Brzo i stabilno

Trup je klasičan gliserski tako da u plovidbi nije bilo iznenađenja. Iako je zbog nagnute konstrukcije značajan dio težine na pramcu, to se kod ubrzanja previše ne osjeti, pogotovo ako su putnici na krmi. S Hondom 150 brod

težak 1500 kilograma počinje glisirati na 3500 okretaja. Do tog trenutka je potrebno malo guranja mora, ali nakon toga se situacija mijenja i brod pokazuje pravu čud. Oštar pramac, V trup i stepenasta oplata osiguravaju uzornu stabilnost u okretima i pri punoj brzini. Po mirnom moru nije bilo nikakvog prskanja, a da je i stigla koja kapljica, brisači bi je lako odgurali. S obzirom na veći otpor kosoga trupa, konačna brzina od 33 čvora pri 6000 okretaja u minuti je sasvim zadovoljavajuća.

Volvo Penta flapsovi se nisu pokazali posebno učinkoviti jer smo s trimom pente dovoljno dobro regulirali nagib broda. Interceptori bi na većoj dužini broda sigurno više došli do izražaja. Upravljanje s krme je poseban doživljaj, tako da će većina vlasnika rado odabrati taj položaj, pogotovo pri manevriranju ili ribolovu.

Norveški standard

Dolaskom Hansvika na Jadran, domaći kupci imaju još jednu opciju više za razmišljanje jer, osim neobičnog dizajna, brod nudi puno prostora, visoku kvalitetu i komfor iznad očekivanja. Kako smo pratili brod u proizvodnji, možemo slobodno reći da je svaki dio i komad opreme pošteno predimenzioniran, u skladu s visokim zahtjevima Det Norske Veritasa. Odabir snage motora ovisi o mogućnostima, ali sve više od 90 konja bit će dovoljno za uživanje u jednom tipičnom europskom brodu. Nažalost ili nasreću, visoka razina opremljenosti je zadana, što smanjuje mogućnost naknadnog opremanja, no jednom kad se Hansvik udomaći, možda se i to promijeni. ■