



# Ponos nove flote

napisao i snimio  
Vedran Rožić

Veliki francuski škver Jeanneau prošle je godine bio vrlo aktivan u predstavljanju novih modela i čini se da je recesiju iskoristio za potpuno pomlađivanje i obnovu svoje široke flote, što motornih plovila, što jedrilica. Prva jedrilica u nizu jesenskih noviteta jest potpuno novi model iz serije Sun Odyssey, brojčane oznake 409, također prva Jeanneauova jedrilica s komplet-

no novim dizajnerskim i projektantskim smjernicama. Njih će slijediti i drugi novi modeli, primjerice nedavno predstavljeni Sun Odyssey 439. Stoga joj je i brojčani dio imena promijenjen i sada ima tri brojke umjesto dvije kako bi se razlikovala od stare serije Sun Odyssey. Prve dvije brojke označavaju dužinu u stopama pa je lako zaključiti kako je 409 nasljednik prilično uspješna

modela Sun Odyssey 39i, koji više neće biti u ponudi. Za razvoja modela 409 cilj Jeanneauovih inženjera bio je jasan: uzeti svaki element koji karakterizira seriju Sun Odyssey i učiniti ga boljim. Konačni je rezultat jedrilica koja je nepobitno i u svakom detalju pravi Jeanneau. Ključne su inovacije potpuno iznova osmišljena paluba i jedrilje kako bi se jedrilica učinila brzom i izvanredno

Poboljšati svaki element koji karakterizira seriju Sun Odyssey, nije bilo nimalo lako, ali Jeanneauov razvojni tim u tome je potpuno uspio. Rezultat je brza jedrilica odlična trupa, kvalitetne palubne opreme i prostrane unutrašnjosti

lakom za upravljanje, dvostruka kola kormila i preklopna krmena platforma koji povećavaju udobnost boravka na plovilu te upuštene bokaporte na pročišćenoj palubi od sada mnogo sigurnijoj za kretanje. Posebno oblikovane i zakrivljene bokaporte te prozori na trupu daju brodu vrlo elegantan izgled istodobno povećavajući vidljivost iz potpalublja i njegovu ventilaciju pa se ne

može reći da plovilo izgleda kao neko već viđeno.

## Brzi kozmopolit

Moderan trup dužine 11,98 metara (još se u nas klasificira kao brodica, što pojednostavljuje registraciju) projektirao je renomirani dizajner Phillipe Briand, dugogodišnji suradnik škvera, koji je uzeo najbolje od pos-

ljednjih tehnoloških dostignuća, a rezultat toga je A-kategorija plovidbe. To znači da je Sun Odysseyem 409 moguće ploviti svim svjetskim morima i oceanima. Stoga krmeni dio trupa ima izražene *chinove* preuzete s oceanskih jurilica što unaprjeđuju stabilnost i performanse, a istodobno stvaraju dodatni prostor u krmnim kabinama. Standardna je kobilica od lijevanog željeza perajasta



U kabini je očito da je vrlo velika pozornost posvećena svakom detalju kao i velik kvalitativni pomak s obzirom na starije modele



oblika s proširenim bulbom i gaza 2,10 metara, a može se nadoplatiti i za pliću verziju kojoj je gaz 1,55 metara. Kormilo je jednostruka lista.

Dužina vodne linije jest vrlo dobrih 11 metara, a to potvrđuju okomita prova i naglo odrezana krma, dok je širina solidna četiri metra, što jamči veliku prostranost unutrašnjosti. Preklopna krmena platforma slična je sustavu koji Bavaria na svojim modelima upotrebljava već nekoliko godina, a osim što joj je prednost uporaba prema potrebi, ima i nekoliko mana: nepraktičnost ako brzo treba doći do mora i njezina relativno uska površina. No zato je prostora u kokpitu i više nego dovoljno, a kretanje po njemu olakšavaju široko razmaknuta dva kola kormila, no nekima bi mogao zasmetati masivan stol s mnogo spremišnog prostora i dvije preklopne plohe. Oko njega komotno sjedi šest osoba, a pri stražnjem kraju stola praktičan je okretni nosač Raymarineova plotera E90W, koji ne djeluje previše čvrsto ako se za njega uhvatite.

Sun Odyssey ne pretendira biti regatni kstaš, no kvalitetna palubna oprema, odličan trup i brojno opcijsko jedrilje omogućit će da prema želji sportski nastrojenih vlasnika

postane prilično brz brod. Naime standardna specifikacija uključuje glavno jedro s dva krata površine 42 m<sup>2</sup> i 106-postotni flok od 35 m<sup>2</sup>, a po želji može se dobiti i *full batten* izvedba glavnog jedra površine 45 te 140-postotna triradijalna genova površine 48 kvadrata. Za charter moguća je izvedba namatajućeg glavnog jedra i samopreklapajućeg floka, a površine su im ograničene na 36,5, odnosno 28 m<sup>2</sup>, što je prilično malo. Moguće je postaviti i spinaker od 120 kvadrata za jedrenje niz vjetar.

Na testnom brodu opremljenu standardnim kompletom dakronskih jedara zajedrila smo nas trojica po mirnu moru ispred Barcelone i vjetru od desetak čvorova. Jedra su imala odličnu formu koja se vrlo lako namještala i prilagođavala položaju s obzirom na vjetar, a iskušane performanse bile su iznad očekivanja. Jednostavnost upravljanja, trenutačan odaziv na svaki refulić vjetra i dobre povratne informacije koje skiper dobiva na prilično izravnu kormilu čine model 409 vrlo ugodnim za plovību. Pri vjetru u bok od oko 10 do 11 čvorova postizali smo lijepih 6,5 do 7 čvorova brzine, sa slabljenjem vjetra na 8 čvorova zaorcali smo brzinom od oko 5 čvorova, dok je pri istom vjetru u po-

la krme brzina porasla pola čvora. To su vriednosti kojih se ne treba sramiti, no više od brzine oduševljava ponašanje na moru i lakoa kojom brod jedri, a usto se osjeća kao da *chinovi* odraduju svoj posao bez pogreške. S njima trup očito mekše sjeda pri većem nagibu i vjetru te kao da prirodnije plovi.

### Paluba čista, kokpit prostran

Trimanje i dizanje jedara vrlo je jednostavno i lako s dva para Harkenovih samonamatajućih vinčeva, a kao i na sve više novih jedrilica za namještanje glavnog jedra namijenjen je tzv. njemački sustav. To znači da su škote glavnog jedra provedene skroz do krmehih vinčeva koji su postavljeni odmah do kormila pa on zapravo bez problema može sam voditi plovilo. Naime, do istih vinčeva, veličine 46, vode i škote genove, a trimanje obaju jedara istodobno izvodi se tako da se rabe oba vinča: genova na zavjetrinskom, a glavno jedro na privjetrinskom vinču. Za podigače služe dva vinča veličine 40 (ne bi bilo loše da su nešto jači), a za podizanje glavnog jedra namijenjen je lijevi vinč, koji je na testnom plovilu bio opremljen električnim sustavom s dvije brzine. Električnom izvedbom Harkenovih rewind-vinčeva

može se zamijeniti i drugi par vinčeva, naravno, uz nadoplatu. Svi su stoperi Spinlock, a konopi su velikim dijelom od njih provedeni pod palubom. Stoga mjesta za sunčanje ima i više nego dovoljno, a kretanje palubom olakšano je i sigurnije od ozljeđivanja.

Tračnica klizača glavnog jedra na krovu je kabine odmah do ulaza u nju, dok su relativno kratke tračnice klizača za škote floka postavljene također na krov, ali uz same rubove da što manje smetaju. Dodatne tračnice za klizače velike genove postavljaju se na palubu i nešto više prema krmu. Jarbol je Sparcraftov aluminijski s devetdesetinskom takelažom i dva para prema nazad zakrivljenih križeva, a opremljen je sustavom *lazy jack* u standardu te hidrauličnim vangom. Bočne se sarti hvataju na palubu vrlo blizu kabine pa se palubom prolazi bliže ogradi, dok je krmena zaputka opremljena ručnim nategačem za fino namještanje zakrivljenosti jarbola. Rol-bubanj genove nije ispod razine palube pa jedro nema najveću moguću površinu, ali to na takvu tipu plovila i nije bitno.

Praktični su detalji u kokpitu dva spremišta za konope s poklopcem odmah iza krmehih

Interijer je suvremeno dizajniran uz upotrebu najfinijih dostupnih materijala, na primjer punog drveta na rubovima namještaja i oko vrata, što povećava dojam luksuza

### Jeanneau 409 Sun Odyssey

Dužina preko svega	12,34 m
Dužina trupa	11,98 m
Dužina vodne linije	11,00 m
Širina	3,99 m
Gaz standardni/opcijski	2,10/1,55 m
Istisnina	7450 kg
Spremnik goriva	200 l
Spremnik vode	530 l
Spremnik crne vode	80 l
I/J/P/E	15,5/4,52/15/4,9 m
Površina standardnih jedara	77 m <sup>2</sup>
CE kategorija	A8
Motor	Yanmar od 40 KS sa sail driveom
Standardna cijena	128.740 eura

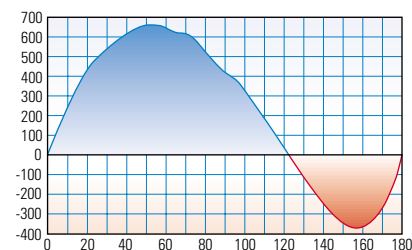
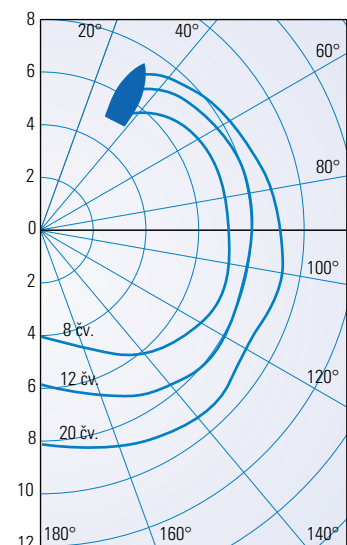
Škver: Le chantier naval Jeanneau, BP 529, 85 505 Les Herbiers, Francuska; tel.: +33 251 642 020, [www.jeanneau.com](http://www.jeanneau.com)

Zastupnik: Euromarine, Radnička 32, 10 000 Zagreb, Hrvatska; tel.: +385 1 5552 200, e-mail: [info@euromarine.hr](mailto:info@euromarine.hr), [www.euromarine.hr](http://www.euromarine.hr)



Praktični su detalji u kokpitu masivan stol s mnogo spremišnog prostora i nosačem plotera te dva spremišta za konope s poklopcem odmah iza krmenih vinčeva

Paluba je pročišćena i sigurna za kretanje; prostora je u kokpitu i više nego dovoljno, a kretanje po njemu olakšavaju široko razmaknuta dva kola kormila



vinčeva na kojima skiper sjedi dok upravlja brodom pod jedrima. Sjesti može i na poklopce krmenih spremišta od kojih je jedno namijenjeno za smještaj dviju plinskih boca, a drugo za bokobrane i raznu opremu jer je vrlo duboko. Pod je ispod kormila upušten kako bi skiper prilikom naginjanja broda imao dobra uporišta, što se pokazalo vrlo korisnim. Kokpit se može zaštititi *sprayhoodom*, za koji su namijenjene vodilice i uporišta, a može se postaviti i velika tenda s obzirom na to da je tračnica glavnog jedra na kabini. Pod kokpita i klupe prekriveni su tikovinom, od koje je i nekoliko detalja na palubi, primjerice rukohvat na rubu kabine i mrtve bande.

Šest bitava dobro je dimenzionirano i postavljeno po palubi, baš kao i ograda, koja je na pramcu poluotvorena te ima i bočne izlaze. Uz dvije sidrene vodilice na vrhu pramca je i električni vinč postavljen u sidreni gavon pa ne ugrožava sigurnost kretanja po njemu, no pomalo je čudno što vinč i sidro nisu dio standardne opreme, nego paketa Preference. Još su dva veća spremišta pod klupama u kokpitu, spremište za splav pri krmi je i u njega se pos-

tavlja okomiti dio vrata u plovidbi, a ondje je i tuš te priključak za struju s kopna. Uz svako je kormilo i kompas te po dva multifunkcionalna instrumenta ST70 na kojima se može prikazivati niz podataka. Ručica gasa i komandna ploča motora uz desno su kormilo, baš kao i upravljačka komanda pramčanog potisnika, inače s popisa dodatne opreme.

### Udobnost doma u potpalublju

Ispod palube odmah se osjeti da je vrlo velika pozornost posvećena svakom detalju i da je kvalitativni pomak s obzirom na starije modele očit. Interijer je suvremeno dizajniran uz upotrebu najfinijih dostupnih materijala, na primjer punog drveta na rubovima namještaja i oko vrata, što povećava dojam luksuza. Usto, omogućen je odabir više kvalitetnijih materijala i presvlaka te podnih obloga, što znači da je prostor kabine prilagodljiv svakom vlasniku i njegovu ukusu. Mnogo svjetlosti prodire kroz šest stropnih bokaporti te brojne bočne prozore od kojih je osam na trupu i po dva dugačka na natkabini, a velik se dio njih otvara pa je provjetranje dobro riješeno. Svi imaju i sjeni-

la, a oni koji se otvaraju i mrežice za komarce. Visina u kabini nigdje nije manja od 1,84 metra.

Na testiranom plovilu interijer je od tikova drveta, podnice od svjetlijeg drveta, presvlake su sive, a pojedini su detalji od tamnosmeđe kože pa je dojam vrlo ugodan i uopće nema osjećaja skučenosti. Kupcima su na izbor tri različite inačice unutarnjeg rasporeda, od kojih standardna uključuje dvije kabine i jednu kupaonicu, a odabrali se mogu i inačice s tri kabine i dodatnom kupaonicom. Naša je varijanta uključivala tri kabine i jednu kupaonicu, a ta bi mogla biti i najtraženija na tržištu. Naime krmene su kabine prilično velike i imaju krevete dimenzija 2x1,60 m, dok je krevet u pramčanoj (vlasničkoj) dimenzija 2,10x2 m na najširem dijelu gotovo raskošan. Kako je u toj izvedbi kupaonica prostorom zaista velikodušna, a ima i potpuno odvojenu tuš-kabinu, samo će rijetki trebati dodatnu kupaonicu u vlasničkoj kabini, koja podiže razinu udobnosti, ali istodobno ograničuje prostornost. Stoga je na tom mjestu praktičan stolić sa stolicem.

Na količinu spremišnog prostora u kabina nema zamjerki, a ni na već poznate od-

lične Jeanneauove madrace na kojima se izvrsno spava. U salonu je zdesna udobna klupa U-oblika s velikim preklopnim stolom koji se na prvi pogled čini fiksnim, no genialnim sustavom njegov se desni dio učas spušta i tako tvori dodatni dvostruki ležaj. Preko puta su dvije fotelje između kojih je skiperski stol, no ne bi bilo loše da je nešto veći. Zbog položaja kupaonice pozicioniran je dosta prema pramcu iako bi bilo praktičnije da je bliže ulazu, no to nije velik nedostatak jer je u kokpitu veliki ploter pa nema razloga za često spuštanje do stola.

Rukohvati su po brodu brojni i dobro postavljeni, a posebno je lijep uzdužni upušteni na stropu salona izrađen od punog drveta. Za rasvjetu noću brinu se brojna LED svjetla, koja troše vrlo malo električne energije, a dodatan luksuzni ugođaj daju podna svjetla ispod namještaja. Kuhinja L-oblika odmah je desno do ulaza i opremljena je svime potrebnim, od dvostrukog sudopera i velika hladnjaka do niza ormarića i ovješena štednjaka s dvostrukim plamenikom i pećnicom iznad kojeg je postavljen prozorčić koji otvoren služi kao napa. Posebno zgodan detalj jest držač za novine i časopise

od pleksiglasa na okomitoj stijenci kuhinjskog ormarića. Kupaonica je, spomenuli smo već, vrlo prostrana te uz ručni zahod s crnim tankom ima i vratima od pleksiglasa odvojen odjeljak za tuš koji neće biti tiješan ni krupnijima.

Uobičajeno je ispod stuba dobro izoliran i lako pristupačan Yanmarov motor snage 40 konja, koji dostaje za solidne brzine. Naime na minimalnom broju od 700 okretaja izmjerili smo 2,2 čvora, a za krstarenje idealna je brzina 6,6 čvorova pri 2500 okretaja i tada je buka vrlo mala. Maksimalno smo postigli 8 čvorova pri 3100 okretaja. Opremljen je *sail drive* pogonom i fiksnom trokrakom propelom, a dodatno se može naručiti trokraka sklopiva Flex-o-Foldova propela u paketu Performance.

Sve rečeno svrstava Jeanneau 409 među najkonkurentnije i najpoželjnije jedrilice na tržištu, naročito uz standardno dobru cijenu koja počinje od 128.740 eura bez davanja. Uz nadoplatu od 30-ak tisuća eura dobiva se kompletno opremljen vrlo moderan brod koji tu francusku tvrtku još jednom potvrđuje kao jednog od vodećih europskih škerova.