



Palubice kakve su mile

napisao Mišo Baće
snimili Mišo Baće i Braslav Karlić

Eolo 590 Day i 650 Day dva su glisera pomalo nestandardnog dizajna, ali ono što odstupa od uobičajenog ili očekivanog donijelo je novu kvalitetu. *Eolo* nije veliki škver, pa su zato njegovi brodovi relativno manje zastupljeni i manje poznati među nautičarima. To pak nimalo ne utječe na kvalitetu što se tehnologije tiče, jer se gliseri Eolo grade jednako kao i svi drugi u Italiji,

što znači da postoji podjela rada u kojoj neki tržištu nepoznati, ali zato veliki i napredni pogoni izrađuju razne komponente, korita, plastiku i sl., a finalisti, koji mogu biti mali, dovršavaju, sklapaju i finiširaju gradnju i na konačan proizvod stavljaju svoje ime. Gliseri su vrlo slični, bolje reći gotovo jednaki, ali Eolo 650 ima 60 cm dulji trup, pa zbog toga i neke razlike među njima. Kako im je i

pogoni jednak, opisat ćemo ih zajedno, ukazujući na razlike gdje ih ima.

Sličnosti i razlike

Glavna je karakteristika oba Eola, a to je ujedno ono što ih čini posebnima među gliserima sličnih veličina, pramčana paluba, ravna i uredno protuklizno obrađena. Sigurnosti pridonosi povišen rub, pa se u nju

Okretnost oba Eola je na razini onoga što se očekuje od glisera s izvanbrodskim pogonom, a među gliserima sličnih veličina posebnima ih čini ravna pramčana paluba

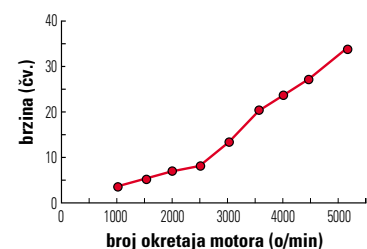
može umetnuti jastuk za sunčanje, te solidna ograda od inoksa koja iz njega izlazi. Jastuci ne pokrivaju prozor pramčane kabinice, niti poklopac spremnika sidrenog lanca i privezne cime na samom pramčanom kljunu. Na njemu je ograda napola spuštена i prečka na koju se doskoči kad se u brod ulazi preko pramca pokrivena je letvom od tikovine. Delta sidro, 30 m lanca i električno vitlo sna-

ge 500 W dodatna su oprema za oba plovila (1250 eura). Inventar pramčanog kljuna čine još dvije bitve i signalna svjetla. Na pramac se na oba modela dolazi na isti način. S desne strane je komandni most sa sjedalom za skipera, uz njega je ulaz u pramčanu kabinicu, a uz lijevi bočni zid je prolaz, na koji vode tri veće integrirane stepenice. U kokpitu su razlike između dva Eola vidljivi-

ve. U kokpit 650-ice može se s krmene strane ući kroz prolaz. Budući da je na Eolima motor izvanbrodski, klasične krmene platforme ne može biti, ali lijevo i desno od motora su dvije male, no vrlo korisne platformice. Eolo 650 ima na lijevoj platformici složene ljestvice za kupaće, a na desnu se može stati. Dizajneri su željeli kupaćima olakšati penjanje u kokpit pa je s lijeve platforme



Eolo 650 Day ima prolaz s krme koji je kao i pod u kokpitu pokriven tikovinom, prolaz prema pramčanoj palubi je na lijevoj strani, a u pramčanoj kabinici je dvojni ležaj s velikim spremišnim prostorom ispod



Eolo 650 Day

Duljina preko svega	6,50 m
Širina	2,50 m
Istisnina bez motora	1.000 kg
Motori	izvanbrodski do 200 KS
Spremnik za gorivo	200 l
Spremnik za vodu	70 l
Ležajevi	2
Kapacitet	8 osoba
Cijena s motorom Yamaha 150 KS	32.600 eura

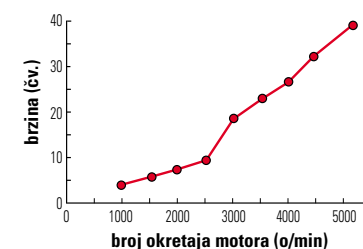
Navitech d.o.o., 51250 Novi Vinodolski, A. Mataie b.b., tel. **385 51 792 073, fax. **385 51 792 074, e-mail: navitech@ri.t-com.hr, web: www.navitech.hr

Ljestvicama napravljen prolaz prema kokpitu. Krmena klupa se zato na tom mjestu prekida, da bi se nastavila uz lijevi bočni zid. Klupe su meko obložene materijalom otpornim na vlagu i sunce, a u njima su spremnici. U našoj 650-ici spomenute platformice, stepenice i kokpit bili su obloženi tikovinom, no to je napravljeno na intervenciju zastupnika Eola za Hrvatsku, Navitech Yacht Servicea iz Novog Vinodolskog. Manji Eolo 590 nema prolaz u kokpit, nego se s krmernih platformica ulazi preko klupe, kojoj je na sredini zbog lakšeg ulaska otvor na naslonu. Ljestvice za kupaće su na desnoj platformici. Komandni most u oba plovila zaštićen je vjetrobranom od zatamnjenog pleksija obrubljenog cijevnim okovom od inoksa solidne čvrstoće, tako da se po potrebi možete pridržati. Ploča s instrumentima je od neke imitacije drva, a instrumenti ovise o motoru na

krmi. Naša 650-ica imala je digitalne instrumente motora, koji su pripadali izvanbrodskoj četverotaktnoj Yamahi. Između ploče i donje ploče s prekidačima je polica zatvorena poklopcem od pleksija. Kormilo je mehaničko, popularno bi se reklo na sajlu, a kolo je nalik automobilskom volanu, lijepo je i ugodno pod rukama. Skiperske stolice, čija su postolja ujedno i spremište, imaju preklonni naslon, a preklopljene okrenute su klupi u kokpitu. Kad se u kokpit postavi predviđeni stolić, to postaje mjesto okupljanja družine na brodu. U dodatnoj opremi u bloku skiperske stolice su plinsko kuhalo i sudoper sa slavinom, a također i hladnjak kapaciteta 42 litre u pramčanoj kabini, kao i kemijski WC te tuš na krmi. Kroz vrata lijevo od komandnog mosta ulazi se u potpalubni prostor. Na većem Eolu 650 vrata su posmična, a na manjoj 590-



Eolo 590 Day ima neprekinutu krmenu klupu s unutarnjim spremnikom, a na krmi se prolazi kroz prekid na naslonu klupe; pramčana kabinica je nešto manja nego u 650-ici, dovoljno je velika za dva ležaja i veliki spremišni prostor unutar i između njih



Eolo 590 Day

Duljina preko svega	5,90 m
Širina	2,50 m
Istisnina bez motora	8500 kg
Motori	izvanbrodski do 150 KS
Spremnik za gorivo	150 l
Spremnik za vodu	-
Ležajevi	2
Kapacitet	6 osoba
Cijena s motorom Yamaha 150 KS	27.800 eura

Navitech d.o.o., 51250 Novi Vinodolski, A. Mataie b.b., tel. **385 51 792 073, fax. **385 51 792 074, e-mail: navitech@ri.t-com.hr, web: www.navitech.hr

ici su dvokrilna na rasklapanje. I na jednom i na drugom brodu vrata su od tamnog pleksi stakla. Zastupnik iz Novog Vinodolskog po želji ugrađuje i bimini tendu s cijevnom rasklopnom konstrukcijom od inoksa. Potpalublje, možemo ga uvjetno zvati pramčanom kabinicom, ispunjava ležaj za dvije osobe. Ispod ležaja oveći je spremišni prostor, vrlo potreban na gliserima tih dimenzija. Idealan je za odlaganje bokobrana, ali je dovoljno velik da se u nj. sprema i dulji predmeti, poput čaklje na primjer. Vrata pramčane kabinice imaju bravu s ključem, pa će se u njoj držati stvari kad je plovilo na vezu, a najveća od stvari je jastuk za pramčanu palubu. Prostor u kabinici je ugodan, stijenke i plafon su glatki (kontraštampa), na plafonu je prozor, a postoje i svjetla. Uz plafon zgodna je i praktična polica za odlaganje sitnica. Potpalubni bi prostor bio viši da je paluba izbočena, kao

kod većine glisera, no izgubila bi se sigurnost ravne i pomalo spuštene palube, na kojoj se putnici češće nalaze negoli bi se inače našli.

Od Novog do Vrbnika

Eolo smo mogli razgledati i s donje strane. Pramac je izrazito oštar, a korito, koje se odlikuje uzdužnicama, započinje dubokim V profilom, što u krmenom dijelu prelazi u umjereniji V oblik. Uočavamo i malu stepenicu, za koju se smatra da povećava sposobnost glisiranja. Slika je obećavala dobre maritimne osobine Eola. Oba su Eola imala jednak pogon, izvanbrodsku četverotaktnu Yamahu snage 150 KS. Motor zaslužuje komplimente, na praznom hodu gotovo je nečujan. Eolo 650 mogao je na krmi imati još 50 konja (200 KS), a za 590-icu je 150 KS maksimalna snaga. Razlika u veličini i težini, a jednaka pogonska sna-



Test para Eolo zaključili smo zajedničkom promenadom oba plovila

ga sugerirali su da će u testu manja 590-ica biti brža, ali o tome kasnije.

Iz Novog smo se uputili prema Vrbniku na Krku. More je bilo umjereno valovito, ali kao što je poznato, valovi uvijek ometaju glisiranje. Cijelim smo putem (7-8 milja) držali nižu brzinu krstarenja, negdje oko 15 čv., na kojoj je Eolo već glisirao. Za nju je Yamaha u Eolu 650 trebala malo nadmašiti 3000 o/min, a ona u Eolu 590 tražila je 2800 o/min. Trup je zahvaljujući oštrom pramcu rezaao valove, izrazitog lupanja nije bilo, premda su kako smo se udaljavali od Novog u kanalu koji nosi njegovo ime valovi postajali veći. Najveća je pohvala da u kokpit, pa čak ni na vjetrombran, nije dospjela nijedna morska kap. Mjerenja smo obavljali na lokacijama umjerenijeg mora uz obalu Novog i Vrbnika, gdje smo plovila i fotografirali, tako da smo bili zakinuti za scene oba Eola na jačem moru, koje su redovito dramatičnije i zanimljivije.

Rezultati mjerenja prikazani su u grafovima. Ukratko, prema očekivanju i logici, Eolo 590 redovito je na jednakom broju okretaja imao veću brzinu, počevši od one na minimumu (1000 o/min), kad je 590-ica ostvarivala 4, a 650-ica 3,9 čv. Pretežno se u glisiranje ulazilo s 14 čv., za što je Yamahu u 590-ici trebalo zavrtjeti na 2800 o/min, a onu u 650-ici još 200 o/min više. Nakon tih brzina okretaja, brzina plovila bi naglo rasla s povećanjem broja okretaja. Maksimalno opterećenje (gas) rezultiralo je u slučaju Eola 650 s 5200 o/min, pri čemu su ostvarena 34 čvora. Yamaha u manjoj 590-ici čini se da je bila blokirana na 4500 o/min, što je vrlo izvjesno, jer radilo se o potpuno novom motoru, koji treba u početku radnog vijeka razraditi na manjem broju okretaja. Kako na to vlasnici ne bi trebali misliti, na prvom servisu se u motor ugrađuje blokada, koja se skida na sljedećem. Redovito smo u njoj bili brži od 650-ice na jednakom broju okretaja, pa tako i na 4500

o/min, kada je 650-ica ostvarivala 27,5 čv., a 590-ica 4,5 čv. više (32 čv.). Nije problem ekstrapolirati rezultate koji bi slijedili povećanje broja okretaja Yamahe na Eolu 590. Sigurno je da bi pri 5200 o/min postizali 39-40 čvorova, slično se može očekivati i u slučaju Eola 650, kad bi na krmi imao maksimalno dopuštenih 200 KS.

Okretnost oba Eola je na razini onoga što se očekuje od glisera s izvanbrodskim pogonom, a to znači da je odlična. Dojmovi s testa sveukupno su vrlo dobri i što se tiče plovila i što se tiče motora. To ne znači da bi četverotaktni Suzukiji, Honde, Evinrude E-teci ili Mercury Optimaxi dali lošije rezultate, no ako zastupnik *Eola Navitech* ima poseban odnos s *Yamahom*, tada je optimalno taj odnos iskoristiti. Uostalom, u ponudi *Navitech* oni su svi navedeni, pa tko voli nek izvoliti. Pogled na cjenik kaže da brod treba kupiti tijekom nautičkog sajma, kad je cijena niža za okruglo 10 posto.