

Impresivan smještajni kapacitet s četiri kabine i tri toaletna prostora odlično je izbalansiran i iskorišten za charter ili obitelj koja cijeni vrhunski uređen interijer s nizom praktičnih detalja

Raskoš pod



jedrima



Toaletni prostor je lijepo uređen, ali nizak



Sredinom stola dominira rukohvat



Sprayhood učinkovito štiti kokpit



Sklopiva krmna platforma je postala standard

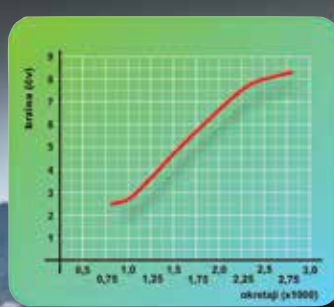
Hanse 455 je jedrilica modernih linija koja ne donosi ništa novo. Korištena koncepcija i ugrađena oprema poznati su od ranije, ali su svi ti elementi ovdje itekako praktično primijenjeni. Proizvode se četiri verzije interijera, u kombinacijama s jednom ili dvije prednje kabine i različitim izvedbama sjedala na lijevoj strani salona. Bez obzira na verziju, odnosi svih prostora su tako dobro izbalansirani da je osjećaj stvarne veličine broda jasan u svakom prostoru i na svim pozicijama. Niti je išta forsirano niti je išta tijesno, a cijeli volumen potpalublja potpuno je iskorišten.

Možda na trinaest i po metara dužine, nešto manje od četiri i po metra širine, sa širokom krmom, visokim bokovima, to i nije neki problem, međutim, neki su projektanti upali u zamku tolikog volumena pa su ili pretrpali interijer ili neke prostore zanemarili i učinili nedostupnima.

Komfor u kabinama

S obzirom na dimenzije trupa i s velikim potpuno ravnim svodom, kabina djeluje relativno niska, to više što joj široki valobran oko kokpita prati linije i blago se spušta prema krmi. Podignutim valobranom podignut je i nivo kokpita, što u krmenim kabinama otvara ogroman prostor. Gavuni pod kokpitskim sjedalima su plitki i nisu praktični za opremu većih gabarita, ali zato kabinama nimalo ne oduzimaju komfor.

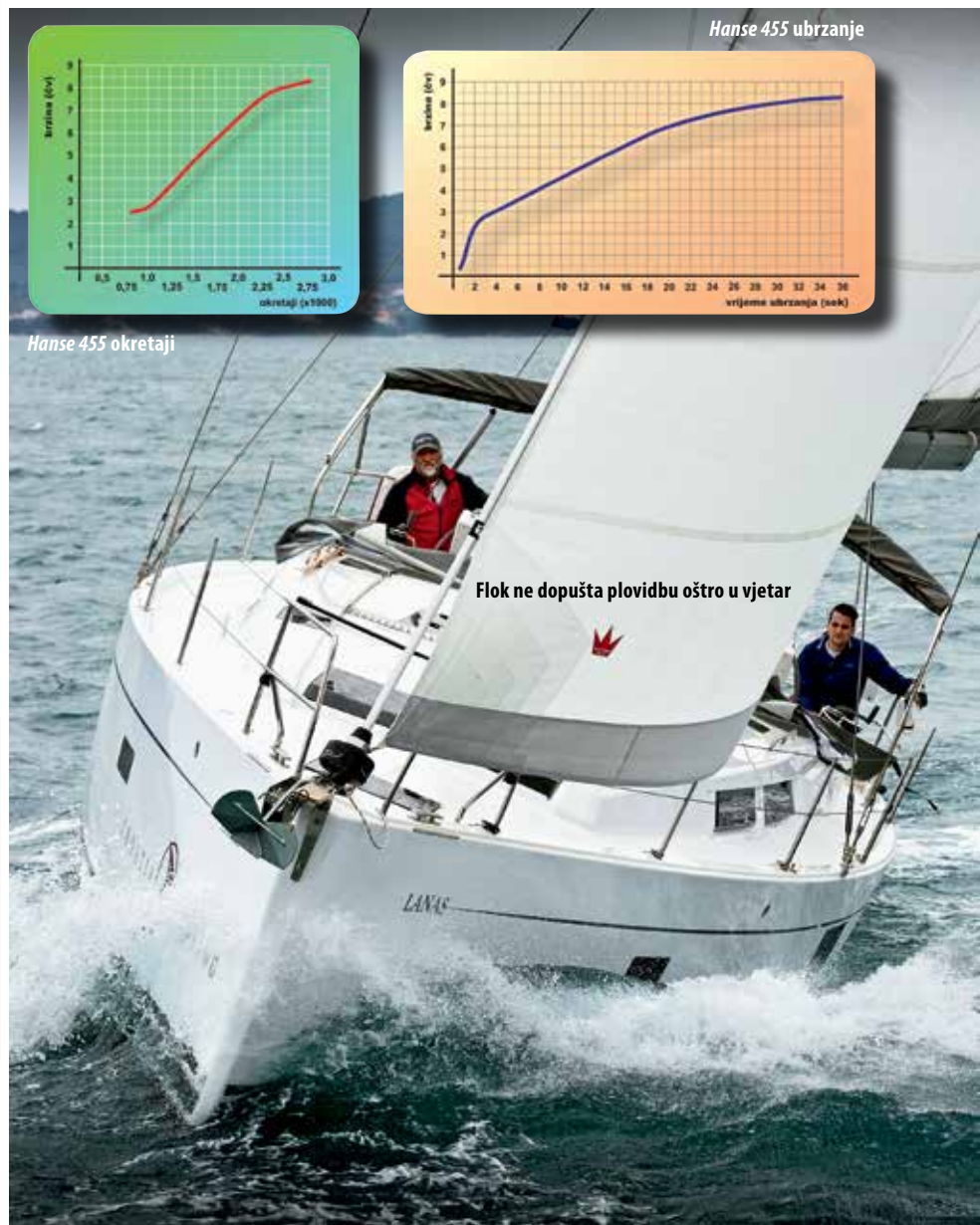
Viška prostora nema ni pod sjedalima kormilara. Gavuni pod bočnim sjedalima uz oba kola timuna su na prednjem rubu otvoreni, a predviđeni za držanje složenih konopa za trimanje i upravljanje jedrima pa nisu praktični za držanje bilo kakve druge opreme. Pod desnim krmenim sjedalom je gavun za plinske boce, a pod lijevim veliki sudoper. Vrlo praktično jer za slavinu koristi crijevo za tuš na krmi. Dok je brod na vezu ili sidru krmeno se zrcalo može spustiti na razinu platforme što dodatno otvara prostor kokpita, a ugrađeni sudoper ovdje odlično posluži za



Hanse 455 okretaji



Hanse 455 ubrzanje



Flok ne dopušta plovidbu oštro u vjetar



OSOBNNA KARTA

Dužina	13,95 m
Dužina trupa	13,55 m
Vodena linija	12,20 m
Širina	4,38 m
Gaz	1,82/2,25 m
Visina jarbola (wl)	20,60 m
Površina jedara	103 m ²
Broj kabina	3/4 + salon
Broj ležajeva	6/8+2+1
Deplasman	11,6 t
Balast	3500 kg
Motor	Volvo Penta 53 KS
Spremnik vode	450 lit
Spremnik goriva	220 lit
Kategorija	A
Design	Judel/Vroljik & Co
Proizvođač	Hanse Yachts, Njemačka
Zastupnik	Croatia Yachting, Split
Cijena bez PDV-a	172.900 eura

pranje posuđa nakon obroka u kokpitu.

Prostor u pramcu

Konstrukcija centralnog dijela sklopivog stola u kokpitu od inox cijevi je dosta uska. Izvedena je tako da kada se rastvori površina stola bude dosta velika, a sklopljena odlično posluži kao logičan ruko-hvat u kokpitu.

Manjak prostora u gavunima više nego dovoljno zamjenjuje veliki prostor na pramcu. Ulaz je s palube kroz bukapor-tu, a dolje vode ugrađene skale. Sam vrh u prednjem dijelu zauzima lančanik, a sve ostalo je slobodan prostor. Pregrada kojom je odvojen od ostatka interijera je vodonepropusna. Nisko sidreno vitlo postavljeno je uz sam vrh pramca, vrh

pramčane ograde otvoren, a nosač sa sidrom izbačen ispred pramca. Izlazak preko pramca na obalu olakšava usko gazište ugrađeno uz nosač sidra.

Velika pramčana paluba, široki ravni svod kabine, uz komotne bočne palube, a sve jednostavno i oslobođeno bilo kakvih prepreka, palubu ove jedrilice čini iskoristivom kao što su palube na osred-njim motornim jahtama. Svi konopi, pa i škota floka, od jarbola su usmjereni pod prekriveni rub kabine i provedeni prema jednom od vinčeva uz kola timuna. Kako i škota glavnog jedra nema šinu nego dva hvatišta ispred *sprayhooda*, kokpit je također oslobođen od bilo kojeg konopa. Praktično, u jedrenju se bilo koji manevar može odraditi bez potrebe da itko u kokpitu pomakne ili pazi da ga neki konop ne zakači.

Utor za kvaku

Jednaka jednostavnost primijenjena je i kod organizacije interijera. Dvije velike kabine pod krmom izrazito su velike i nisu pretrpane ormarima. Pregrada između kabina izvedena je u duploj stijenci, a svaki slobodan prostor iskorišten za priručnu policu. Vrata na kabinama nalik su sobnim vratima, a i kvake na njima su dimenzija onih kućnih. Premda je to praktično, na plovilima se izbjegavaju jer tolika kvaka sprječava da se vrata mogu potpuno otvoriti. Ovdje je to jednostavno riješeno. Na mjestu gdje bi se naslanjala na pregradu uvučen je utor i vrata se mogu potpuno otvoriti.

Broj svjetlosnih otvora je impresivan

Uz lijevu kabinu ugrađena je komotna toaletna kabina s tušem, a nasuprot nje kompletno opremljena komotna L-kuhinja s velikim radnim površinama. Središnji dio zauzima veliki salon, a sjedeća garnitura uz lijevi bok kraća je za širinu navigacijskog stola. Sjedeća garnitura uz stol uglavljivanjem umetka može se preinačiti u dupli ležaj, ali sjedalo uz lijevi bok ne, možda samo kao pomoćni dječji ležaj.

Odvojena tuš-kabina

Navigacijski stol nije velik, a sjedalo mu je vrlo interesantno. Sjedište je pričvršćeno na sklopivu kvadratnu cijev kojoj je postolje uvidano u pajol. Podignuto se podvuče ispod stola i nimalo ne smeta prolazu kroz kokpit, a kako nema klasičan naslon po potrebi može poslužiti i kao pomoćno sjedalo u salonu. Dvije kabine u pramcu nisu velike kao one u krmu, ali su dovoljno komotne, a u verziji s jednom kabinom, ova je ogromna. Naprijed su i dvije manje toaletne kabine, lijeva sa školjkom WC-a i umivaonik, a desna kao posebno odvojena tuš kabina.

Svi su ormarići uvučeni ispod bočnih paluba i stajača visina je u svim dijelovima potpalublja, čak i iznad sjedala. Kompletan interijer izveden je iz jednostavnih ravnih površina, a dnevna rasvjeta potpalublja je odlična. Nekoliko naizgled sitnih i jednostavnih detalja ukazuju na veliko iskustvo kod osmišljavanja prostora.

Dvije manje police na samom ulazu, za predmete kojima nije dobro da su na



Na krmi je praktični sudoper s ručicom za tuš



Navigacijski stol ima sklopivu stolicu



U pramcu su dvije identične kabine

KONAČNA OCJENA

PLUS

Komfor i iskorištenost prostora
Sve je jednostavno
Udobnost u plovidbi

MINUS

Spoj kabela iz jarbola
Ventilacija strojarnice



Širina je impresivnih 4,5 metara

otvorenom, a za koje je uvijek dobro da su pri ruci, su dragocjene. Uz skale na ulazu, diskretne okomito postavljene inox cijevi odličan su rukohvat i ujedno zaštita rubova pregrada. Čvrste drvene lajsne uglavljene u svod uzduž salona također su praktični rukohvati, a LED traka unutar utora diskretno osvjetljava cijeli salon. Veliki broj rasvjetnih tijela, neka vidljiva, a neka ne, pružaju cijeli niz mogućnosti, a mogu se i programski prilagoditi. Izgleda kako je gotovo svaki detalj na brodu brižno osmišljen.

(Ne)poželjno grijanje

Jedina eventualna zamjerka odnosi se na otvor za ventilaciju strojarnice, postavljenom u prolazu između krmnih sjedala kormilara. Toplina koju izbacuje sigurno je dobrodošla kod zimskih transfera, ali ljeti je to dodatno grijanje nogu najmanje potrebno.

Testirana jedrilica ima motor *Volvo Penta D2-55* od 53 konjske snage i njime razvije brzinu do 8,3 čvora, a na 2250 okretaja krstareću brzinu 7,5 čvorova. Za vrijeme testa puhalo je četiri do pet bofora juga, ali u zaljevu nije bilo vala.

Od jedara smo na raspolaganju imali

samo glavno jedro i rollflok. Ispred jarbola je poprečna šina škote floka preko koje ga se nateže samo jednom škotom, autovirante. Dakle, kod mijenjanja uzdi konope nije potrebno dirati. Iskrivljena cijev kroz koju su kabeli iz jarbola sprovedeni u potpalublje čini se malo više odmaknuta od jarbola i premda ovako postavljena škota floka ne bi trebala za nju zapinjati, valja pretpostaviti kako brace genakera to mogu.

Maksimalnih 9,5 čvorova

Desni vinč je električni pa su i podigači, obje škote i vang sprovedeni do štopera ispred njega. Naravno, drugi kraj škote glavnog jedra je i na lijevom vinču. Prednji par vinčeva ugrađen je samo za brace genakera kojeg na žalost nismo imali.

U plovidbi oštro u vjetar, relativno oštro, jer kraj i hvatište floka ne dopuštaju oštrije, brzina se kretala između 6 i 8 čvorova. Ovako velik i težak brod samo se nagne do neke mjere i plovi dosta ujednačeno. Popuštenih škota s vjetrom u bok 8,5 čvorova drži konstantno, a na refule i do 9,5. Istina, malo se sporije uputi, ali i duže usporava. ■



Interijer je raskošan