



Posvećeno uživanju

Tekst: **Gregor Šamšal** Foto: **G. Šamšal i K. Mihić**

Nije svaki gumenjak gumenjak. I oni se među sobom razlikuju, tako da su se i među njima počele jasno razlikovati pojedine vrste. Neki su za rad, neki za rat, neki za lov, neki za istraživanje, a neki isključivo za uživanje. Ovo je priča o jednom takvom gumenjaku

Danas se slobodno može reći kako gumenjaci predstavljaju iznimno poželjan izbor svih vrsta nautičara. Ako se bavite podvodnim ribolovom i tražite plovilo za sebe koje je jednostavno i zahvalno za održavanje, tada ćete sasvim sigurno odabrati gumenjak. Isto je i ako je u pitanju čovjek koji se bavi ronjenjem, a imaju ga i sve vojske svijeta i službe traganja i spašavanja. Gumenjaci su se pokazali iznimno dobri kao radna plovila, i mogu se koristiti na sve moguće i nemoguće načine, prvenstveno zahvaljujući svojim karakteristikama. Ta je vrsta plovila iznimno robusna, otporna i jednostavna. Kako su svoje ime stekli ondje gdje se ono najteže stječe, među profesionalcima koji od plovila traže najviše, tako se onda ne treba čuditi da su se gumenjacima vrlo brzo priklonili svi oni koji znaju cijeniti takve maritimne karakteristike i žele imati plovilo takvih svojstava, čak iako im to uopće nije potrebno. Nije ništa neobično da čovjek za sebe želi imati najviše i najbolje. I tako

se polako počela stvarati jedna posebna klijentela koja je plovilo željela imati za uživanje u plovidbi. To je značilo da sada plovila moraju, osim što su i dalje iznimno sigurna, biti i malo ljepša. I tako je polako počela „utrka u naoružavanju“ točnije uljepšavanju.

Oni koji su se ponajviše usredotočili na gumenjake kao plovila za razonodu bili su naši zapadni susjedi Talijani. Već sama ova informacija objašnjava mnogo, ponajprije dizajn. Talijani su poznati kao vrlo zahtjevna klijentela, iznimno istančanoga oka koje zna što je lijepo, pa su gumenjaci vrlo brzo postali plovila koja osim svojim ponašanjem u plovidbi, sve više plijene i svojom ljepotom. I BSC je jedan od rasnih predstavnika svoje vrste.

Kad me je urednik poslao na test BSC 65 očekivao sam jedan sasvim uobičajeni polivalentni gumenjak. No tamo me je dočekalo jedno poprilično iznenađenje. Moram priznati da sam očekivao nešto sasvim drugačije i da mi se na prvi pogled nije sviđjelo što sam

Tehnički podaci

Duljina preko svega:	6,67 m
Unutarnja duljina:	5,67 m
Širina preko svega:	2,84 m
Unutarnja širina:	1,75 m
Istisnina:	715 kg
Kapacitet:	12 osoba
Najveća snaga motora:	225 KS
Preporučena snaga motora:	150 KS
Dužina noge:	XL
Broj zračnih komora:	5
Promjer tubusa:	58 cm

Cijena

BSC 65: 21.700,00 eura
(bez transporta, PDV-a i trošarine)

Ekskluzivni uvoznik i distributer

Atlantis Marine, Zagreb i Split
tel: 01/301-3598
info@atlantis-marine.net
www.atlantis-marine.net
www.bsc-gumenjaci.com



▲ **Stakloplastična platforma**

Na stakloplastičnoj platformi koja pokriva sami vrh tubusa nalaze se bitva, dvije zjevače i vodilica sidrenog konopa



▲ **Sunčalište**

Sunčalište je vrlo dobro projektirano i postavljeno dovoljno duboko da ga tubusi štite od udara vjetra, a opet ne preduboko tako da je vidik neometan



▲ **Spremišta**

Ispod jastuka sunčališta skrivena su četiri spremišta, jedno namijenjeno odlaganju sidra i sidrenog konopa i druga tri u koja može stati što god čovjek poželi



▲ **Koktel**

Kada se postavi stol, kokpit je spreman za koktel



◀ **Krmena spremišta**

Obilje, možemo slobodno reći prtljažnog prostora, BSC 65 čini iznimnim prijevoznim sredstvom kojim se može prokrstariti sva jadranska ljetovališta

takvih plovila BSC 65 je uspjelo djelo, i to baš u svakom pogledu.

BSC 65 je napravljen za uživanje. Ovo nije plovilo za odlazak na lignje i slične aktivnosti. Ovo je gumenjak na koga ćete se otići odmoriti, uživati u plovidbi i u čarima Sunca. Svima onima koji svoje radno vrijeme provode razbijajući glave od mozganja po raznoraznim uredima, BSC 65 predstavlja svojevrsni punjač baterija. Svaki njegov dio napravljen je da bi ugodio putniku i skiperu. Baš sve, od ugodne krem boje, preko velikoga sunčališta, do motora posvećeno je putnicima i njihovom užitku.

Unutarnji prostor BSC-a 65 je podijeljen u tri dijela, dva namijenjena uživanju i jedan „radni“, ako se užitak za kormilom ovoga ljepotana može nazvati radom.

Plovilo s 5 zvjezdica

Na vrhu pramca tubus je pokriven stakloplastičnom platformom na kojoj su bitva, dvije zjevače i vodilica sidrenog konopa. Iako zvuči prenatrpano, na platformu se bez ikakvih problema može doskočiti, lijevo ili desno od vodilice. No treba biti precizan, jer što se dogodi ako se bosom nogom doskoči na zjevaču ili vodilicu... nije ugodno ni pomisliti na to. Sljedeći korak vodi na jastuk koji pokriva pramčano sunčalište. Negdje drugdje to bismo istaknuli kao nedostatak, ali na BSC 65 to nije slučaj. Ljeti, a ovo je gumenjak za tople dane, čovjek je ili bos ili u laganim nautičarskim cipelama, a to sasvim sigurno neće naškoditi jastucima. Jastuci u istoj boji kao i tubusi ovom gumenjaku daju jedan poseban izgled koji godi oku i lagodi srce. Samo sunčalište je veliko, i iako bi na njemu mogli logorovati izviđači, ono je zapravo osmišljeno tako da na njemu uživa

Ocean, Standard i Tender

BSC gumenjaci proizvode se u tri linije; Ocean Line, Standard Line i Tender Line. Ocean Line su gumenjaci dugi od 7,3 do 10 metara, Standard Line je najbrojnija proizvodna linija koja obuhvaća gumenjake u duljini od 4,3 do 7,5, dok Tender Line, kako i samo ime govori obuhvaća tendere od 4,4 do 7,1 metara. Ukupno 18 potpuno različitih modela.

vidio. A onda sam skočio na pramčanu platformicu i prestao misliti i ostavio osjetilima da govore. No prije sam dužan pojasniti ono mrštenje s početka. Ja osobno sam naučen na radna i multipraktik plovila koja se najčešće koriste kod nas, a BSC 65 je sve samo ne to. Zato mi je u samom startu izgledao kao nešto strano. Na kraju se pokazalo kako je upravo ovaj koncept plovila koje je od pramca pa do krme posloženo za hedonizam, iznimno dobra stvar. Kombinirana plovila su podjednako neuspješna u svakom svom segmentu. Na njima ne mogu biti zadovoljni ni ribolovci, ni ronionci ni oni koji bi se željeli izležavati, jer svima nešto smeta. Upravo su se zato iznimno dobrima pokazala viskospesijalizirana plovila za odabranu klijentelu.

Za one kojima treba odmor

BSC je odlučio sva svoja plovila napraviti tako da udovolji zahtjevima koje pred plovilo stavljaju oni nautičari koji se na more dolaze odmoriti. Riječ je o ljudima koji na moru provode vrijeme od sredine svibnja do sredine rujna, i koji od plovila očekuju nekoliko stvari, a oko toga ne smije biti rasprave. Plovilo mora biti brzo, mora biti sigurno, i ono što je najvažnije, mora biti udobno. Ne manje važan zahtjev koji je sve teže zadovoljiti je da bude lijepo i po nečemu posebno. U ovim ne brojnim, ali iznimno složenim zahtjevima mnogi se proizvođači gumenjaka izgube, pa zastrane u nekim čudnim oblicima i bojama koji na kraju sliče na sve samo ne na nekakvo plovilo. Za razliku od mnogih



▲ Spremnik goriva

Spremnik goriva skriven je u trupu, a čep spremnika je postavljen odmah ispod sjedišta

jedna, maksimalno dvije osobe. Tek kad se legne na sunčalište shvati se koliko je zapravo vremena i truda uloženo u njegovo osmišljavanje. Naime, sunčalište je postavljeno dovoljno duboko da ga tubusi štite od udara vjetra, a opet ne preduboko tako da je vidik neometan.

Ispod jastuka skrivena su četiri spremišta. Prvo u samom vrhu pramca je kao i obično namijenjeno odlaganju sidra i sidrenog konopa. Iza njega je jedno veliko spremište u koje može stati što god čovjek poželi. Ono što mu tamo ipak ne stane može spremiti u jedno o dva spremišta koja su smještena uz rub kokpita, tako da se u njih mogu odlagati stvari koje mogu zatrebati i tijekom plovidbe. Kokpit je velik i ugodan, a umetanjem podnice i jastuka može se povećati sve do konzole.

Zahvaljujući smještaju konzole i skiperske sjedalice skroz uz desni tubus, između konzole i lijevog tubusa ostavljen je široki prolaz kojim se slobodno može kretati i tijekom plovidbe, naravno držeći se vječnog pravila da u plovidbi jedna ruka uvijek mora biti negdje čvrsto ulovljena za brod. Zahvaljujući velikom iskustvu brodograditelja, i iznimno dobro raspoređenim rukohvatima, na BSC 65 to će uvijek biti moguće.

Velika i pregledna konzola ugrađena je uz desni tubus. Na nju su bez ikakvih problema stale komande i instrumenti motora, radioaparati, prekidači s osiguračima, kolo kormila i ploter koji je postavljen na gornju ravnu plohu. Da je oko te plohe podignut mali rub da stvari ne ispadaju tijekom plovidbe još bi bilo i bolje, ali dobro je i ovako. Ispod prekidača nalaze se vrata



▲ Klupa ispred konzole

Dobro koncipiran poklopac klupe omogućuje da se u nju spreme i glomazniji predmeti poput pneumatske splavi za spašavanje

prvog suhog spremišta. S druge strane su još dva, jedno u gornjem dijelu konzole, koje je zapravo nadzorno okno za instrumente i kormilarski uređaj, te drugo koje je u klupici ispred konzole. Zahvaljujući posebno inovativnom poklopcu, koje je ujedno i sjedište, samo sjedište je znatno pojačano, a otvor je povećan, tako da se u ovo spremište mogu ubaciti i veće stvari poput splavi za spašavanje. Inoks okvir koji uokviruje vjetrobran služi i kao vrlo siguran rukohvat.

Skiperska klupa je poput omanjeg kauča. Iznimno udobna i projektirana za dvije osobe. Kada sjede, i skiper i suskiper su potpuno zaštićeni od strujanja zraka do kojega dolazi dok se juri brzinom od pedesetak čvorova. Ispod nje je spremnik goriva, ali iznad njega ima dovoljno mjesta da se tamo mogu odložiti i neke stvari kojima ne smeta miris benzina. U boku sjedalice je protupožarno okance kroz koje se može ubaciti retardant u slučaju da dođe do zapaljenja benzinskih para.

I sada dolazimo do trećeg dijela. To je mješavina kokpita i salona na otvorenom. Kvadratna klupa skoro da zatvara puni krug. Ostavljen je samo tridesetak centimetara široki prolaz, što je i više nego dovoljno za kretanje, a da klupa pritom nije izgubila niti jedno mjesto. Ispod svake od klupa je i poneko spremište, tako da će baš svi putnici koji odluče umjesto s automobilom, na godišnji krenuti s ovim ljepotanom uvijek naći dovoljno mjesta za svoju prtljagu. U sredini se može ostaviti stol, pa ovaj dio može poslužiti i za poslijepodnevnu koktel-zakusku. A da bi ta zakuska bila ugodna morala, bi



▲ Konzola

pomaknuta u stranu ima sve što čovjeku može zatrebati. Okvir vjetrobrana napravljen od inoksa ujedno je i vrlo siguran rukohvat

biti u hladu, jer, iako je sada zima i ljeta se više nitko ni ne sjeća, već smo rekli da je BSC 65 gumenjak prvenstveno za uživanje u čarima ljeta. E, pa za hlad je odgovorna bimini tenda koja natkriva krmeni dio, sve do skiperske konzole. Možda bi bilo bolje da se pomakla prema pramcu da više zaštiti skipera, ali to je već stvar ukusa. Malu zabrinutost moram izraziti i pri pogledu na način na koji je tenda spojena za stakloplastične obloge tubusa duž obje strane krmelog salona. Površina hvatišta tende mi se čini premalom za sile koje se javljaju pri plovidbi s otvorenom tendom, no taj se problem vrlo jednostavno daje riješiti.

Kad se preskoči krmena klupa dolazi se na jednu od dvije krmene platformice koje su napravljene s lijeve i desne strane motora. Na jednoj od njih su ljestvice za izlaz iz mora. Ta je strana rezervirana za putnike, točnije kupaće. Rukohvat postavljen na lijevu stranu znatno će pripomoći uspinjanju ljestvicama i izlasku iz mora, a tuš koji se također nalazi u tom dijelu poslužit će podjednako dobro tuširanju putnika kao i ispiranju kape motora od soli.

Motor, a u ovom je slučaju bila riječ o Hondi koja pod kapom skriva 225 konja, je u gornjoj granici potreba. Više od toga zaista ni ne treba, a ni ne bi smjelo, ako je vjerovati proizvođaču. Što reći o Hondi, a da to već prije nismo rekli? Motor je izniman, brz i pouzdan. S njim se bez straha može na svakakvo more. Dok radi na minimumu, motor ugodno brundira, a kako se angažira veći broj konja, tako raste i buka, a to je ono što mnogima tijekom plovidbe dodatno doprinosi lučenju adrenalina i većem užitku u plovidbi. Potrošnja je upravo



▲ Prolaz

Široki prolaz između konzole i tubusa ostao je zahvaljujući ugradnji konzole uz desni tubus

onolika kolika se i može očekivati od takvog motora, ali stavimo ruku na srce, onaj tko ima takav motor on ima i dovoljno novaca da može nahraniti ovu konjicu. Pomalo atipično za Hondu, na testiranom su brodu komande bile poprilično tvrde. Uz, po našem mišljenju, prenisko ugrađeni motor, ovo su jedine ozbiljnije zamjerke ovoj kombinaciji motora i plovila.

U plovidbi

BSC 65 je prava morska jurilica. Tjerana s Hondinih 225 konja može zaploviti brzinom od 50 čvorova! No prije nego nastavimo o plovidbi moramo reći kakvi su vremenski uvjeti vladali tijekom testa. Temperatura zraka bila je relativno visoka, točnije 28° C. Stanje mora bilo je 2, a vjetra je bilo 3-4 bofora. Vrijeme savršeno za test plovila, ali ne i za postizanje brzinskih rekorda. Moglo se jurcati i po bonaci, ali tada bi se kršio zakon jer more je bilo mirno samo u kanalu između kopna i Fratarskog otoka, odnosno Verudele. Trebalo je, dakle ispliviti s vanjske strane, a tamo je bilo podosta vala. Nije da BSC 65 ne voli valove... na njima stoji vrlo stabilno, pa putnici baš i ne osjećaju more ispod sebe. Kada se zaplovi na val, odmah nakon što izglisira, a to je vrlo brzo i jednostavno neprimjetno, jer ne dolazi do nikakvog posebnog izdizanja pramca, BSC 65 jurne brzinom od 25 čvorova koja je u ovom slučaju predstavljala gornju granicu ugodne ploidbe. Valove je pritom upijao mekano i more nije špricalo putnike u kokpitu, no pokušaj prelaska preko 30 čvorova bio je pomalo neugodan za putnike jer je svako malo cijeli gumenjak

izletio iznad mora, pa smo od toga brzo odustali. Za okret u ovim uvjetima treba značajno oduzeti brzinu i tada se to može sigurno napraviti.

U plovidbi niz vjetar, kada smo počeli prestizati valove, ploidba je nešto mirnija, ali opet se pri istoj brzini počelo događati da se trup nalazi samo na vrhu vala, a kako je bilo dosta iskrižanoga mora ploidba je bila vrlo nalik na vožnju nekom šumskom cestom.

Poged na ručicu gasa, koja je tek nešto malo prešla polovicu, i brojač okretaja koji je bio na 4.000 kada smo plovili brzinom od 34 čvora, dozvoljava mi da bez sumnje prenesem iskustva vlasnika koji kaže da je po mirnom moru plovio brzinom od 55 milja. Bez obzira na uvjete, ploidba sve do 25 čvorova je vrlo ugodna, i BSC 65 se drži mora i naprosto uživa na valovima. Može on očito i mnogo više, ali tada ploidba više nije ugodna, no i ovo je više nego što se može dobiti na većini plovila iste duljine, bez obzira na klasu i vrstu.

Sve u svemu, BSC 65 je savršeni gumenjak kojim se tijekom jedne sezone može upoznati sve jadranske otoke, baš sve, od Svetoga Andrije ispred Rovinja do Svetog Andrije u Elafitskom otočju. Pritom ćete uživati u plovidbi, a i drugi će uživati u pogledu na jedan skladni i oku ugodni gumenjak koji jednako krasi i pučinu i lučicu.

Honda BF 225

četverotaktni benzinski V motor sa 6 cilindara, 4 ventila po cilindru, SOHC, VTEC, Lean Burn, MPI

Zapremnina:	3.474 cm ³
Snaga:	225 KS
Alternator:	90 A
Masa:	267 kg

Tablica brzine

o/min	čv
1.000	4
1.500	6
2.000	9
2.500	13
3.000	22
3.500	28
4.000	35
4.500	39
5.000	44
5.500	48

