



Blago ovom galijotu

Tekst i foto: Marko Cvitanić

Galia 750 s kabinom još je jedno plovilo iz ponude poljskog brodogradilišta Galeon. Njihovi proizvodi već su dobro poznati u Hrvatskoj, jer Jadranom plove Galeonove barke u rasponu od tenderića dugih 20 stopa pa sve do pravih jahti od 40 i više stopa. To ukazuje da su se i cijenom i kvalitetom dokazali i na ovom našem tržištu.

Jedno od njihovih plovila koje će svojom veličinom, ali i cijenom, sasvim

sigurno pronaći svoje kupce je i Galia 750 hardtop. Radi se o sedam i pol metara dugom plovilu s kabinom, izvanbrodskim motorom, zatvorenim toaletnim prostorom, i svom osnovnom opremom koju morate imati na plovilu ove veličine.

U Hrvatskoj se trenutno najviše kupuju barke duge između 6 i 8 metara, i to u zadnje vrijeme s izvanbrodskim motorom. A Galia 750 je upravo to što ljudi traže. Doduše mnogo se više kupuju

Tehnički podaci

Duljina:	7,64 m
Širina:	2,74 m
Gaz:	0,58 m
Masa plovila bez motora:	2 300 kg
Spremnik goriva:	400 l
Spremnik vode:	150 l
Kategorija plovidbe:	C

Cijena

Galia 750 hardtop: 34.730,00 eura
FCO tvornica, bez davanja

Zastupa i prodaje

D marine, Zagreb
Tel: 01 3327 455
Mob: 091 4212 547, 091 4212 548
info@galiaboats.com.hr

Galia 750 hardtop je višenamjenska barka projektirana za ribolov, ali i cijelodnevna, pa čak i višednevna ljetna krstarenja. Solidno je opremljena svime što jednom ribolovcu treba, ali je i dovoljno udobna da može zadovoljiti potrebe obiteljskoga vikend krstarenja. Jer kad zaplovite Galiom 750 čini vam se da je barka dosta duža od sedam i pol metara



Nordijski stil
Bočni prolaz i specifična klizna bočna vrata

rabljena plovila jer ona su ipak nešto povoljnija, ili pak opremljenija za iste novce, ali nautičar koji je odlučio kupiti novu barku kupnjom Galie 750 dobit će plovilo vrlo dobre kvalitete za razumnu cijenu.

Vanjski izgled

Galia 750 ima vrlo privlačnu glisersku liniju, odlično dizajniran trup i oku ugodnu siluetu pa kad se tome još doda i bimini tenda, onda stvarno izgleda kao rasna jurilica. A ovo plovilo to zapravo i jest, jer s 300 KS izvanbrodskim motorom postiže brzinu od 30 čvorova! Ono



Solarni panel
Na krovu je i fotonaponski panel za održavanje i punjenje baterija



Vjetrobran
Veliko vjetrobransko staklo u jednom komadu s dva brisača

što ćete prvo zapaziti na ovoj barci su velike ostakljene površine na kabini. Vjetrobransko staklo izvedeno u jednom komadu i veliki bočni prozori omogućuju vrlo dobar pregled na sve strane. Čak i toaletni prostor ima jednu veliku staklenu stijenu na koju je ugrađen manji prozor koji se može otvarati. Iako se mnogim korisnicima baš i neće svidjeti da čuče na zahodu kao u izlogu, ova ostakljena površina gledana s vanjske strane vrlo lijepo izgleda i podiže ukupni dojam barke.

Karakteristično i vrlo dobro su se uklopila bočna klizna vrata pored skiperske klupe. I ona su ostakljena, pa je i kroz njih pregled odličan. Ovakvo rješenje je uobičajeno na skandinavskim plovilima, ali onima dužim od 9 metara. U ovom slučaju znači da kabina nije centralno smještena, već je na strani skipera ostavljen prolaz od krme prema pramcu, dok je s druge strane prolaz u ravnini s prozorima, i nešto je uži nego ovaj prvi. Ali i na ovakvom manjem plovilu ono se super uklopilo. Njegova učinkovitost najviše dolazi do izražaja ako

skiper plovi sam, bez pomoći mornara, jer s kormila kroz tako široki bočni prolaz lako može pristupiti i pramcu i krmi.

Kokpit je također odlično riješen. U njemu je sve što čovjeku treba; klupa i montažni stolići u sredini.

Na podu kokpita su čak tri velika poklopca. Bočna spremišta namijenjena su za ribu, dok je u onom srednjem smješten spremnik goriva, ali i uz to u njemu je ostalo još mjesta za poneku korisnu i neophodnu sitnicu.

Izlaz iz kokpita na krmenu platformu s desne strane i pristup ljestvama za silazak u more je dosta zgodno projektiran jer kad se spuste vratašca za izlazak na krmu ona postaju dio prolaza prema platformi. U krmrenom zrcalu su dva manja spremišta za konope ili ribolovni pribor.

Pramac je klasično riješen. Špirun, električno sidreno vitlo s lančanikom i sidreno spremište s velikim poklopцима omogućuju vrlo dobru preglednost i jednostavan pristup ovim spremištima. Dakle vanjski izgled i rješenja u kokpitu, bočni prolazi, pramac i krov kabine s velikim prozorom i mjestom na koje je



Kokpit
s krmrenom klupom i stolićem u sredini



Krmena platforma
Izlaz iz kokpita prema krmenoj platformi. Ispod poklopca su sklopive ljestve



Spremista
u krmrenom zrcalu služe za spremanje konopa i sličnih sitnica



▲ U podu kokpita
Bočna spremišta za ribu, na svakoj strani po jedno



▲ Sidreno vitlo
i veliki lančanik sidrenoga lanca i konopa



▲ Dobra mjera
Klizna dvokrilna ostakljena vrata kormilarnice dovoljno su široka i za malo jače nautičare



▲ Oku ugodno
Centralni dio kormilnice obložen je drvom.
Zbog velikog WC-a prolaz je nešto uži



▲ Prozračno i svijetlo
Svjetla pramčana kabina s dva velika bočna prozora, dovoljno je velika za troje



▲ Toaletni prostor
WC je čak i malo prevelik za ovakvu brodicu

ugrađen solarni panel projektirani su i izvedeni više nego dobro. Međutim u kabini ima nekih sitnica koje su mogle biti i mnogo bolje riješene. Ima mnogo prostora koji nije dobro ni racionalno iskorišten. Imate osjećaj da je unutrašnjost centralne kabine projektirao netko tko nikad nije nogom kročio na ovako malo plovilo, a kamoli plovio na njemu više dana.

Interijer

U centralni kokpit ulazi se iz kokpita kroz velika ostakljena klizna vrata, ali i već ranije spomenuta vrata pored kormila. S desne strane je velika, drvenim panelima zatvorena WC kabina. Zapravo ona dominira cijelom prostorom. Za ovako malo plovilo čak je i prevelika, a osim toga pod u WC-u je oko 30 centimetara ispod ravnine kokpita, tako da je u samom WC-u ukupna visina i preko 2 metra. Školjka je klasična s ručnim ispiranjem, i nasuprot nje su umivaonik, ormarić i ogledalo. Kako je vanjska bočna strana WC-a napravljena u staklu, pretpostavlja se da će prije nego zasjednete na prijestolje, navući

zavjesu. A zapravo možda i nećete, jer u marinama i lučicama ionako ne smijete koristiti brodski zahod, a na sidru vas valjda neće pratiti toliki peh da ste u središtu pozornosti, i tada bi kontemplacija u intimi okruženja s prirodom mogla i potrajati upravo

zahvaljujući scenografiji. Inače na brodu nije ugrađen spremnik crnih voda, ali kao opcija to je vrlo lako izvedivo.

Kuhanje i spremanje nekih ozbiljnijih obroka ne dolazi u obzir jer je kuhinjski blok sastavljen od kuhalja s jednim plamenikom i vrlo malim





▲ Zanimljivo rješenje

Veliko staklo s malim prozorom u sredini u toaletnom prostoru. Zato i postoji zavjesa



▲ Bočna vrata

izlaz skipera prema pramcu ili krmi



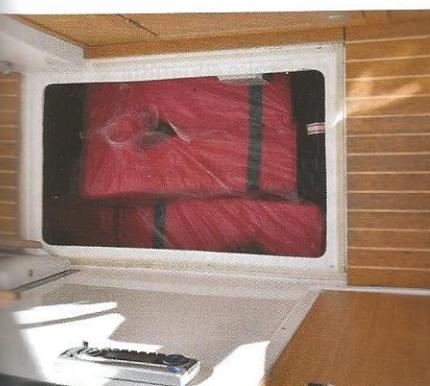
▲ Mala, ali dovoljna

Kuhinjica nije za velika kuhanja, jedan plamenik i minijaturni sudoper



▲ Hladnjak

je dovoljno velik tek za par boca. Mogao bi se tu ugraditi i nešto veći hladnjak



▲ Pojasevi za spašavanje

Ispod pajola je spremište pojaseva za spašavanje, unutra su i akumulatori i električne instalacije



▲ Špiraj

Na krov kabine je ugrađen veliki prozor, što je vrlo dobro rješenje za vruće ljetne dane

sudoperom. Ipak to je sasvim dovoljno za jednostavniji obrok, kakav rižot koji se može poslužiti na stoliću s dva sjedeca mesta koji se nalazi u produžetku s lijeve strane. Ispod jedne od klupa je mali hladnjak ladičar, u kojeg, pored par boca pića stane vrlo malo, iako u istom prostoru ima mjesta za ugradnju i 50 litarskog hladnjaka. Kao i kod svih sličnih brodova, stolić se može spustiti i na njega staviti jastuk, čime se

zajedno s klupama pretvori u mali ležaj. Međutim ovaj ležaj ima tek nešto više od 150 centimetara dužine, tako da je to isključivo ležaj za djecu.

Zato je u prednjem dijelu ispod palube prostrana kabina za dvije ili čak

DUING



DUING d.o.o. 51216 Viškovo, Stupari 18b
tel: 051/683-295, fax: 051/682-384

TOHATSU Outboards

NOVO!!!

**TOHATSU
VANBRODSKI
MOTORI UZ
OBROČNO
PLAĆANJE DO 24
RATE SA DINERS
KARTICOM VEĆ OD
296 kn/mj**



www.duing.hr



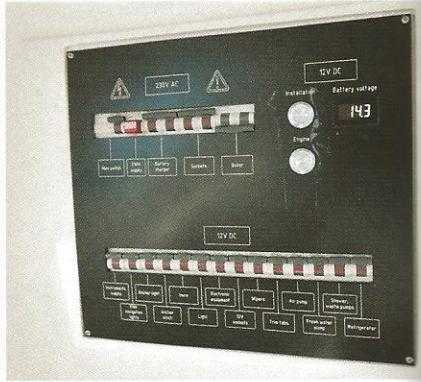
▲ Kormilarnica

Centralna upravljačka konzola je dobro posložena. Na njoj je sve što treba za nadzor i sigurnu plovidbu



▲ Plovidba

Na ploteru je brzinu koju smo postigli na maksimalnom gasu iznosila 29,6 čvorova. Da je trup bio čist vjerojatno bismo zaplovili brzinom 31-32 čvora



▲ Elektrika

Razvodna ploča s osiguračima i prekidačima smještena je u kabini ispod konzole

tri osobe. Ležajevi u kabini su malo ispod ravnine kokpita, a ispod jastuka su velika i prostrana spremišta. U kabini je još i dodatni ormarić za spremanje manjih komada odjeće. Ono što je odlično riješeno su bočni prozori u kabini. Na svakoj strani je trokutasti stakleni otvor napravljen kao dio strukture plovila, i kroz njega je kabina dobro osvijetljena pa djeluje jako prozračno i prostrano. A u sredini tog staklenog dijela je mali okrugli prozor koji se može otvoriti pa je riješena i ventilacija pramčane kabine. U samoj kabini ispod kormilarske konzole je i velika ploča sa svim osiguračima i prekidačima, složena vrlo pregledno.

I na kraju samo kormilo. Skiper je klasično pozicioniran na desnoj strani. Ispred njega je odlično koncipirana centralna konzola sa svim instrumentima, komandama za flapsove i Raymarineovim ploterom A67. Kolo kormila i sklopiva skiperska stolica su dobro međusobno udaljeni. Kako su s desne strane kormila već ranije spomenuta klizna vrata za izlazak u bočni prolaz prema krmi ili pramcu, uz odličnu preglednost vjetrobranskog stakla, vrlo je lako kontrolirati situaciju prilikom plovidbe, ali i obaviti sve radnje potrebne kod priveza ili isplavljanja. Kako kormilarnica ima dvoja vrata, glavna prema kokpitu i bočna kod skipera, ventilacija prostora je više nego zadovoljavajuća, ali uz sve to na krov je ugrađen i dodatni krovni prozor pa sada možete birati način na koji ćete hladiti i ventilirati kormilarnicu za vrućih ljetnih mjeseci.

U plovidbi

Već smo rekli da vanjski izgled plovila odaje njegove gliserske gene. Izdužena

linija, malo špušteni pramac i krov kabine i veliki izvanbrodski motor ukazuju da se radi o jurilici. Na krmi testirane Galie 750 bio je Suzuki 300 APX, znači tri stotine konja. Za ovakav motor spremnik goriva od 400 litara je više nego dovoljno velik, jer to mu omogućuje autonomiju od barem 30 sati ekonomične plovidbe putnom brzinom od 22-25 čvorova.

Kad smo testirali Galiu 750 more je bilo mirno, vjetra skoro da i nije bilo pa je barka jednostavno i bez ikakvih problema, vrlo brzo reagirala na promjenu gasa. I kad smo ručicu gurnuli do kraja brzina je bila skoro 30 čvorova. Budući da je bio već kraj sezone dno je sigurno dosta obrasio pa bi stvarna brzina u idealnim uvjetima bila i nešto veća od 30 čvorova.

Duboki V omogućava nagle promjene kursa bez proklizavanja, i relativno mali krug okretanja.

A potrošnja je klasika kod ovako koncipirane barke i snažnog motora. Kod prosječne putne brzine potrošnja se kreće u granicama od 15-20 litara na sat, ali ako je ručica gasa u krajnjem položaju tada je bolje da ne gledate koliko troši, ali tada bome i juri.

Ukratko po maritimnim svojstvima Galia 750 je odlično projektiran brod. Vanjski izgled mu je odličan, preglednost mu je također vrlo dobra. Unutrašnjost bi se mogla bolje iskoristiti, jer očito je kako je tu neiskorišteno ostalo još puno prostora, naročito ispod klupa. Ali to će budući vlasnici bez većih problema i sami nadograditi, ako im se uopće ukaže potreba za dodatnim spremištima. Brod je po koncepciji i opremi namijenjen jednodnevnim ili kraćim krstarenjima za dvije ili tri osobe, ali na kraće izlete možete ukrcati i šest ljudi za koliko je Galia 750 registrirana.

