

DINASTIJA PROFESORA PLASTIKE



Pedeset je godina proizvodnje iza njih, za to vrijeme mijenjali su se naraštaji, filozofije i tipovi brodova, ali je u svakoj fazi znanje i iskustvo bilo mnogo značajnije od marketinških trikova

napisao i snimio Marko Knežević

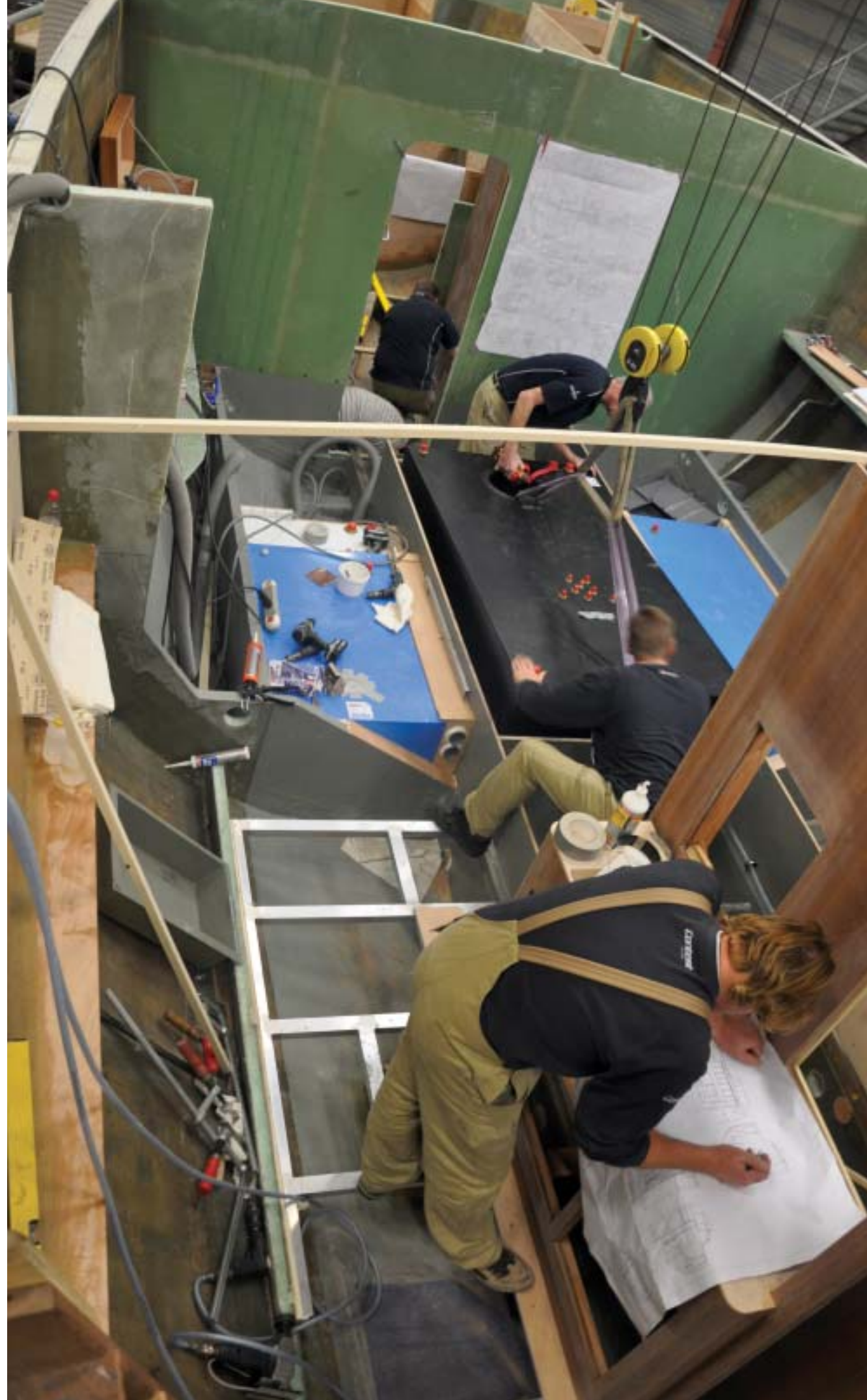
Nizozemska nam godinama predstavlja neke od najprestižnijih jedrilica na svijetu, danas je dovoljno spomenuti Trintellu, Jongert, Andréa Hoeka, da ne spominjemo Royal Huisman. Međutim, ovo je reportaža o jednom skromnijem, ali čini mi se i značajnijem brodogradilištu.

Slaviti 50 godina uspješna poslovanja za svaku tvrtku u svakoj industriji velik je uspjeh. U našoj, relativno mladoj industriji, to je pravi raritet, a još kada je tvrtka sve to vrijeme ostala u istom vlasništvu pa je sada vodi treća generaci-

ja iste obitelji, znate da je posrijedi nešto zbilja fascinantno.

U klasi najboljih

Conyplex je brodogradilište za koje gotovo sigurno niste čuli, a njegovi brodovi zovu se Contest. Oni su danas u klasi najboljih jedrilica na tržištu i u tom su društvu potpuno zasluženo. Unapređivanjem svojih brodova i kvalitetom dizajna i gradnje obiteljska tvrtka razvila je svjetski brend krstaša. To je uspjela skoro isključivo na svojem znanju i iskustvu, njezin marketing nije joj puno



Arjen Conijn, zadnji u generaciji vlasnika





Kako se ne bi oštetila, tikovina na palubi prekriva se kartonom i zaštitnim trakama sve dok brod nije gotov. Conyplex je vrlo rano prihvatio laminaciju pomoću sistema infusion; u ovom presjeku lijepo se vidi cijev kroz koju se izvlači višak smole i balza koja se rabi u sendvič-konstrukciji

pomogao. Zapravo, osim u sjevernoj Europi Contest nije jako dobro poznat, za razliku od konkurencije čiji se uspjeh često bazira na dobru marketingu.

Iako Conyplex već toliko dugo posluje s istom obitelji na čelu, brodogradilište je nekoliko puta mijenjalo svoj smjer. Često su te promjene rezultat smjene generacija, ali su više puta bile odraz tržišta, pa čak i filozofije. Danas Conyplex proizvodi gotovo isključivo krstaše s uzdignutim salonima od 45 do 72 stope, s modernim minimalističkim interijerima.

No, nije uvijek bilo tako, početak ovog brodogradilišta najbolje opisuje 90-godišnja Anne Conijn, supruga osnivača brodogradilišta Eda Conijna, prisjećajući se 50-ih godina: „U to doba u cijeloj Nizozemskoj bilo je samo tridesetak brodova namijenjenih jedrenju po moru. Tako smo se svi dobro poznavali. Moj muž počeo se baviti brodovima kako bi skrenuo misli s jednog tragičnog događaja u našoj obitelji. Kupio je tvornicu za proizvodnju plastičnih sjenila za svjetiljke još 1958., želio je naučiti raditi s tim novim materijalom, a vrlo brzo shvatio je da bi se upravo od plastike mogli proizvoditi odlični brodovi. Jedan od prvih projekata bio je naš brod koji je tada dizajnirao slavni Van de Stadt“.

Obitelj po cijelom svijetu

Nakon uspjeha prvog broda Ed Conijn odlučio je proizvoditi brodove isključivo od stakloplastike, a prvi ko-

mercijalni projekt bila je proizvodnja olimpijske klase Flying Dutchman. Ukupno je proizveo 600 plovila, što je za to doba bio velik uspjeh. Još te godine kada je počela proizvodnja, Ed je shvatio da potražnja za brodovima raste i da tržište traži brzu jedrilicu s pravim kokpitom. Počeo je projektirati svoj novi brod uz pomoć dizajnera Gerarda Luytenu i ubrzo nakon toga nastao je prvi Contest 25, koji se proizvodio sve od 1959. do 1969., a započeo je i serijsku proizvodnju jedrilica od stakloplastike u Nizozemskoj.

Shvativši da će se njegovi brodovi dobro prodavati i u ostatku svijeta, Ed Conijn brzo je odlučio razviti mrežu distributera pa je zaposlio prodavače u Americi, Engleskoj i drugim europskim državama. Njegova supruga Anne kaže da bi ih sve jednom godišnje pozvao k sebi, nikada nije dopuštao da spavaju u hotelima, već su svi zajedno boravili u njihovoj kući u Bergenu, priredili bi nekoliko divnih večera zajedno, svi su bili jedna obitelj, čak su i novinari dolazili k njima u kuću.

Vrijeme za inovacije

Nakon Contesta 25 počelo je novo uspješno razdoblje u brodogradilištu, sljedećih godina steći će reputaciju da je kvalitetno, ali i inovativno. Šezdesetih i sedamdesetih Ed i njegov sin Frinz s Hansom Brugerom, jednim od iskusnijih djelatnika u brodogradilištu, razvili su i projektirali nekoliko različitih modela. U to doba proizvo-

dili su serijski Contest 27, 29, 31 HT i 33, a mnogi od tih brodova bili su revolucionarni. Fritz se prisjeća da je upravo Contest prvi uveo veliko kolo za kormilo umjesto uobičajenog ruda na manjim brodovima, i kokpit su pomaknuli uz samo zrcalo krme, a razvili su i odlično rješenje za sprejhad, koji nije bio uobičajen u to doba. Poslije će Conyplex biti prvo brodogradilište koje je ugradilo kobilicu s krilcima nakon America's Cupa 1983. godine, a i jedan je od pionira vakuumske tehnologije laminiranja. Sa slavnim tehnološkim institutom TNO Ed i Fritz razvijali su svoju proizvodnju kako bi je učinili što efikasnijom. Ed je bio glavni motivator i upravo je on najviše zaslužan za reputaciju koju brodogradilište i danas uživa. Često je bio ambiciozan, čak i kada to nije imalo komercijalne svrhe pa je već krajem sedamdesetih projektirao i započeo proizvodnju Contesta 48, za to doba jako velika i skupa broda za razonodu. Iako taj brod nije bio jako uspješan, jasno pokazuje potrebu brodogradilišta da ostane pri vrhu u svojoj branši.

Sedamdesetih je škver Contestom 33, najznačajnijim svojim modelom, načinio pravi proboj na tržište. Prvi je to model u drugoj generaciji njegovih plovila, a slavni dizajner Robbert Das prvi je put uklopio estetiku, udobnost i funkcionalnost u brod bez povišene kabine koja je tada bila uobičajena. Tako je Contest jednom inovacijom i vrlo solidnim i pametnim brodom osvojio mnoge kupce i osigurao si dugogodišnji uspjeh. Razvo-

novih modela i strategija brodogradilišta uvelike se temelji na uspjehu Contesta 33. U zadnjih 15 godina Conyplex se opet promijenio i danas proizvodi manje serije brodova koji se dijelom izrađuju i po kupčevim željama.

Smjena generacija

U današnje vrijeme vodstvo brodogradilišta potpuno je preuzeo Fritzov sin Arjen. Iako je škver uvijek bio u obitelji, donedavno Arjen nije bio siguran da će dobiti posao koji čeka cijeli život. Njegov otac Fritz kaže da je za uspjeh brodogradilišta bilo vrlo važno da starija generacija na vrijeme prepusti upravljanje novoj generaciji, a baka Anne ih odmah uspoređuje. Ona smatra da je njezin muž Ed bio odličan inovator i inženjer, njezin sin Fritz odličan komercijalist i menadžer, a za Arjena kaže da je naslijedio dio djedovih i dio tatinih vrlina. Arjen je zaslužan za najnovije Conyplexove modele, sada jedne od najboljih jedrilica na svijetu, on ih je modernizirao i ugradio avangardne interijere, on im je poboljšao performanse i modernizirao proizvodnju. Danas je Contest pun mladenačkog duha i prvi put ima jasnu marketinšku strategiju koja će sigurno biti vrlo važna za njegovu budućnost i uspjeh. Zanimljivo, nikada nisu uspostavili ekskluzivan odnos s jednim projektantskim biroom pa za njih i danas projektiraju mnogi dizajneri, primjerice Nizozemci Georg Nissen i Dick Zaal; brodogradilište

Veliki kalupi za trupove modela 62 i 72 pažljivo se čuvaju dok čekaju novu narudžbu. U zadnje vrijeme brodovi Contest postali su poznati po egzotičnim bojama kojima se pituraju trupovi



Kad je prvi Contest 48 sagrađen, bio je jedan od najvećih krstaša za razonodu, a Contest 33 najznačajniji je model u povijesti ovog brodogradilišta

očito puno svojih iskustava ugrađuje u svaki projekt. Jedan od najvećih Arjenovih koraka jest angažiranje specijaliziranog projektantskog biroa Brigit Schaase, koji je zaslužan za dizajn svih interijera.

U halama Medemblika

Današnja tvornica u istom je dijelu Nizozemske, oko sto kilometara sjeverno od Amsterdama, u malom mjestu na sjevernom moru koje se zove Medemblik. Kada smo ga mi posjetili u prosincu, nije nam baš bilo gostoljubivo, bilo je hladno, vjetar je fujukao u jarbolima i padala je kiša. Srećom, brodogradilište ima velike hale i kapacitete pa smo se lijepo osušili i ugrijali dok smo ih sve pregledali. Iako se ono selilo nekoliko puta, uvijek je imalo postrojenja i na tom mjestu uz more u marini. Tako je prva hala u koju ulazimo neposredno pokraj originalne hale koja je zimi služila za skladištenje brodova.

Novo i vrlo moderno postrojenje služi isključivo za laminaciju trupova do 20 metara. Gledamo kako se primjenjuje tehnologija infuzion i kako se lijepo čuvaju ogromni kalupi. Tek onda primjećujemo jednu veliku strukturu od plastike koja je upravo završena, pitamo

vlasnika što je to jer ne izgleda kao dio jedrilice. Odgovara nam da je to dio jednog velikog broda i kaže da mnoga brodogradilišta koja proizvode velike brodove dolaze k njima laminirati dijelove strukture palube i nadgrađa. Contest, naime, ima vrhunsku reputaciju na području obrade kompozitnih materijala pa se mnogi iz te industrije koriste njegovim iskustvom i postrojenjima. Zanimljivo je i to što tako moderno brodogradilište i dalje rabi balzu u sendvič-konstrukciji, dok je većina modernih brodogradilišta prešla na druge sintetičke materijale. Međutim, u Contestu vjeruju da je balza i dalje najbolji izolator i da ima odlična mehanička svojstva te da se njezini nedostaci jako mogu ublažiti kvalitetnom laminacijom koja neće dopustiti da voda uđe u laminat, a balza istrune.

U sljedećoj hali u prazne trupove ugrađuju se pregrade i instalacije, više radnika zajedno radi na svakom brodu. Dijelovi namještaja pripremaju se u prostoru iznad hale, gdje su svi strojevi i radnici koji isključivo obrađuju plemenito drvo. Contest u unutrašnjost svojih modela ugrađuje različite vrste drva, vlasnici mogu birati između tikovine, mahagonija, trešnje i još nekih rjeđih vrsta čija imena na hrvatskom ne poznajemo. Pripremljeni lakirani komadi namještaja onda se spuštaju s krova na svoje mjesto u trupu.

Paluba se oprema u specijaliziranoj hali gdje se ugrađuje tikovina. Tikovina je vrlo kvalitetna, pažljivo sortirana i rezana tako da su svi godovi jednako udaljeni. Postavlja se na palubu u širokim letvicama debljine 12 mm. Kada se završi postavljanje tikovine, ugrađuje se i sva palubna oprema, vinčevi, prozori, koloture itd... Pripremljene palube laminiraju se i pričvršćuju na trup u koji je već ugrađen interijer. Potpuno sastavljen brod ide na završnu obradu. Završeni brodovi spuštaju se u more odmah ispred brodogradilišta, gdje se provjeravaju svi sistemi i spremaju ih za vlasnike.

Nekada ste mogli naručiti različite verzije paluba, kobilica i jarbola, a danas svi modeli izgledaju slično, istog su koncepta. Svi imaju ravne palube s izdignutim nadgrađem samo u salonu, svi su namijenjeni krstarenju po svjetskim morima i svi su projektirani tako da na njima mogu ploviti i samo dvije osobe. Prozori kabina laminirani su u trup, svi imaju centralne kokpite i tikove palube. Unutrašnjosti su moderne, nisam siguran mogu li još naručiti tradicionalne unutrašnjosti; ako dovoljno inzistirate, vjerojatno će vam ispuniti želje. Danas se sve češće viđaju Contesti neobičnih boja trupa, to je jedan od novijih trendova; zapazite li jedrilicu žarkoplave, zelene ili čak crvene boje, vrlo vjerojatno uočili ste Contest.