



POTOVALNA IN EKOLOŠKO OSVEŠČENA PRIDOBITEV

besedilo **Julijan Višnjevec** • foto **Julijan Višnjevec** in **Luka Zajc**

Seafaring 44

Potovalne in udobne motorne jahte, večjih in manjših velikosti, pridobivajo v zadnjem času spet veljavo. Dolga, udobna plovba s poudarkom na racionalni porabi goriva, zadostne količine vode in udobni bivalni prostori so le nekateri pogoji, da postane trawler uspešnica. Seafaring 44 ima kar vse attribute udobnega potovalnega plovila in s 1.500-litrskimi rezervoarji za gorivo lahko prepluje več kot 2.000 NM. Zaradi inovativnega pristopa, določenih rešitev in predvsem dejstva, da je plovilo zasnovano in zgrajeno v Sloveniji, je postalo slovensko motorno plovilo leta 2016.



Temelj za razvoj pri Seafaring Yachts predstavlja možnost, da s plovilom plujemo daleč in udobno. V osnovi je tako nastal projekt polizpodrivne barke z izredno natančno oblikovanim podvodnim delom trupa, z minimalnim trenjem in posledično nizko porabo goriva. Sodelovanje ladjedelnice s priznanim navtičnim arhitektom Andrejem Justinom in notranjim oblikovalcem Luko Zajcem je bilo več kot uspešno: nov projekt med trawlerji. Seafaring 44 se ponaša s posebej zasnovanim trupom in visokimi frebordi, ki označujejo linijo tega novega motornega plovila na tržišču. Sekirasti premec bi lahko bil zaščitni znak, a je bil viden že pri mnogih drugih projektih, zato naj bo to le eden izmed sodobnih elementov. Oglata nadgradnja

je na prvi pogled morda nekoliko nenavadna, a tudi ta oblika je bila oblikovno že uporabljena na večjih plovilih. Oglata nadgradnja pa nedvomno omogoča večji volumen salona. Izrazite steklene površine salona omogočajo pogled na okolico in prepuščajo velike količine svetlobe v notranjost, kar naredi bivanje prijetnejše. V ladjedelnici Seafaring Yachts obljublajo v prihodnosti še različico s poveljniškim mostičkom (ang. flybridge) in trawler z dvojno soho na krmi za dvigovanje pomožnega čolna.

Pod palubo smo tokrat videli različico z dvema kabinama in toaletnima prostoroma. Druga možnost je prostor s tremi kabinami in dvema toaletnima prostoroma. Drzni načrti nove ladjedelnice se vsekakor ne bodo ustavili pri dolžini 44 čevljev, a po besedah direktorja in vodje, Mihe Gregorčiča, bo-

Seafaring 44 je sklop znanja in tehnologij, ki jih premoremo v Sloveniji, zato je priznanje za motorno plovilo leta le uvod v svetlo prihodnost ladjedelnice Seafaring Yachts.

do proizvodnje začeli konzervativno in se prilagajali povpraševanju. Povpraševanje pa je za enkrat nad vsemi pričakovanji.

Na palubi

Če vstopimo na plovilo s krmne smeri, bomo presenečeni nad veliko kopalno ploščadjo. Slednja je po našem pojmovanju uporabe plovila in preživljanja prostega časa na morju skorajda nepogrešljiva, če že ne obvezna. Večja kot je, boljše je. Na Seafaring 44 so omenjeno idejo še nadgradili in v ogromno kopalno ploščad (380 cm x 150 cm) vgradili veliko skladišče z dimenzijami 130 cm x 100 cm x 40 cm. To bi lahko bilo skladišče za razne pripomočke, kot so napihljive blazine, plavutke in maske, lahko pa celo rezervoar za živo vabo ali shranjevanje rib, če malo poenostavim vse



1



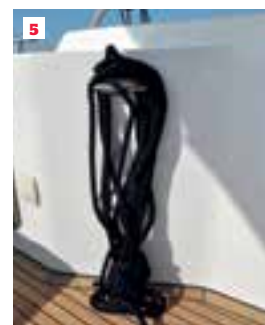
2



3



4



5

skupaj. Treba je tudi priznati, da krmna platforma ni »klasična«, pričvrščena na trup, kot pri mnogih drugih plovilih, temveč je sestavni del trupa in kot taka tvori daljšo vodno linijo plovila. Za vsak slučaj je velika platforma obdana še z zaščitno gumo, kar preprečuje vsakokratno popravljanje v primeru podršavanja ob pomol ali kol pri pristajanju. V kopalni ploščadi je pospravljena tudi zložljiva lestev za izhod iz morja, v bližini pa je, seveda, tudi priročen tuš.

Pot v kokpit vodi po levi in desni strani ob oblazinjeni klopi. Prehodi se zapirajo z vratci, ki tako tvorijo zaprt in varen kokpit. Zanimivost preklopne klopi je, da se lahko pomika za 30 cm po vodilih (naprej in nazaj) ter na ta način poveča kokpit. Sedežna garnitura (107 cm x 220 cm) se lahko preverti v ležalno površino in tako postane najbolj zaželeni prostor za sončenje. Kokpit, mizo ter sedeže pokriva podaljšana streha nadgradnje, ki tako nudi zaščito pred soncem. Morda bi na željo lastnika lahko omogočili zaprtje s ponjavo, če bi želel na barki prezimiti. Tokrat so bili v kokpitu predvideni zložljiva miza in dva stola. Vse skupaj se lahko hrani v velikem skladiščnem prostoru pod kokpitom, saj je zaradi pogona preko osovine v krmi dovolj prostora.

Prehod do premca je možen po levi in desni strani. Zaradi visokih freebordov je del ograje oplata oz. trup plovila – tako je 40 cm širok prehod še varnejši. Skupaj z ograjo meri višina zaščite 70 cm, kar je dovolj, da se bodo tudi najmlajši lahko prosto gibali po barki. Na premcu se nahaja še ena ležalna površina (za dve osebi), obilo prostora za gibanje, tudi za takrat, ko bomo sestopali s premca. V ta namen ima različni kljun dvojno vlogo: kot mostiček in konzola za sidro (slednja je lepo in sko-

raj neopazno pospravljena). Element je zlasti uporaben pri tistih lastnikih, ki si želijo nekoliko zasebnosti in plovilo privežejo s premcem ob pomol.

Na premcu je poleg že opisanega sidra pod račim kljunom še velik in deljen sidrnik, v katerem se bo našel prostor za pocinkane verige, bokobrane ali drugo potrebno opremo. Na testni različici, ki spada pod oznako coupe, je streha nadgradnja primerna za sončne celice. Poleg strešnih oken tako ostane veliko prostih površin tudi za ta izjemno zanimiv vir alternativne energije, ki nam v poletnih in sončnih dneh napolni akumulatorje vseh potrošnikov na plovilu.

foto 1: Krmna ploščad in kokpit tvorita idealen prostor za preživljanje časa na prostem.

foto 2: Streha pri coupe verziji je idealna za namestitev sončnih celic, ki pokrivajo dnevno porabo električne energije.

foto 3: V krmni platformi je skladiščni prostor za razno opremo ali celo ribiške trofeje.

foto 4: Preklopna vrata z leve in desne strani zapirajo kokpit.

foto 5: Prostor za spravilo mokrih vrvi med plovbno.

Notranjost

Prehod med kokpitom in salonom zapirajo dvokrilna vrata, ki na stečaj odprta ponujajo pogled na morje. Poleg velikih steklenih vrat na krmi je salon obdan z velikimi okni – tako je izjemno



1



2



3



4

svetel, kar pomeni, da si bomo morali za nekoliko zasebnosti omisliti žaluzije ali zavese. Osrednji del salona zaseda velika miza dimenzij 150 cm x 86 cm. Okoli mize je oblazinjena klop s sediščem v obliki črke L (130 cm x 190 cm). Dimenzije salona so neverjetnih 390 cm x 295 cm, višina pa presega dva metra. Velikost salona omogoča tudi rešitev za nepričakovane goste: ležišče (140 cm x 210 cm), ki ga naredimo s spuščeno mizo ob sedežni garnituri. Nasproti sedežne garniture je vzdolžno postavljen kuhinjski blok, od premca proti krmi sta postavljena enojni izplakovalnik in steklokeramična plošča s štirimi ploščami, sledi še delovna površina, pod njo pa hladilnik. Še en hladilnik s predali se nahaja na samostojni omariči med sedežno garnituro in prehodom do krmarskega mesta. Skupna dolžina kuhinjskega bloka je tako kar 220 cm. Pogled izza loncev je zaradi velikih

oken fantastičen. Zadolženim za pravo hrano tako ne bo nikoli dolgčas.

Posebej je potrebno omeniti krmarski prostor, do katerega lahko pridemo preko bočnega prehoda z leve in desne strani. Ti prehodi so odlična zamisel, ne samo v vročih in soparnih dneh, temveč tudi takrat, ko bomo plovilo sami upravljali in bomo morali skočiti do priveznih vrvi. Tak prehod je sicer pri večjih ali delovnih plovilih povsem običajen, vendar pri dolžini 44 čevljev le redke. Ne smemo pozabiti, da opisujemo potovalno barko, pri kateri so pomembne praktične rešitve in udobnost. Krmarsko mesto je zasnovano s pogledom 360 stopinj okoli plovila, ne opazimo niti mrtvih kotov niti odsevov svetlobe, saj so okna postavljena navpično, po zgledu delovnih čolnov in superjaht z velikim komandnim mostom. Krmarsko mesto je pregledno, tako da sta multifunkcijska monitorja za chart

foto 1: Salon je osrednji bivalni prostor z veliko mizo in pogledom za 360 stopinj.

foto 2: Krmarsko mesto je po zgledu "trawlerjev" pregledno in lahko dostopno s pomočjo bočnih vrat. Prostor za navigacijske karte je po zgledu mega jaht in ladij trgovske momarice.

foto 3: Hladilnik tvori pomemben sklop ladijske kuhinje. Še dva hlajena predala imamo v omariči za sedežno garnituro.

foto 4: Kuhalnik z električnimi ploščami nudi odlično izhodišče za pripravo hrane. Na voljo je še vgrajena pečica.

plotter in prikaz instrumentov motorja nekoliko privzdignjena. Preostale komande, kot je upravljanje z ročico za plin s premčnim in krmnim potisnikom ter klasičnim kompasom, so na ravni površini pred monitorji. Na levi strani je poleg monitorjev še prostor za klasične navigacijske karte z bralno lučko ter prostor za odlaganje pijače. Pod pulutom, ki bi mu lahko rekli tudi navigacijska miza v stilu velikih trgovskih ladij (tam namreč ne sedimo, temveč stojimo), bomo našli še dva globoka predala za vse navigacijske pripomočke in knjige ter navigacijske vodiče. Poleg krmarskega mesta bo na sedežu prostor še za eno osebo. Ob vzvalovanem morju in med pristajanjem bomo lahko stali ob pod pravim kotom postavljenemu krmilu, z naslonom ob delno privzdignjen sedež.

Prehod v podpalubje je speljan po polkrožnih stopnicah, ob katerih najdemo še električno ploščo s stikali z



1



2



3



3

ličnim pokrovom iz pleksi stekla (da plošča ne bo na doseg naših nado-budnežev). V podpalubju smo na naši testni različici imeli dve kabini, eno v premcu in drugo čez celotno dolžino plovila v osrednjem delu trupa, proti krmi. Glede na velikost bi se skoraj težko odločil, katera kabina je lastniška. Sicer pa je sprednja namenjena lastniku, osrednja pa gostom. Prav zanimiva je tudi izvedba s tremi kabinami, ki je že zamikala čarter segment. V tem primeru sta v osrednjem delu dve enaki kabini z lastnim vhodom, ki si delita tudi toaletni prostor.

Kabina v premcu je namenjena lastniku, tu so ležišče dimenzij 160 cm x 200 cm (višina v kabini znaša 200 cm), tri omarice (ena dvojna in ena pokončna), dovolj prostora za oblačila in obutev večdnevni potovanj. Za svetlobo

poskrbijo strešno okno in dve bočni okni v trupu, ki omogočata pogled na okolico plovila. To sta tisti okni, zaradi katerih si ob prebujanju na sidrišču v turkiznem morju vedno znova rečeš: »Ja, zato je vredno imeti lastno barko.« Za prednjo kabino sta predvidena še toaletni prostor z mornarskim straniščem in ločena prha.

V osrednjem delu pod palubo je še kabina za podmladek ali goste. Kakorkoli, gosti se bodo počutili kot VIP-gosti, saj bi ta kabina z merami 257 cm x 370 cm lahko bila tudi lastniška kabina. Ležišče dimenzij 160 cm x 200 cm se lahko na željo razdeli, prostora je dovolj. Nasproti postelje je vzdolžno postavljena še sedežna garnitura (dolžine 210 cm), ki bi v sili lahko bila otroška postelja. Pohištvo predstavljajo dvojna omarica in dva predala. Za svetlobo služijo okna v tru-

foto 1: Lastniška kabina je prostorna in udobna. Dovolj ima omaric in naravne svetlobe. Prav posebno navdušuje velika otočna postelja.

foto 2: Kabina v krmi bi lahko imela naziv VIP, saj je po udobju podobna lastniški kabini. Na željo sta na tem mestu lahko dve kabini.

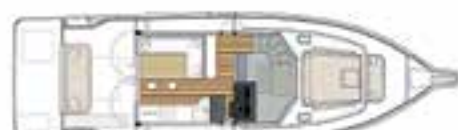
foto 3: Toaletni prostor je izredno lepo izdelan, ločeno je še prha, kar je zagotovo dodana vrednost na plovilu.

foto 4: Polkrožno stopnišče, ki vodi v podpalubje, je odlična zamisel, na poti je še glavna plošča s stikali, ki bo v prihodnje zaprta z ličnimi vratci.

pu, ob katerih se po enakem principu kakor v premcu odpirajo manjša okrogla okna. Za kabino je na voljo toaletni prostor z umivalnikom, a brez prhe.

Na plovbi

Preizkus je vedno odvisen od vremenskih pogojev – tokrat je bilo morje mirno, v tem zgodnjem spomladanskem dopoldnevu se Eol še ni prebudil. Po segrevanju motorja in prvih obratih smo ugotovili, da je Seafaring 44 dovolj okreten. Na mestu ga je mogoče obracati s pomočjo premčnega potisnika, sicer pa tudi pri obračanju samo z motorjem ni bilo težav. Zaradi varnost bi vseeno priporočil uporabo premčnega potisnika, za manevre v zelo ozkih kanalih pa bo prišel prav tudi krmini potisnik. S priganjanjem motorja Steyr SE 236 E40 z 231 KM (169 kW) smo dosegli



kar 15 vozlov (27 km/h). To je bila tudi najvišja dosežena hitrost pri 3.800 vrtljajih na minuto, pri čemer je bila poraba goriva 50,9 litra. Pri najvišji hitrosti se premec nekoliko dvigne, krmni val pa se lepo izteka za krmo. Trup se je najbolje počutil pri osmih do devetih vozlih, pri katerih je bila tudi poraba goriva optimalna. Pri 2.050 vrtljajih na minuto je tako steklo skozi motor 8,5 litra goriva, hitrost pa je bila 8,1 vozla (15 km/h). Merilec hrupa je v salonu za krmarskim mestom pokazal 69 dB. Pri tej hitrosti praktično ni čutiti nagiba, prehodi čez lastni val pa so bili mehki. Glede na višino premca ni pričakovati pršenja čez krov (izjemoma ob viharjih vetrovih in večmetrskih valovih). Zanimiva je bila tudi poraba goriva pri šestih vozlih: motor je porabil le 4,5 litra na uro. Plovba je bila na splošno udobna, tudi pri obratih pri najvišjih hitrosti ni bilo čutiti nagibov – občutek, kot bi šel vlak po svojih tirih. Stabilnosti in obnašanja na valovih nismo mogli preizkusiti, a dejstvo, da je plovilo pridobilo CECertifikat A, pomeni, da je pripravljeno za visoko morje in dolge poti. Pri zelo optimalni porabi sem preračunal preko 2.000 NM avtonomije, kar je resnično izjemen podatek. Kam vas bo popeljal Seafaring 44, je torej odvisno od vas, a zagotovo vam pri tem

ne sme primanjkovati časa, kajti goriva vam zlahka ne bo zmanjkalo.

Zaključek

Če bi trdil, da je Seafaring 44 le za poznalce, bi bil krivičen. Plovilo je zasnovano po visokih standardih, vendar brez odvečne kompliciranosti, z enostavnim upravljanjem in izvrstnim udobjem. Zaradi nezapletenih podrobnosti je lahko tudi cena, ki se začne pri 292.000 EUR (z motorjem s 75 kW), zelo konkurenčna v primerjavi s podobnimi plovili enakega segmenta in dolžine. Plovilo je zgrajeno na osnovi izkušene jeseniške ladjedelnice Ocean tec in po visokih standardih, kar dokazuje prejeti certifikat A-kategorije za odprtomorsko plovbo (opcijsko). Kdor bo iskal zapletene sisteme in komplikacije na plovilu Seafaring 44, bo razočaran. Plovilo, narejeno po merah, je namenjeno tako poznavalcem kot čistim navtičnim začetnikom – zadovoljilo bo slehernega ljubitelja preživljanja prostega časa na morju in mu omogočilo dolge in sproščene plovbe. Plovilo Seafaring 44 je vrglo rokavico številnim ladjedelnicam z dolgo in uspešno tradicijo, navtikom pa ponudilo odlično alternativo v svetu trawlerjev in tistih, ki postavljajo udobje in skromno porabo goriva pred hitenje in neuporabni luksuz. □

Seafaring 44 je nova pridobitev v svetu "trawlerjev", ki bo prepričala z nizko porabo goriva, dobrimi plovnimi lastnostmi in udobjem kot smo ga vajeni na veliko večjih plovilih. V ospredju so funkcionalnost in preprostost uporabe ter upravljanja, saj je namenjena družini ali paru, ki bo seafaring 44 zlahka zamenjal za svoj drugi dom.

TEHNIČNI PODATKI

DOLŽINA ČEZ VSE	14,39 m
DOLŽINA TRUPA	11,95 m
ŠIRINA	4,25 m
UGREZ	0,90 m
IZPODRIV	7.500 kg
MOTORJI	Steyr SE 236 E40, 6 valjev
MOČ	231 KM (169 kW)
POGON	preko osovine
NAJVIŠJA HITROST	15,0 vozlov
GORIVO	1.500 l
VODA	500 l
KABINE	2–3
CENA	od 292.000 EUR + DDV
GRADITELJ	Seafaring Yachts
CERTIFIKAT CE	A – Ocean category

Dodatna oprema:
 trup v zeleni barvi: 4.400 €;
 tik v kokpitu: 5.400 €;
 tik na platformi 3.400 €; rezervoar za fekalije 2.500 €; različica s tremi kabinami 5.350 €;
 klimatska naprava 32000 BTU: 17.200 €;
 sistem za grejte: 7.400 €;
 sončne celice na strehi 1600W z avtomatsko regulacijo: 6.500 €;
 hladilnik z zamrzovalnikom 110 l: 1.450 €;
 pomivalni stroj: 1.500 €;
 Simrad črtploter, radar 16 palcev: 3.500 €; autopilot paket 2.900,00 €;
 certifikat A razred – ocean: 12.500 €;
 »fly deck« različica 45.400 €;
 »trawler« različica 25.600 €

www.seafaringyachts.com