

ZGRAJENA JE IZ MATERIALOV, DA BO LAHKA IN HKRATI ROBUSTNA, SAJ BO NAMENJENA ČEZOCEANSKI PLOVBI, OBENEM PA MORA BITI TUDI VARNA, HITRA IN UDOBNA TER PRAKTIČNA ZA UPORABO MALOŠTEVILNI POSADKI. NAMENJENA JE PARU, KI BI ŽELEL OBJADRATI SVET, DRUŽINI ALI PA TUDI PRIJATELJEM, KI SE NE BODO ZADRŽEVALI LE V PRIOBALNI PLOVBI. ŠTEVILNE REŠITVE NA NJEJ NAKAZUJEJO IZNAJDLJIVE KOMBINACIJE IZDELAVE POSAMEZNIH ELEMENTOV, PRILAGODLJIVE RAZNOLIKI SESTAVI POSADKE IN RAZLIČNIM NAMENOM UPORABE.

besedilo Borut Maraž • renderji in foto Pegasus Yachts

Za projektom stoji ekipa slovenskih strokovnjakov s področja oblikovanja in gradnje navtičnih plovil. Glavni arhitekt in nosilec projekta Pegasus 50 je Marko Paš, ki skupaj z Miho Breskvarjem tesno sodeluje že vse od leta 2018.

Že kar nekaj let je minilo, odkar sva se z Markom zadnjič srečala, zato sem se razveselil opravkov na Gorenjskem, ko naj bi pokukali tudi v halo na Jesenicah.

Pegasus Yachts je slovenska ladjedelnica z ekipo inženirjev in poslovnih strokovnjakov, ki imajo dolgoletne izkušnje v jadrarstvu, navtični arhitekturi, industrijskem oblikovanju, pa tudi v produktnem in projektne managementu. Zaključili so že več kot 160 projektov za številne pomembne svetovne proizvajalce bark, od katerih jih je bilo kar nekaj nagrajenih z nagradama European Yacht of the Year in National Boat of the Year.

Na podlagi sodelovanja so bile z njihovimi projekti narejene številne jahte, vključno s karbonskimi jadrnicami Shipman, ki štejejo v svetu za prvo serijo karbonskih jadrnic, namenjenih križarjenju.

Tesno sodelujejo tudi z navtičnimi arhitekti in spe-



cialisti hidrodinamike, člani ekipe Pokala Amerike in drugih čezoceanskih regat. Poleg tega poteka sodelovanje tudi z najbolj priznanimi oblikovalci in stilisti, tako notranje kot tudi zunanje opreme, pa tudi z najboljšimi industrijskimi dobavitelji in specialisti gradnje.

Marko nas je prijazno sprejel in nam razkazal svojo novo »lepotico«. Vendar ni bilo kaj dosti časa za daljši pogovor, saj je okoli mrgolelo številnih mojstrov, ki so hiteli z delom. Jadrnica je namreč v zaključni fazi in naj bi bila do sredine julija že v morju, kjer bodo na njej potekala zaključna dela.

Idejni koncept je bil narediti jadrnico na podlagi izkušenj, pridobljenih pri delu na predhodnih projektih ter izkušenj lastnikov in posadk jadrnic, ki so pluli na odprtem morju, kot tudi tistih, povezanih z vzdrževanjem. Novemu lastniku bodo ponudili jadrnico, ki je udobna in hkrati varna, hitra ter preprosta za upravljanje, vzdrževanje in cenovno dostopna ciljni skupini kupcev.

V ponudbi ladjedelnice Pegasus Yachting sta dva modela: Pegasus 50 GT in Pegasus 50 Globe z nekoliko več opreme. Sicer pa sta obe v celoti opremljeni za čezoceanska križarjenja.

Konstrukcija

Pegasus 50 je grajena v okviru EU standarda gradnje čezoceanskih jadrnic (CE design category A- Ocean going

Dolžina maks.:	14,98 m
Širina:	4,83 m
Ugrez standardni:	2,30 m
Izpodriv:	12.300 kg
Kobilica:	4.875 kg
Razmerje balast/čista teža:	40 %
Motor:	diesel 75HP-sail drive
Rezervoar goriva:	480 l
Rezervoar vode:	740 l
Glavno jadro:	69,10 m ²
Samonavijalna genova (104 %):	66,00 m ²
Genaker:	150 m ²
Kategorija:	CE A - Ocean going vessel
Cena:	850.000 € brez DDV

Pegasus 50



vessel), kar pomeni, da varno križari tudi pri vetrovih, močnejših od 40 vozlov, in kljubuje valu višine nad 4 metre. Bistveni elementi varnosti, kot so čvrstost konstrukcijskih elementov, stabilnost, nadvodje, rezervna plovnost idr., so zato skrbno načrtovani, nadgrajeni in okrepljeni.

Trup, paluba, pregrade in njihovi glavni strukturni elementi so narejeni iz kompozita karbonskih in steklenih vlaken. Izdelali so jih v sosednji ladjedelnici Ocean tec d.o.o s pomočjo tehnologije vakuumске infuzije. Ostale komponente so sestavili sami. Površina trupa, palube in ostalih sestavnih komponent je narejena iz vinil-ester »gel coat-a« in ročno valjanega vinil-ester »tie-coat-a«.

Prva in zadnja pregradna stena sta nepropustni za vodo. Prostor pod sidrom je okrepljen in zapolnjen z gostejšo PU peno v vodo nepropustni, protiudarni element premca.

Jadrnica še ni imela nameščene hidrodinamično optimizirane kobilice s svinčenim bulbom. Oblikoval jo je Giorgio Provinciali, specialist ekipe Pokala Amerike, skupaj s studiem Caponetto & Hueber. Povedali so nam, da je posebne, t. i. »tandem keel« oblike. Narejena je iz dveh zaporednih kobilic (plavuti), ki imata vmes prazen prostor. Prihranjena teža je zato postavljena v bulb. Z nižjim težiščem se stabilnost in s tem varnost jadrnice izboljša, zaradi večje bočne površine kobilice

pa se bistveno izboljša tudi njeno upravljanje pri zelo majhni oz. nični hitrosti in bočnem vetru.

Kokpit in paluba

Kokpit je prostoren, širok. Za zaščito pred soncem, dežjem in pršenjem morja je ograjen s fiksnim »spray-hoodom« oz. pokrit z aerodinamičnim, fiksnim nadstreškom, narejenim iz karbona. Del strehe bo mogoče odkriti ali pa nanjo namestiti sončne celice. Za zaščito pred jutranjim ali večernim soncem bodo bočno lahko spuščene mrežaste zaves. Dodaten pretok zraka bo mogoč skozi okna na sprednjem vetrobranskem steklu. Na sredini kokpita je nameščena miza, v kateri je v sprednjem delu predviden priročen, izvlečni hladilnik, v zadnjem delu mize pa je pospravljen rešilni splav za 6 oseb.

Na krmi je moč spustiti kopalno platformo z nameščeno lestvijo. V zadnjem delu kokpita je prostoren skladišni prostor, namenjen gumenjaku ali pa drugim morskim igračkam.

Vse glavne kontrolne vrvi so speljane do krmarske pozicije tako, da jo z lahkoto upravlja tudi maloštevilna posadka. Hkrati je celoten operativni del z manevri, kot so vrvi, štirje samonavijalni, električni vitli in štoperji, postavljen na krmo in ločen od oblazinjenih klopi, zato je nemoteč za ostale člane posadke.

Škota glavnega jadra bo vpeta v lok nad kokpitom,



od tam pa speljana po bumu proti jamboru in nazaj pod palubo na vitla. Kokpit je tako čist, brez drsnika in vpetja škote, ki sta dostikrat moteča. Sprednje jadro bo lahko genova, flock J1 ali J2 s sistemom samoobrata. Spredaj je nameščen karbonski poševnik (kosnik), na katerega se bo lahko vpelo navijalno jadro tipa Code 0 ali genaker, odvisno od tega, za kateri paket opreme in jader se bo novi lastnik odločil.

Osnovna različica predvideva aluminijast bum z »lazy bagom« ter jambor iz enakega materiala, P50 Globe pa bo imela karbonskega. Jambor bo imel krmno pripono (»back-stay«) z ročnim, hidravličnim napenjalcem.

Notranjost

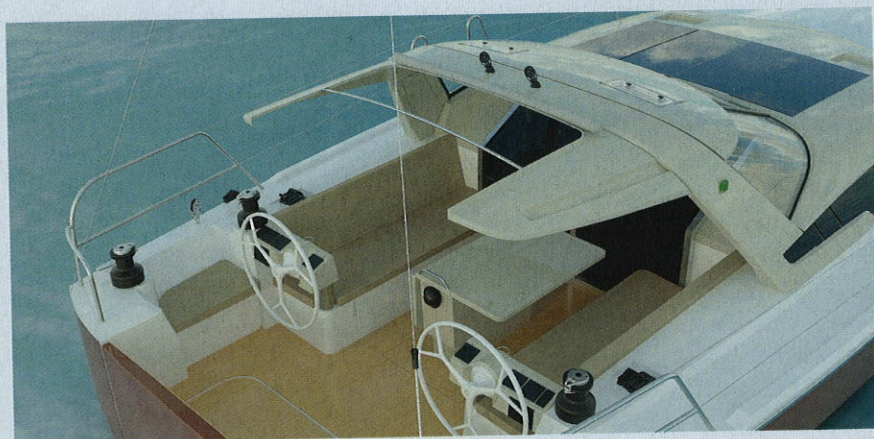
Ena glavnih značilnosti jadrnice je povezanost kokpita s centralnim salonom. Prehod med obema je ločen s steklenimi drsnimi vrati in le dvema stopnicama. Cilj je bil ustvariti en velik, povezan prostor za druženje. To jim je tudi uspelo, saj kokpit in salon skupaj zavzameta polovico dolžine jadrnice. Zaradi nizkega kokpita jadrnica sicer nima tradicionalnih krmnih kabin, ampak so te nameščene v sprednjem delu. Ima pa zato dvignjen centralni salon s številnimi okni in pogledom 360° naokoli.

Ko vstopimo v salon, je ta svetel in prostoren. Notranja oprema bo »oblečena« v tikovino ali hrastovino. Na levi strani bo privzdignjen pult, za njim pa kuhinja. Ta ima zadostno število predvidenih prostorov za shranjevanje in hlajenje živil, tudi za daljše, čezoceanske plovbe.

Na desni strani je postavljen jedilni del z mizo in oblažene klopi v obliki črke U. Ta predel se lahko spremeni tudi v široko in udobno ležišče, ko s pritiskom na stikalo spustimo mizo. Različica P50 Globe ima predvideno tudi posebno rešitev za tiste, ki jih npr. med obrokom moti nagib jadrnice. Celotna površina je dilnega predela, skupaj z mizo in oblaženimi klopami se lahko namreč s pomočjo ročno upravljanega električnega sistema nagne 10° na levo ali desno stran in tako zmanjša bočni nagib.

Na levi strani je notranji krmarski prostor z oblaženim širokim sedežem, ki omogoča skiperju, da se udobno namesti. Pred seboj bo imel kontrolno ploščo z instrumenti in avtopilotom. Krmarski sedež je nameščen dovolj visoko, da bo imel pogled na premec jadrnice in pregled nad celotnim horizontom, skratka na vse dogajanje okoli njega v obsegu 360°.

Sprednji del je namenjen spalnim prostorom in ko-





palnicam. Predvidenih je 5 različnih razvrstitev notranjih prostorov, poimenovanih: »family«, »friends«, »business«, »guests« in »crew«. Sprednja kabina je dvoposteljna, v ostalih dveh pa je mogoče ločena ležišča kombinirati tudi v zakonsko posteljo. Zanimiva je tudi ideja poslovne različice, kjer se ena kabina spremeni v pisarno.

Spalni prostori so oddaljeni od strojnice in vibracij ter dobro izolirani, da zagotavljajo miren počitek tudi med delovanjem motorja. Tako spalni kot bivalni prostori so postavljeni čim bližje težišču trupa in sicer zato, da zmanjšajo negativen vpliv pozibavanja med plovbo. Možnost slabosti ali morske bolezni pa zmanjšuje tudi naravna ventilacija v notranjih prostorih in 360° pogled na obzorje iz salona.

Ostala oprema

Vso opremo priznanih in zanesljivih dobaviteljev so se potrudili postaviti tako, da bo vizualno in fizično dostopna za preglede ter preprosta za vzdrževanje. Vsi vgrajeni sistemi na jadrnici so skrbno in premišljeno izbrani z namenom, da izboljšajo njeno funkcionalnost, a hkrati tako, da jih je čim manj. Po načelu »manj je več« so se držali koncepta: manj elementov in tehničnih sistemov

pomeni manj potencialnih napak, zato pa več mirnih dni na morju. Avtonomijo križarjenja zagotavljajo prostorni tanki goriva in vode ter sistem za oskrbo energije, ki ga sestavljajo 3,6-kW generator, 24-V alternator in solarni paneli, nameščeni na strehi nad kokpitom oz. salonom. Poleg tega bo dodatno energijo lahko dobavljal tudi 600-W hidrogenerator.

Dve 90-centimetrski krmilni kolesi, postavljeni na podstavkih, sta povezani s hidravličnimi krmilnimi črpalkami, ki upravljata dva krmilna lista. Štirirakemu propelerju tipa »sail drive« daje pogon dizel motor Volvo D2-75 s štirimi valji. Manevriranje pri pristajanju bo lažje, saj je predviden tudi propeler za bočno premikanje »bow thruster«. Za dodatno varnost pri oceanskih plovbah so zagotovili tudi dodaten avtopilot sistem.

Pri 20 vozlih vetra (TWS), s polnim glavnim jadrom in flokom J1 ter vključenim avtopilotom bo po predvidenih simulacijah jadrnica lahko dosegla hitrost 12,5 vozla. O tem pa upajmo, da se bomo čim prej prepričali na testni vožnji.

Za več informacij se lahko obrnete na:

Pegasus Yachts d.o.o.,

Celovška 280, 1000 Ljubljana, Slovenija

