

RELOAD

KORHÚSÉG

Az a hír járja, hogy manapság nem érdemes új, 50 m-nél hosszabb szuperjachtot az ismert gyártóktól megrendelni, mert még mindig tele vannak munkával, és az alatt a nébány évnyi várakozás alatt, amit kényszerűen el kell szenvedniünk, kitűnő alternatív megoldásokat is találunk.

Kép és szöveg: **Gerő András**



A hajóipar más szegmenseit sújtó recesszió remek alkalmat teremt egyedi megoldások kivitelezésére. A szabad kapacitások, az alkatrész- és energiaárak esése olyan lehetőségeket tárt fel, amivel korábban nem nagyon élhettünk. Ahogy az építészetben felfedezték, hogy az öreg, lepusztult ipari épületeket miként lehet új funkciókkal életre kelteni, úgy találtak fantáziát a leharcolt hadi, kereskedelmi és utasszállító hajók szuperjachtokká történő átalakításában. Az adriai térség part menti úthálózatának fejletlenségéből eredő közlekedési nehézségeket a máig is üzemelő Jadrolinija hajózási vállalat utasszállító flottája volt hivatott ellensúlyozni. Az időközben elkészült korszerű autópálya kiváltotta a Pulától Dubrovnikig ívelő városközi hajóutat, így a flotta hajóinak egy része leállt, vagy részben a szigetek közti, részben – tulajdonosváltással – a nemzetközi forgalomba kerültek. A flotta emblemikus darabjai az ötvenes években készültek, híres horvát költők nevét viselő 54 m hosszú, 700 utas befogadására alkal-



mas utasszállító – hat darab járta a vizeket. A „Poet Class” 50 éves szolgálat után nyugdíjazott Vladimir Nazor nevű hajója nem sokáig keltte magát a brókerlistákon. A klasszikus vonalak felkeltették Henry Jorgensen, a Blue Line Shipping társaság igazgatójának érdeklődését, aki elhatározta, hogy elegáns privát jachtot épít a lepusztult hajóból.

A tervezési feladatot egy zágrábi tervezőirodára, a Water Line-ra bízta, míg a kivitelezésre a trogiri hajógyárban került sor. A Water Line

HÁROM FEDETT DECK-SZINT ÉS A BRIDGE ÁLLT RENDELKEZÉSEMRE A 12 VENDÉG ÉS A 9 FŐS SZEMÉLYZET ELHELYEZÉSÉRE



A vállalkozás igazgatójával, egyben vezető tervezőjével, Ivo Miličićtel és társával, a tervezési munkákban is részt vállaló Krešimir Škokićcal az öreg hajók felújításában rejlő lehetőségekről beszélgettünk

határokon túlnyúló ismertségét olyan sikeres projektek teremtették meg, mint a „Sarha” luxus katamarán, amit egy arab sejk megrendelésére készítettek, vagy az Alberta Ferretinek készült „Prometej” alu-acél konstrukciója. Olvasóink már megismerkedhettek retro stílusú vitorlás hajójával, az Enavigo 33-al (YM 2006/3.) de a Horvát Haditengerészet kadéjtjai is egy olyan – két mozgó árboccal szerelt – hajón szereznek gyakorlatot, mely konstrukciójánál fogva könnyebb és gyorsabb, mint klasszikus társai.

A vállalkozás igazgatójával, egyben vezető tervezőjével, Ivo Miličićtel és társával, a tervezési munkákban is részt vállaló Krešimir Škokićcal az öreg hajók felújításában rejlő lehetőségekről beszélgettünk. Ivo családjának már harmadik generációja él Zágrábban, életét mégis az ősi gyökerek, a Hvar szigeti kötődés határozza meg. A fiatal horvát hajótervező generáció kiemelkedő képviselőjeként, magasan képzett tengerészeti szakértőként olyan megbízókkal került kapcsolatba, mint a U2-s Bono, vagy a dán királyi család. **A Vladimir Nazor sirmalmas állapotban volt, amikor Trogirba került. Mi volt az a rejtett szépség, ami a vevőt magával ragadta?**



Ez a hajó a múlt század elején épült óceánjárók kicsinyített mása. Mind a felépítmény, mind az elkeskenyedő, „cirkálós” tükör olyan arculati értékeket hordozott, ami lehetővé tette a késői Art Nouveau belsőépítészeti motívumainak használatát. Az oszlopok, frízek, a korlátok és kapaszkodók átszövik a hajót, egyértelmű jeleit adva a modernizmust megelőző korszak stílusának. Az egységes megjelenést szolgálja a különleges mintázatú „süppedős” szőnyegezés, a faburkolatok, és maga a bútorozás is. A megbízó kifejezett kívánsága az volt, hogy amennyire lehet, őrizzük meg a hajó múlt század közepére jellemző karakterét, stílusát.

Ehhez képest a 700 fős utasszállítóból egy magáncélú luxusjachtot kellett terveznie. Hogy oldotta meg a feladatot?



AZ EGYSÉGES MEGJELENÉST SZOLGÁLJA A KÜLÖNLEGES MINTAZATÚ „SÜPPEDŐS” SZŐNYEGEZÉS, A FABURKOLATOK, ÉS MAGA A BÚTOROZÁS IS. A MEGBÍZÓ KIFEJEZETT KÍVÁNSÁGA AZ VOLT, HOGY AMENNYIRE LEHET, ŐRIZZÜK MEG A HAJÓ MÚLT SZÁZAD KÖZEPÉRE JELLEMZŐ KARAKTERÉT, STÍLUSÁT



Gyakorlatilag három fedett deck-szint és a bridge állt rendelkezésemre a 12 vendég és a 9 fős személyzet elhelyezésére. Az alsó szinten lévő kabinok – mint minden belső tér – légkondicionáltak, DVD-vel, SAT-tal, plazmatévével és belső kommunikációval ellátottak. Minden kabinban belső lépcső vezet fel a középszintre, a „main deck”-re. Itt található a kétszintes lakóterek felső szalonrésze, a két hálószobás tulajdonosi suit a hozzá tartozó szalonnal, jacuzzis fürdőszobával. Itt van a VIP-lakosztály szalonnal, és a megszokott 5 csillagos berendezéssel. A felső szinten található a 12 vendég kiszolgálására kialakított étterem, lounge, a kiszolgáló konyha, a külső napozóterasz és a bár. A bridge végképp a napozás és a külső jacuzzi által biztosított pihenés szintere. Mondanom sem kell, hogy a felhasznált anyagok, a burkolatok minősége a legkényesebb ízlést is kielégíti.

Megtartotta a hajó horvát költői nevét?

Nem. A tulajdonos először a Seagull I nevet adta a jachtnak, majd amikor a magánhasználat mellett charterszolgáltatást is kínált, akkor a hajót át kellett minősíttetni kereskedelmi célúvá, és ez kötelezően névváltoztatással járt. Így ma Seagull II néven járja a tengereket.

Név M/Y "SEAGULL II" **Teljes hossz** 54,16 m **Vízvonalhossz** 51,70 m **Merülés** 2,40 m **Szélesség** 8,41 m **Vízkiürítés** 460 tonna **Felségjelzés** Malta **Építés** Uljanik Shipyard, Pula 1952 **Felújítás** Trogir Shipyard, 2004-2005 **Testkonstrukció** Hegesztett és szegecselt acél **Tervek** Water Line LTD., Croatia **Project menedzsment** Water Line LTD., Croatia **Belső design** Water Line LTD, Croatia; Spencer Contract, Italy **Motorok** 2 x Caterpillar diesel, 720 LE **Generátorok** 2 x Caterpillar 3056 Dit 1 x Caterpillar 3054 Dina **Üzemanyag-kapacitás** 45.000 l **Üzemanyag-fogyasztás** 130 l/ó **Vízkiértés** 25 000 l **Víz tisztító** HP SC double, 330 l/ó **Hatótáv** 3400 tm 12 csomónál **Bruttó tömeg** 475 t **Csúcssebesség** 14 csomó **Cirkálósebesség** 12 csomó **Személyzet** 9 fő

Mi a következő projekt?

A „VIS”. Ez az 58 m hosszú parancsnoki hadihajó 1956-ban épült. A haditengerészet zászlóshajója, a 120 méteres „Galeb” gyakran hajózott távoli vizeken, ilyenkor a VIS szolgált parancsnoki hajóként – első-sorban Tito marsall és vendégeinek pihenését, protokolláris szórakoztatását biztosítva. Ezt a gyönyörű hajót hamarosan luxusjachtként láthatjuk viszont, melyen különleges műszaki megoldásokkal szeretnénk lehetővé tenni, hogy még a legszigorúbban védett természetvédelmi területekre is bejuthasson. Az alsó fedélzeti szint alatti szellőztetett térben 34 tonnányi zselés akkumulátort építünk be, melynek energiája 2 órán keresztül mozgathatja a 670 tonnás hajótestet a cirkálósebesség egyharmadával. Ezt a lehetőséget a legújabb, propulzív állandó mágnessel szerelt 2 db 1000 lóerős dízel elektromotor biztosítja közel 700 voltos egyenáramú feszültség alatt.

Mi lesz a neve az új szuperjachtoknak?

A jelenlegi horvát tulajdonos, Arsen Brajkovic számára – ahogy számomra is – ez a hajó része a nemzet történelmének, amint a VIS sem csupán egy dalmát sziget a sok közül. A Vis szigeten 1944. június 17-én Winston Churchill támogatásával aláírt megállapodás teremtette meg a Jugoszláv Népköztársaság kikiáltásának alapjait, vezette ki az országot a II. Világháborúból, és zárta le II. Péter király és a nevében fellépő fasisztákkal rokonszenvező csetnikek uralmát. Bár az ezt követő választások a kommunisták elsőprő győzelmével végződtek, Tito vezetése alatt az ország függetleníteni tudta magát a geopolitikai küzdelmekről.

Ajövőben sorozatban készülnek az ex-jugoszláv retro jachtok?

Portfoliónkban eddig sem törekedtünk specializációra, a jövő-



VIS SZOLGÁLT PARANCSNOKI HAJÓKÉNT – ELSŐSORBAN TITO MARSALL ÉS VENDÉGEINEK PIHENÉSÉT, PROTOKOLLÁRIS SZÓRAKOZTATÁSÁT BIZTOSÍTVA



Ezt a gyönyörű hajót hamarosan luxusjachtként láthatjuk viszont, melyen különleges műszaki megoldásokkal szeretnénk lehetővé tenni, hogy még a legszigorúbban védett természetvédelmi területekre is bejuthasson

ben sem fogunk. Az átalakítás is lehet nagyobb lélegzetű, ahol az eredeti arculat megtartása sem cél. Dolgozunk egy 50x20 méteres luxus trimaránon, ahol a középső test egy öreg orosz csatahajóból származik, de a szélső testek már újonnan készülnek. Részt veszünk egy nagy nemzeti projektben, egy 74 méteres SOLAS kategóriájú luxusjacht megalkotásában, melyben mintegy harminc horvát szakember vállal szerepet. A Perina néven tervezett jacht különleges megoldásai között említhetjük a dízel elektromos hajtást, a sekély vízű parti kifutás lehetőségét, a teljes szintmagasságú testablakokat, a legnagyobb úszómedencéjének üvegfenekét, mely alatt a főfedélzeti bár attraktív bevilágítása válik lehetővé. Elképesztő kilátások. Végül megemlíthetem a futurisztikus kinézetű 77 lábás motoros tervünket, a Liburnt, amellyel azt kívánjuk bizonyítani, hogy a kisebb hajók világától sem távolodtunk el.