

MORE

KOLOVOZ
RUJAN 2020.
BROJ 255
GODINA XXVI
CIJENA 32 KN
5,50 EUR



PEGASUS 50

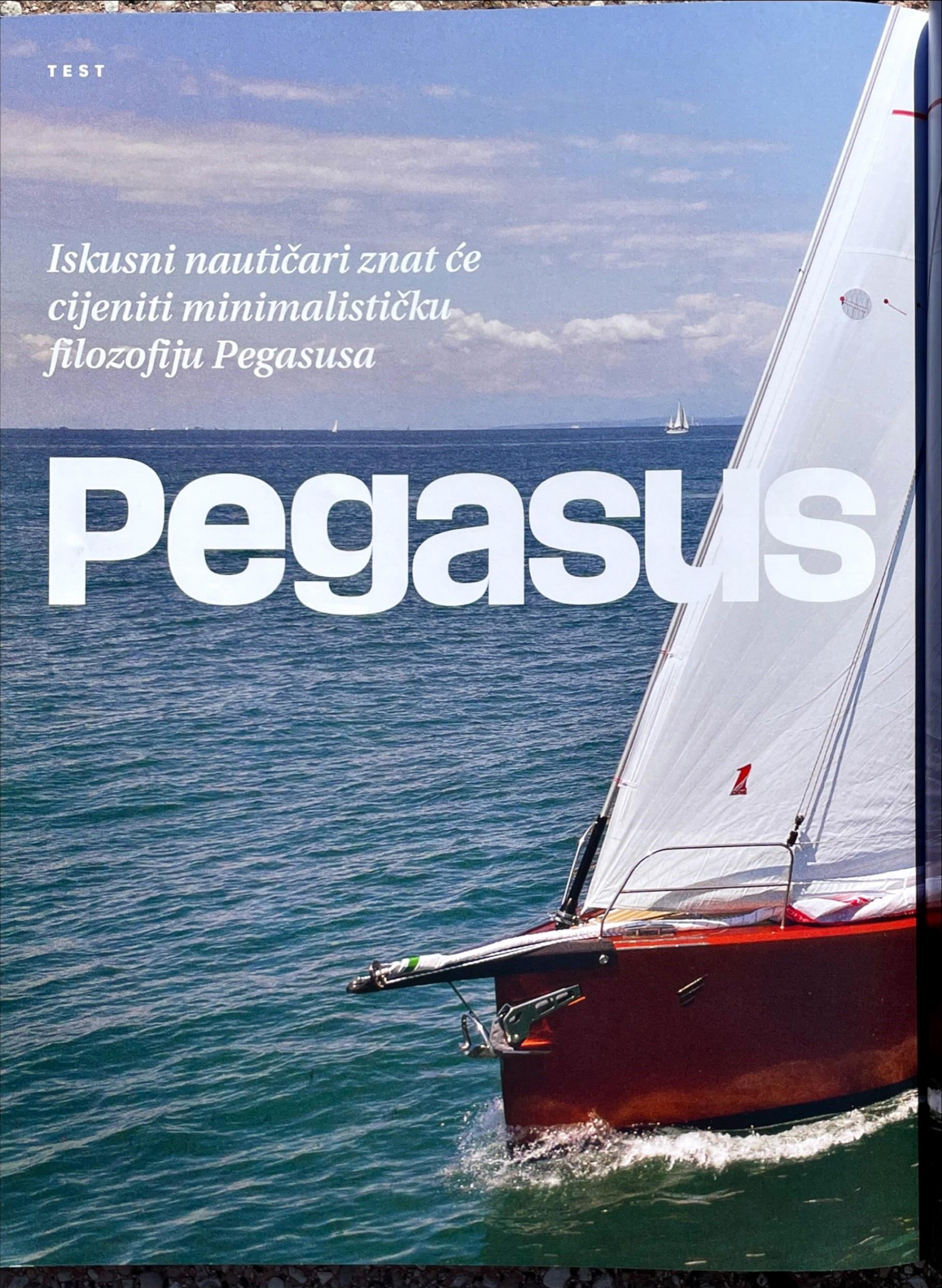
Prvi u svijetu
isprobali smo
jedrilicu punu
originalnog dizajna,
namijenjenu onima
koji teško nalaze
veće društvo
za plovidbu



TEST

*Iskusni nautičari znat će
cijeniti minimalističku
filozofiju Pegasusa*

Pegasus

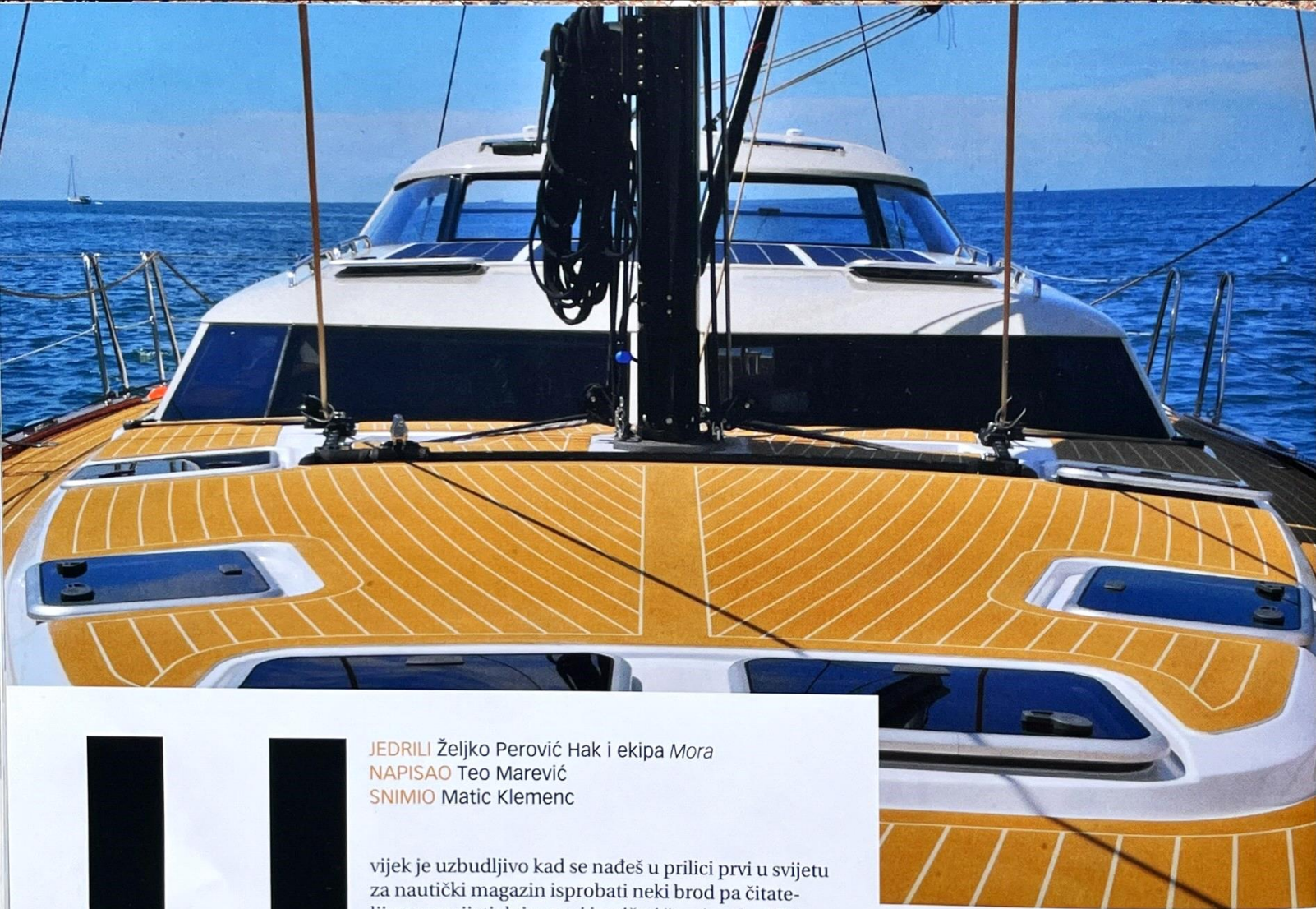




50

KP 4130

DESAL



U

JEDRILI Željko Perović Hak i ekipa *Mora*
NAPISAO Teo Marević
SNIMIO Matic Klemenc

vijek je uzbudljivo kad se nadeš u prilici prvi u svijetu za nautički magazin isprobati neki brod pa čitate-ljima prenijeti dojmove i ispričati što si u plovidbi doživio. Bilo je poprilično takvih prilika u ovih 255 do sada tiskanih brojeva *Mora*. I to ne samo kad se radilo o brodogradilištima iz Hrvatske ili Slovenije, nego i onima iz Njemačke, Danske ili Italije. Kad se poklope zvijezde, ništa nije nemoguće... Međutim, *Pegasus 50* naših prijatelja Marka Paša i Mihe Breskvara, s kojima smo imali priliku ploviti predzadnjeg tjedna u srpnju

pred Izolom, mnogo je razloga učinilo osobitim na toj listi.

Već nekoliko mjeseci pratimo razvoj tog projekta. O njemu smo opširno pisali u našem jubilarnom broju povodom 25 godina postojanja, a osim što se radi o izrazito inovativnom projektu, privukao nas je i poslovni model koji su smislili dizajner i projektni menadžer Marko Paš i njegov kompanjon Miha Breskvar, koji se uspješno bavi unapređenjem poslovanja poduzeća.

Ova dvojica pasioniranih nautičara i ljubitelja mora pronašla su način uz pomoć trećeg partnera, Ernesta Thomkea, kako dizajnirati i proizvesti jedrilicu za točno određenu kategoriju nautičara i staviti je na tržište na način posve različit od uobičajenoga.

Za ovu priliku u Izoli su našu dvočlanu ekipu pojačala još dvojica prijatelja - Željko Perović Hak, jedriličar i jedrar, s kojim je naš glavni urednik mnogo puta jedrio i koji je izradio jedra za *Pegasus*, te Matic Klemenc, nekadašnji novinar slovenskog *Vala* i voditelj marketinga *Elana* i *Greenlinea* i kojeg smo zamolili da fotografira brod kako bismo mu se mi mogli čim bolje posvetiti.

Pegasus smo zatekli vezanog bokom na lukobranu marine u Izoli. Neuobičajena zlatno-narančasta sjajna boja, glatkog i elegantnog trupa na kojem se zrcali more i odsjaj sunca prizor je koji ostaje u sjećanju. Kako na koncu uvijek prevlada izgled, možemo zaključiti kako *Pegasus 50* izgleda vrlo lijepo i da se vanjska linija uspješno uklopila u sportsku provu, visoki salon

*Udobnost
kokpita
na jedrilici
visoko
podize
ljestvicu*



Ispod stola i udobnih trosjeda nalaze se pristupi motoru i svim aparatima

Brod vrvi pametnim rješenjima kao što je otvor za konope

Hak je zadovoljan lakoćom upravljanja

Paluba je lišena suvišnih razina

i nadsvođen kokpit. Dugačke poglede zamjećivali smo i na licima prolaznika, nautičara u marini i jedriličara s kojima smo se mimoilazili ispred napućenog *morja* pred Izolom. To nam govori da se *Pegasus* uistinu na prvu razlikuje od ostalih pedesetica i jedrilica drugih dimenzija na tržištu, no za pravi doživljaj i iskustvo bilo je potrebno provesti na njoj barem jedan dan.

Misao kojom su se vodili Paš, Breskvar i Thomke dok su promišljali jedrilicu, poznata je uzrečica *Manje je više*, koja se često koristi, a nerijetko ne znači ništa. Ovdje to nije slučaj. Jednostavnost, praktičnost, promišljenost i kvaliteta vidljivi su u svakom pedlju ovog krstaša, a puni doživljaj lakoće upravljanja i osjećaja sigurnosti dolazi kada se podignu jedra. No, krenimo mi u obilazak broda.

Pegasus nas je u svakom pogledu ugodno iznenadio. Bez obzira na to što je riječ o prvom primjerku novog brenda, jasno je da su ga projektirali i gradili ljudi koji iza sebe imaju ogromno iskustvo. Vidi se to po detaljima, izuzetnoj kvaliteti gradnje i cjelovitosti projekta. Zato smo, kad smo obišli brod upitali Marka Paša koliko je zgotovljena jedrilica ostvarila viziju koju su on i Miha Breskvar imali u samom početku.

Mi smo od početka to ovako zamišljali i došli smo tamo gdje smo htjeli, kaže. Jedino je, priznaju, utrošak energije bio znatno veći od očekivanog. *Brod je na prvi dojam širok i moderan, ali trup je prilično konvencionalan*, objašnjava Paš koji je u karijeri sudjelovao u mnogim projektima, na kojima je zbog dizajna ili nečije izričite želje bio prisiljen raditi



TEST PEGASUS 50



Dizajnirana
za udobno,
jednostavno
i sigurno
jedrenje

određene ustupke. Sada je htio napraviti samo ono što je na brodu uistinu bilo potrebno. I dizajn i koncept interijera nastao je tako da su u nekoliko ciklusa izbacivali sve što je nepotrebno za ugodan boravak i sigurnost na brodu. Važno je pritom istaknuti da se ni u čemu nije štedjelo nauštrb udobnosti.

Primjerice, *Pegasus* ima predviđen prostor za ugradnju klimatske jedinice, ali je nepotrebna. U Izoli je na dan testiranja bilo 29 stupnjeva, a u marini gdje je cirkulacija zraka slaba, ta se vrućina u kokpitu, salonu i potpalublju nije osjećala. Slojevi materijala od kojih je izgrađena jedrilica, uz optimalan broj pažljivo postavljenih prozorskih otvora i dovoljan broj malih ventilatora u potpalublju pružaju ugodan zaklon od žarkog sunca. Ista stvar je s krmenom platformom koja je napravljena od karbona i tikovine, pa teži 40-ak kilograma, ali se podiže ručno ili električnim vinčom, bez nepotrebne hidraulike. *To je samo još jedna stvar koja se lako pokvari*, objašnjava Paš.

FUNKCIONALNOST PROSTORA

Zaštita od sunca je esencijalna za opušteno uživanje u kokpitu, pa uz široki arch, P50 ima i pomični soft top od sredine kokpita prema krmu, s dodatnim krilcima koja se odmotavaju sa strane archa prema bokovima za stvaranje prozračnog hlada. I tu se vidi posvećenost detaljima jer je za bočna krilca odabran mrežasti *Sunbrella* materijal s UV zaštitom, kroz koji cirkulira zrak, ali ne i kiša.

Neki brodovi danas, a i neki koje je i sam radio, nemaju veze s osnovnom fizikom, objašnjava Marko Paš. Važna je silueta, važne su proporcije, performanse, ali i neki osnovni zakoni fizike koje treba poštovati, posebno na moru. To se pokaže važnim kad zapuše iznad 25 čvorova, a njihova želja je bila napraviti brod kojim se bez problema jedri i na 25, pa i 30 čvorova.

Vratimo se na ono da se u promišljanju i izradi nije štedjelo na udobnosti. To je ujedno i razlog zašto su uložili puno energije u to da kokpit naprave ugodnim i da pruža osjećaj sigurnosti. Osjeti se to i u ergonomiji sjedenja punim ledi-

ma, uz što idu odgovarajuće dimenzije stola, hladnjaka, pristupa moru, prelasku iz kokpita na razmu. Kako smo u Izolu stigli ujutro, na brodu smo najprije doručkovali. Nas šestoro je bez gužve i spoticanja objedovalo u kokpitu i pritom nitko nije bio zakinut hladom i protokom zraka.

Mnogo pažnje posvetili su i prostoru ispod kokpita. Ispod udobnih ležajeva nalaze se veliki boksevi, napravljeni za jednostavno i lako dostupno održavanje. Paš dodaje kako su željeli postići da vlasnik ne bude u potpunosti ovisan o serviserima, te kao iskusni jedriličar konstatira da je jedna od slabijih strana nautičke industrije servis. To je stres za ljude.

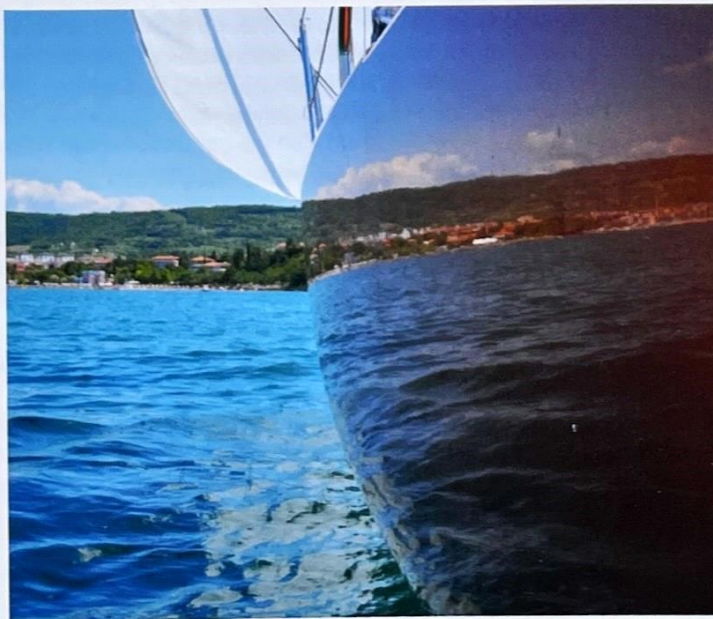
Postavili su si zadatak - Imaš brod od 300.000 eura, ne radi hladnjak, a nalaziš se u Grčkoj. I što sad? - te su razmišljali kako napraviti da vlasnik sam može jednostavno popraviti, promijeniti ili barem razumjeti što se događa. U lijevom servisnom dijelu je električnik, s desne tekućina, tako da je dostupnost i koncentracija svih pumpi i srodnih uređaja poput watermakera na jednom mjestu, što je jednostavnije i sigurnije. Zbog toga ispod samog poda na brodu nema ničeg osim tri kaljužne pumpe i dva servisna akumulatora u salonu.

Motor ima vrlo jednostavan pristup odozgo i s obje strane. Uz to, održavanje i postprodajnu podršku smatraju važnim segmentom poslovanja, pa iz *Pegasusa* najavljuju da će svoje klijente pratiti i nakon prodaje, barem jednom godišnje ili po dogovoru češće.

U samoj krmu nalazi se spremište za byboat dužine do 3,20 metara, što nije bilo lako postići sa spuštanim podom kokpita i kormilarskom pozicijom smještenom odmah iznad spremišta. Tu se ističe prednost dobre promišljenosti čitave jedrilice, te je zaista upravljivost u potpunosti moguća iz komotnog, nisko postavljenog i čistog prostora između kormila, bokova i krmenog zrcala.

UDOBAN I INOVATIVAN SALON

Naglasak je i na salonu, dok su pod provom pokušali biti čim racionalniji. Kao što je bilo

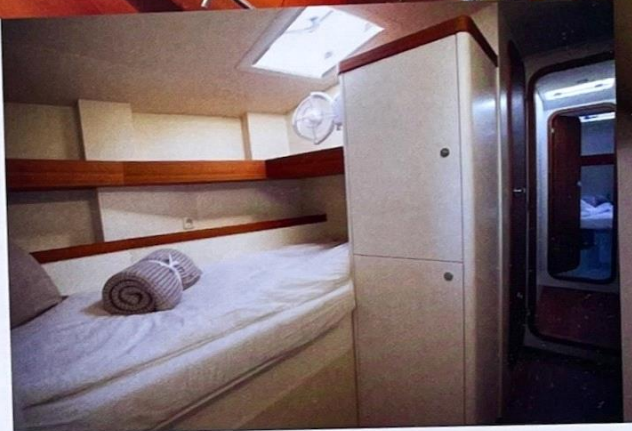


Jedinstvena
boja daje efekt
zrcaljenja na
bokovima

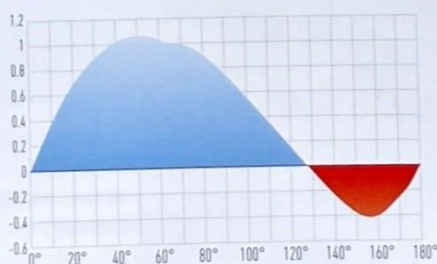
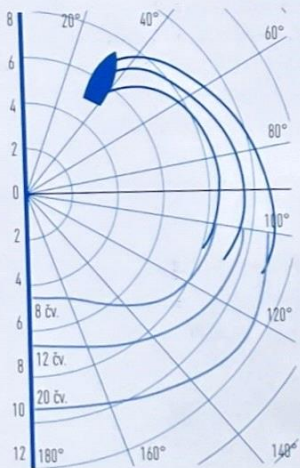


Čiste linije
i udobnost
navigacijskog
stola

Kuhinja je
jednostavna za
održavanje



Dodatni
ležaj u
prolazu



jasno već iz renderinga i presjeka jedrilice, iz kokpita se lako prelazi u prostran salon u kojem se nalazi odlično opremljena te funkcionalna kuhinja s električnim štednjakom, kombinacijom obične i mikrovalne pećnice, puno skladišnog hladenog prostora i mogućnosti ugradnje dodatnih kuhinjskih aparata. Mjesta za pospremanje suda je mnogo. Tu je i prostran i čvrst hidraulični stol, za kojim bez naguravanja može objedovati šestoro ljudi. Ovdje dolazimo do inovativnosti koja će, sigurni smo, obilježiti krstarenja P50. Gotovo polovica salona nalazi se na električnom pomičnom postolju od karbonskih vlakana i teži svega 50 kg. Kod jedrenja brod se naginje, a ova pomična platforma elektroničkim nagibom omogućuje vodoravno poravnanje, što je zbilja gušt iskustvo.

U prednjem dijelu salona s lijeve strane nalazi se udobna i visoko postavljena skiperska sofa za noćnu plovidbu, pred kojom je ploter i navigacijski stolić. Tu se može udobno smjestiti, kontrolirati plovidbu, a po potrebi i zakunjati. Između kuhinje i blagovaonice je prolaz koji vodi prema kabinama. Na podu je u cijeloj dužini postavljena tikovina. Od istog drva napravljeni su i svi elementi, čime je postignut sklad. Klupčice i dijelovi koji se hvataju rukama presvučeni su pravom, dok su zidovi salona obloženi umjetnom kožom.

Pramčani dio Pegasusa namijenjen je spavanju. U njemu su dvije kabine i zaseban ležaj. Gazdinska kabina smještena je uz desni bok broda. U njoj je bračni krevet i dovoljno ormarića za odjeću. Njoj pripada kupaonica s odvojenim tušem i WC-om. Druga kabina s dvostrukim ležajem smještena je u pruvu. Oni koji u njoj spavaju, upotrebljavat će WC s umivaonikom i ormarićima i odvojenu s tuš-kabinu smještenu lijevo od hodnika. Uz lijevi bok broda smješten je udoban ležaj za jednu osobu, otvoren prema hodniku.



Usporedimo li ovaj dio jedrilice s modernim pedeseticama, lako ćemo zaključiti da je kabinama namijenjen znatno manji dio potpalublja, ali to je i bila namjera projektanta. Napraviti brod kojim će dugo ploviti malobrojnija posada.

ZA SVAKI PROBLEM POSTOJI RJEŠENJE

Marko Paš u razgovoru o dizajnerskim rješenjima P50 često vuče paralelu s dizajnom *Shipmana 63* na kojem je radio, a karakterizirao ga je nedostatak manevarskih mogućnosti u malim prostorima marina. Pokazalo se da je problem izazvan malom površinom kobilice.

Računalna analiza im je za P50 pokazala da treba imati kolumbu lateralne površine 2 posto *sail plana* kako ne bi gubila pravac u jedrenju, a da bi se i dalje moglo manevrirati u skućenim prostorima marina i lučica.

Kako ne bi gubili u performansu i udobnosti, proračunali su da je idealna lateralna površina 2,4 posto *sail plana*, odnosno malo veća nego što računalni minimum nalaže. Da su napravili klasično rješenje jednim listom iste površine, kobilica bi bila debela i duboka kao na Beneteau 57. Želeći to izbjeći, razgovarali su s Giorgiom Provincialijem iz *American Magic AC teama* i Guillaumeom Verdierom iz *Emirates Team New Zealanda* i upitali ih za savjet što napraviti. Guillaume je predložio kolumbu s dva krila, dizajn kakav je razvijen za America's Cup 1994. godine.

Počeli su s dva jednaka krila, a onda se pokazalo da trebaju dva različita. I to prednje manje koje ubrzava stražnje krilo kolumbe. Nakon što su napravili računalnu usporedbu prelaska preko Atlantskog oceana Pegasusom s jednostrukom kolumbom, a zatim s dvostrukom, ispalo je da je dvostruka 13 sati brža od klasične. Pa su je i radi toga odlučili primijeniti. Prednji list širok je 45 cm, a stražnji jedan metar. Između krila kobilice je 60 cm udaljenosti, a povezuje ih

masivni bulb. Sve je izliveno u jednom komadu čelika. Najprije su napravili krila i stavili ih u model za bulb, a zatim je oko donjeg profila izliven olovni bulb. Trup je na mjestu gdje je obješena kolumba ojačan sa 6,5 cm debelom pločom.

BRODOGRADNJA SUVREMENIM MATERIJALIMA

Trup je napravljen od karbonskih vlakana, čime je brod dobio čvrstoću. Budući da karbon nije elastičan, on bi pri udarcu u rivu puknuo i na mjestu udarca nastala bi rupa. Zato je preko njega još i sloj vinylester, čime je postignuta elastičnost i izuzetna glatkoća vanjske površine.

Paluba je napravljena od karbona i presvučena tikovinom. Jarbol je Sparcraft performance, u potpunosti od karbona, no radi se zapravo o jarbolu Lorima kojeg je Sparcraft kupio. Riječ je o tvrtki koja gradi jarbole za velike trimarane i tehnički superiorne jedrilice kao što su IMOCA 60.

Svaki WC ima zasebni polietilenski holding tank. Zanimljiv je i tank goriva. Njega su radi veće autonomije i specijalnih dimenzija dali



Kabina u provi pristojne veličine

Vlasnička kabina s vlastitom kupaonicom



PEGASUS 50

Dužina preko svega:	15,98 m
Dužina trupa:	14,95 m
Dužina na vodnoj liniji:	14,30 m
Širina:	4,82 m
Gaz:	2,30 m
Visina maksimalna:	21,90 m
Istisnina:	12.300 kg
Spremnik vode:	740 l
Spremnik goriva:	480 l
Motor:	Volvo Penta 75 KS
Generator:	Fisher Panda 3,6 kW
Glavno jedro:	69,28 m ²
Genova furling 104%:	66,96 m ²
Stay sail flok:	37 m ²
Furling code 0:	110 m ²
Genaker:	175 m ²
I:	19,76 m
J:	6,14 m
P:	18,85 m
E:	5,52 m
ISP:	20,66 m
Kategorija:	A Ocean
Cijena:	850.000 eura

Proizvođač: Pegasus Yachts d.o.o.,
Celovška 280, 1000 Ljubljana, Slovenija;
tel.: +386 41 370 107, +386 41 686 09,
e-mail: marko@pegasus-yachts.com,
miha@pegasus-yachts.com,
www.pegasus-yachts.com

izraditi od inoksa u slovenskoj manufakturi koja se inače bavi *custom made* spremnicima za kamione, te su napravljeni da budu izdržljivi.

Pozicioniran je u salonu ispod pomične garniture, a zbog atraktivnog izgleda nisu ga u potpunosti sakrili.

Pogon je klasičan dizelski Volvo Penta sa 75 konjskih snaga i jednim sail driveom. Motor je pozicioniran ispod stola s ugrađenim hladnjakom u kokpitu, te se do njega može prići odozgo i s obje strane. Po potrebi vrlo ga je lako u cijelosti izvaditi pomoću dizalice na archu iznad kokpita, što smanjuje troškove popravka i održavanja.

Uz alternator kojim se puni jedna starter i dvije servisne litij-ionske baterije, P50 raspolaže i vodenim generatorom električne energije kojim proizvodi *struju* tijekom plovidbe, bilo na jedra ili na motor, a usporavanje je gotovo zanemarivo.

Iznad salona, na palubi su postavljeni solarni kolektori pa u kombinaciji već pri slabom vjetru brod generira preko 10 ampersati struje.

JEDRENJE S HIDRAULIČKIM KORMILOM

Uvjeti za jedrenje nisu bili baš idealni za test, ali bili su onakvi na kakve ćemo često naići na Jadranu. More je bilo gotovo mirno, puhao je lagani sjeverozapadnjak, čija brzina niti u jednom trenutku nije prelazila sedam čvorova. U takvim okolnostima većina nautičara neće ni pomisliti dignuti jedra, a mi smo se pitali kako će se dvanaest tona teška jedrilica s ne baš pretjerano velikom površinom jedara izrađenima od hydraneta, idealnog materijala za brzo krstarenje ponašati u takvim okolnostima. Naše dvojbe odmah je raspršio Hak koji je *Pegasusom* jedrio nekoliko dana ranije pri istoj snazi vjetra i otkrio da i pri takvom vjetru vrlo zadovoljavajuće jedri. U to smo se uvjerali čim smo zajedrili. S niti pet čvorova vjetra jedreći u orcu od 60 stupnjeva postizali smo brzinu od 4,4 čvora. Kad je vjetar pojačao na 5,7

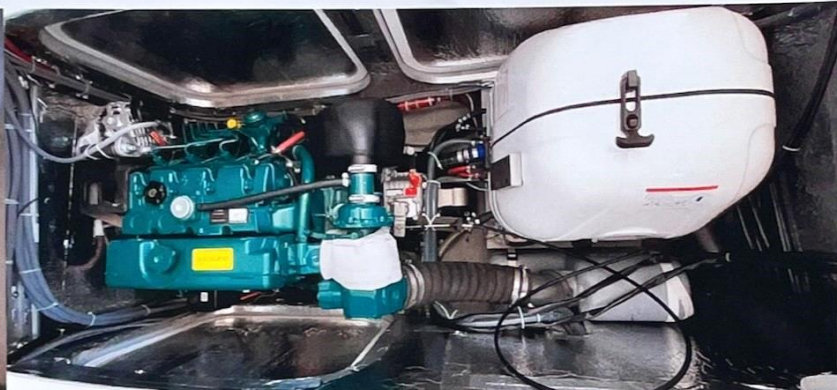


U prvom dijelu kupaonice je prostrana klupa i široki umivaonik



čvorova, podigla se i brzina na 4,7 čvora, a kad je zapuhalo 7,4 čvora, brzina nam se popela na 6,6 čvorova. Mi smo bili iznenađeni, a Hak zadovoljan. U prosjeku je to 86,56 posto brzine broda u odnosu na spomenutu brzinu vjetra.

Njegova je ocjena, s kojom smo se svi složili, da brod izuzetno dobro ide po laganom vjetru. Ima jaku inerciju. Kad smo virali, s 4,5 pao je na 3,7 i odmah se počeo dizati. Za veliki brod po malom vjetru vrlo dobro klizi. Inače, jedrilica ovakvog deplasmana koja ima inerciju, u pravilu se teško kreće. Međutim *Pegasus* vrlo lako dobije brzinu, a inercija mu pomaže da je ne izgubi. Odabrana površina jedara uvjetovana je namjerom da se čim duže jedri bez kraćenja. Kako se uobičajeno pretpostavlja da se po slabom vjetru neće kretati dovoljno brzo, ipak se primjenjuje dupla genova, ali ovdje za tim nije bilo potrebe. Ostala dva prednja jedra su stay sail površine 37 kvadrata i ogroman genaker površine 175 kvadrata. Kad smo zaplovili niz vjetar s genovom, brzine su bile nešto slabije. Pri vjetru snage 6,6 čvorova i realnom kutu vjetra od 240 stupnjeva plovili smo brzinom od 4,7 čvorova. No, genaker je očekivano ubrzao stvar. Jedreći s



Do motora i baterija lako se dolazi



Pregledno praćenje elektroničkih uređaja i rada sustava

vjetrom gotovo u čistu krmu uz vjetar od 8 čvorova, dostigli smo brzinu od 5,3 čvora.

Zahvaljujući dobro pozicioniranim prozorima, iz pozicije kormila i kokpita P50 pruža vrlo dobru vidljivost prema naprijed, ali i na jedra i u drugim smjerovima. Samo kormilarenje *Pegasusom* uistinu je posebna je stvar. Kormila su hidraulična, a hidraulika je različita od one na koju smo naviknuli. Čim puštiš kormilo, uvijek imaš osjećaj gdje brod sam *hoće ići* pa to i kontroliraš. Toga ovdje nema i treba se naviknuti, ali zato na okretu s genakerom okreneš kormilo za 10 stupnjeva, brod se polako okreće i pojlabandu napraviš sam. Kako je princip *Pegasus Yachtsa* da se brod mora doživjeti da bi ga se u potpunosti razumjelo, sigurno ćemo još koji put zaploviti na P50, a idući put nadamo se jačem vjetru.

BEZ FIGE U DŽEPU

Cijena ove jedrilice je nešto više od 850 tisuća eura, što je znatno niže od konkurentnih 50-ica. Pritom je važno reći da brod u toj cijeni dolazi kompletno opremljen. Spomenuta filozofija *Manje je više*, koju su pratili i iza koje stoje, odlično funkcionira bez trunke nedostatka. U *Pegasusu* smatraju da će njihov pristup prepoznati svi pravi jedriličari, a P50 i cilja na takve klijente koji iza sebe imaju iskustva sa sličnim brodovima, ali im godine ne dozvoljavaju plovidbu kakvu bi htjeli iz više razloga, i tu oni pronalaze svoju nišu. Jedan od razloga su jednostavnost i funkcionalnost koje se provlače od početka do kraja. Njihova istraživanja pokazala su da jedriličari nakon 50. godine obično jedre kao bračni par, ili uža obitelj, dok se društvo koje je ranije imalo vremena, volje i snage za jedrenje, sada sve teže nalazi. Nakon dana provedenog na *Pegasusu* i svega onoga što smo o toj jedrilici saznali, nekako smo uvjereni da će Marko i Miha pronaći dovoljno onih kojima će *Pegasus 50* biti najbolje društvo i tako uspješno nastaviti svoj projekt. ●