



## DRUŽINSKI DIRKALNIK

besedilo in foto **Julijan Višnjevec**

# Reacher 780

*Sodobna dnevna jadrnica za regate bi morala nuditi jadralske zmogljivosti kot reacher 780. Tudi sodobna družinska jadrnica bi morala nuditi udobje kot reacher 780. Kombinacija obeh svetov, po drugi strani pa nasprotujočih si lastnosti je torej reacher 780. Justinov projekt, s katerim je ponovno dokazal, da je mogoče hitro jadrati, a si obenem privoščiti nekaj udobja, je bil premierno predstavljen na navtični razstavi v Tullnu, mi pa smo z njim premierno zajadrili v domačem morju pred Izolo.*

**Z**godba jadrnice reacher 780 je prav posebna in zanimiva. Če se povečini ladjedelnice odločijo za nov model po skrbni proučitvi vseh analiz trga, po prodajni strategiji in potrditvi nadzornega odbora, tukaj ni bilo tako. Odličnega slovenskega navtičnega arhitekta je nekega dne poklical Luka Krejčí, idejni oče re-

acherja 780. Razlog je bil v tem, da sta si z bratom želela kupiti hitro jadrnico z nekaj udobja za družinske počitnice, vendar tega v ponudbi aktualnih plovil nista našla oziroma so bila taka plovila zanj nedostopna. K razdelani ideji in jasni viziji jima je do proizvoda pomagal Andrej Justin, vsa ostala dela pa so opravili v ladjedelnici Spee-

dart v Varaždinu. Pravzaprav so zadnja štiri leta naporov, dogovarjanj in usklajevanj zdaj že zgodovina. Zaplula je reacher 780, jadrnica, ki veliko obeta. Na prvem preizkusu pa smo si veliko obetali tudi mi, kajti vedeli smo, da prihajamo na pravi jadralski bolid, nismo pa vedeli, da so vsa štiri ležišča pod palubo daljša od 2 m.



### Reacher 780. Kdo sem?

Vseeno je treba nekaj besed namečiti ozadju tega projekta, saj je nedvomno pritegnil pozornost, kajti danes ni ravno veliko pogumnih posameznikov, ki se lotijo gradnje lastnega plovila, brez da bi za seboj imeli vrečo novcev. Dve leti je trajalo, da je Luka s svojim bratom natančno razdelal željo in potrebo po lastni jadrnici. Sam je celo narisal notranjost jadrnice, saj je želel, da bi se lahko z njo odpravil na regatno polje, obenem pa na družinske počitnice za konec tedna ali kakšen dan dlje. Osrednje vodilo so bila enostavno upravljanje, minimalno število vrvi in opreme ter zmogljive in konkurenčne jadralne lastnosti. Osnova notranjosti so bila štiri ležišča (tudi za višje osebe), enostavna kuhinja in toaletni prostor po vzoru avtodomov oziroma kamping rešitve. Zadnje so cenejše, predvsem pa jih je mogoče enostavno odstraniti takrat, ko je treba jadrnico olaj-

šati zaradi merjenja moči na regati. Kot vsak projekt je tudi njun presegel prvotne načrte za polovico, tako jima je kljub velikemu zanosu ostalo le malo sredstev za prodajno strategijo. Med trajanjem projekta sta se tudi odločila, da bosta svojo jadrnico poimenovala »reacher«, kar zveni bolj meddržavno, in jo ponudila enako mislečim posameznikom z enakimi ali podobnimi željami. Kalupi so bili namreč narejeni za serijsko proizvodnjo, zato reacher 780 ne bo ostal osamljen. V to smo prepričani. Po projektih se je seveda našla ladjedelnica, ki je imela posluh za projekt in je obenem imela izkušnje s sodobno tehnologijo. Ladjedelnica Speedart iz Varaždina je znana po izdelavi tekmovalnih kajakov iz ogljikovih vlaken in po znanju o gradnji z epoksi smolami, iz katerih je zgrajeno tudi plovilo reacher 780.

Prva dva trupa sta narejena skupaj s palubo v epoksi steklu, PVC-

#### Andrej Justin:

*"Osnovna vodila pri projektu reacher 780 so bila: 1 – nizki stroški prevoza, priveza in vzdrževanja; 2 – notranjost, ki je dovolj udobna, zračna, svetla in opremljena z vsem, kar rabi (po srcu) mlada družina pri krajšem križarjenju ali regatna posadka med vikend regato; 3 – brezkompromisne pomorske lastnosti in hitrostrana/regatna zmožnost."*

-peni z vakuumsko infuzijo in tempranjem (angl. *post curing*). V prihodnje bo epoksi zamenjal vinilester steklo, vakuum in tempranje pa ostaneta.

#### Racer-cruiser

»Naziv niti ni toliko pomemben kot same lastnosti jadrnice reacher 780,« je odgovoril Luka na vprašanje, kam spada njihova jadrnica, in nadaljeval: »Predvsem je bilo pomembno izbrati kakovostne materiale, kot je epoksi smola z dodatki ogljikovih vlaken, vse izdelano v vakuumski infuziji. Vsi sestavni deli so narejeni s pomočjo sodobne tehnologije, nekaj kosov, kot sta krmilna lista in kosnik pa iz karbon epoksi laminata, s pomočjo vakuumске infuzije.«

»Prve idejne projekte smo razvili pri dolžini trupa 7,5 m, vendar se je vse zamišljeno tako s funkcionalno-ergonomskega kot hitrostnega in nenazadnje estetskega



1



2



3



4



5

vidika lepo izšlo pri rahlo daljšem, 7,8 m dolgem trupu,« pojasni Andrej Justin.

»Jadrnica je tako zunaj kot znotraj zelo čistih in enostavnih linij. Vsa palubna oprema je dobro dimenzionirana, premišljeno razporejena in vrhunskega porekla (vse do vrvi), kar je najboljša garancija za hitro, učinkovito nastavljanje jader in malo vzdrževanja. Notranjost je minimalistično opremljena in nudi bivalno udobje in občutek prostora večje jadrnice. Pri oblikovanju trupa smo ostali zvesti osnovnemu konceptu zgiba na boku, ki povečuje stabilnost (beri hitrost) barke in pride najbolj do izraza pri bočnem vetru, istočasno pa povečuje hidrodinamični vzgon ter tako olajša preseganje trupne hitrosti (glisiranje). Zaradi jadrnanja proti vetru smo se odločili za navpično dvizžno kobilico, ki je pri teh dimenzijah/masah še dovolj enostavna za izdelavo in rokovanje. Ne glede na zapletenejšo izvedbo (posebej če želiš vse vzvode skriti) smo se odločili za dva (dvizna) lista krmila, saj omogočata pri jadrnanju v

**foto 1:** Kokpit je širok za polnoštevilčno posadko, a obenem ima klopce za družinske počitnice s skladiščnim prostorom (na desni strani).

**foto 2:** Skladiščni prostor v premcu za sidro in vrvi.

**foto 3:** Prostor v krmu z ležiščem za dve osebi, postavljen prečno na os plovila.

**foto 4:** Ležišče v premcu za dve osebi je izjemnih dimenzij.

**foto 5:** Skladiščni prostor v krmu, kjer se med jadrnanjem hrani zunajkrmni motor. Za spravo in montažo zunajkrmnega motorja so nameščena priročna vodila.

močnejšem bočnem vetru več nadzora, zaradi manjše omočene površine pa tudi višje hitrosti jadrnanja v vseh razmerah,« je zaključil Andrej, vidno zadovoljen nad uspehom projekta.

### Na palubi in pod njo

Tisti pozornejši Valovi bralci boste kmalu ugotovili podobnosti plovila reacher 780 s projektom L-30, oba sta projekta Andreja Justina. A v resnici ni toliko skupnega, saj sta imela naročnika drugačne želje in zahteve, zato vsak projekt ugotovi željam naročnika. Reacher 780 ima za upravljanje dveh krmilnih listov na krmu argolo s podaljškom. Za propulzijo je predviden zunajkrmni motor, ki ga pospravimo po za to pripravljenih profilih (saneh) v za to namenjen prostor – v skladiščni prostor zadnjega dela kokpita. Patent, na katerem motorja ni treba sneti z vpetja in na katerem enostavno drsi iz krmnega zrcala v skladišče, ni bil še čisto izpopolnjen, a prav gotovo je ideja genialna. Poleg motorja in rezervoarja goriva je v tem skladišču

na krmu (170 cm x 130 cm) z globino 60 cm na razpolago še veliko prostora za ostale pripomočke ter opremo. To skladišče bomo nujno rabili, ko se bomo odpravili na potep za konec tedna. Kokpit je prostoren in njegova velikost je 290 cm x 185 cm, kar omogoča nemoteno gibanje posadke med resnim jadrnanjem. Za dviznice je samo en vitel, postavljen na strehi kabine, zaradi tega pa so vhod v notranjost pomaknili na levo stran, kar je zanimiva rešitev, obenem pa dobili nekaj prostora z največjo višino pod palubo, kamor je potisnjen preprost toaletni prostor. Ob toaletnem prostoru je ob boku narejen prostor za prenosni hladilnik, na nasprotni strani (simetrično gledano) pa ima svoje mesto kuhinja z izplakovalnikom in majhno omaro za posodo. Delovna površina je namenjena uporabi prenosnega plinskega kuharjnika.

V kokpitu je ob klopeh na levi in desni strani, dolgih vsega 134 cm, par vitlov, ki bo služil za upravljanje s škoto glavnega jadra in ostalimi škotinami. V klopici na desni

strani je še en skladišni prostor, dolg je 80 cm, širok 40 cm (toliko kot klop), globok pa 30 cm.

Za krmarja je na zadnjem delu krme, kjer je čez celotno širino drsnik z vozičkom, za škoto glavnega jadra, še opora za noge. Drsnika za prednje jadro sta nameščena ob jamboru, a ne vzdolžno, kot bi si mislili, temveč prečno, škotina pa teče skozi očesa, ki se lahko spuščajo ali pritegujejo, s tem bomo še natančneje trimali prednje jadro. Na premcu je klasičen sidrnik z dovolj prostora za sidro in vrv. Kosnik se s svojimi 130 cm enostavno namesti ali odstrani, ko želimo na primer privezati jadrnico s premcem ob pomol.

V notranjosti bomo v premcu našli dvojno ležišče z dolžino 225 cm in ob glavi širino 190 cm, pri nogah pa 80 cm. Višina nad ležiščem je več kot 93 cm, svoje pa dodaja še nekaj naravne svetlobe, ki prihaja skozi veliko strešno okno. V krmi je še drugo zakonsko ležišče, postavljeno prečno glede na osrednjo os plovila. Lahko pa so ležišča ločena na levem in desnem boku, postavljena vzdolžno, a bomo v tem primeru žrtvovali toaletni prostor.

## Na jadra

Na morju se je ravno razvijal maestral, ki je obetal nekaj jadrlnih užitkov s plovilom reacher 780. Priloga jader, še zadnji hitri pregled in nastavitvev motorja na krmo ter krmil v svoja ležišča in že smo drseli med privezanimi plovili v marini. Zaradi sistema vpetja motorja je bilo zaznati nekaj več tresljajev, saj je profil slonel na trupu brez kakršnih koli blažilnikov. Že en kos gume bi veliko pripomogel. A naš preizkus se tokrat ni osredotočil na Yamahin zunajkrmni motor s 6 KM (4,5 kW), temveč na jadrnanje. Po nameščenem kosniku smo bili pripravljeni za dvig glavnega jadra iz lazy jackov, prednje jadro se enostavno odvijje. Kmalu je veter napolnil jadra in že smo zajadrili ne preveč ostro v veter jakosti 7 vozlov

in dosegli 5 vozlov hitrosti. Prenosni instrumenti na kabini so lepo vidni s kramarskega mesta in so pokazali, da se je veter malo okreplil. Z dobrimi 11 vozli vetra v krmo dvignemo 65 m<sup>2</sup> velik genaker. Šest nas je na jadrnici in bojim se, da zaradi teže ne bomo presegli trupne hitrosti. A kmalu ugotovim, da sem se zmotil, val na krmi se odlepi in že glisiramo s 7,7 vozla hitrosti. Morje je bilo rahlo vzvalovano in vsi prisotni smo pod vplivom čustev, kajti reacher 780 je presegel vsa pričakovanja. Za krmilom je bilo delo enostavno, dobro uravnoteženo krmilo ni kazalo odpora, čeprav smo pretiravali z genakerjem in vožnjo v veter vse nekje do skrajne točke, približno 60°, ko se je podrl. Določeni čas je hitro minil in že so na pomolu čakali mogoči kupci. Po hitrem ogledu sem opazil, da so jadranci, kajti vsi so bili že v jadralski opremi, kar nakazuje, da so zainteresirani v večini strastni jadranci.

## Sklep

Reacher 780 je predstavnik sodobnih jadrnic z izrednimi jadrlnimi lastnostmi in nekaj udobja pod palubo. Z bočnima oknom na krmi in okni na kabinskem delu je pod palubo nekaj več svetlobe, zato je jadrnica primerna za vikend izlete z družino ali prijatelji. Navdušeni bodo tudi tisti višje rasti, kajti vsa ležišča so večja od 2 m. A bolj kot enostavno udobje pod palubo je pomembno jadrlnu ugodje z eno-



### Andrej Justin:

*"Reacher 780 bo s svojimi jadralskimi lastnostmi, sorazmerno udobnostjo, neobremenjujočo se uporabnostjo in dostopnostjo našel svoj krog privržencev, ki jim je bolj kot do nevoščljivosti sosedov do lastnih užitkov in neobremenjenega veselja pri uporabi – to je Golf GTI brez napisov, za tiste, ki jih jadrnanje in morje veseli zaradi njih samih in ne zaradi drugih."*

stavnim jadrnanjem. Minimalno število opreme popolnoma zadošča za natančno nastavitvev jader, ki nudijo enostavne rešitve in kar nekaj privarčevanega denarja na ta račun. In še zaključni račun, ki govori o plovilu reacher 780, pripravljenim za jadrnanje: že od 46.650 EUR brez DDV. □

## TEHNIČNI PODATKI

<b>DOLŽINA ČEZ VSE S KOSNIKOM:</b>	9,24 m
<b>DOLŽINA TRUPA S KRMILI:</b>	8,10 m
<b>DOLŽINA TRUPA:</b>	7,80 m
<b>ŠIRINA:</b>	2,54 m
<b>IZPODRIV:</b>	1.150 kg
<b>UGREZ (Z DVIGNJENO KOBILICO):</b>	1,80 m (0,50 m)
<b>BALAST:</b>	525 kg
<b>LEŽIŠČA:</b>	4
<b>MOTOR:</b>	zunajkrmni ali Torqeedo 2.0R
<b>NAJVEČJA MOČ:</b>	7,4 kW
<b>GLAVNO JADRO:</b>	25 m <sup>2</sup>
<b>PREDNJE JADRO:</b>	16 m <sup>2</sup>
<b>GENAKER:</b>	65 m <sup>2</sup>
<b>OBlikOVANJE:</b>	Justin Yacht Design
<b>ZASNOVA:</b>	Reacher team

### Dodatna oprema (cena brez ddv):

Avtomobilska priklopa: 3.800 €; prenosni akumulator 400 Wh z razsmernikom in priklop (12 V/220 V/USB): 780 €; kopalna letev: 170 EUR; prenosni hladilnik 40 l, 12 V: 520 €; prenosni dvojni kuhalnik: 60 €; jambor iz ogljikovih vlaken: 6.500 €; brezžični instrumenti Tacktick (jakost vetra, hitrost, globina): 1.900 €.

[www.reacher780.com](http://www.reacher780.com)