

MOTORBOAT & YACHTING

DÜNYANIN BİR NUMARALI YELKEN DERGİSİ
YACHTING WORLD
EN ÖZEL KONULARIYLA BURADA

**HEM YARIŞ
HEM DEVRİALEM**
DÜNYAYI DOLAŞAN YARIŞLAR

**MOTORBOAT
AWARDS
2024**

DİZEL MAKİNELER
PAZARA YENİ SOLUK

ÖDÜLLÜ TEKNELER
SINIFININ EN İYİLERİNİ AÇIKLIYORUZ

ISSN 1307-9506



9 771307 950602



**HAFTA SONU
KONFORU**

Flipper 900 DC

YÜKSEK PERFORMANSLI
KÜÇÜK KAMARALI
AİLE TEKNESİ

SWAN 55

Modern bir yüksek süratli gezi teknesi herkes için her şeyi yapabilir mi? Yachting World İngiltere editörü Toby Hodges Nautor'un onlarca yıllık deneyiminin böyle bir işi başarıp başaramayacağını görmek için ilk Swan 55'i test ediyor.

Modern bir performans gezi yatu seçmeye geldiğinde, mevcut tasarım ürünlerinin çoğunun, özellikle Akdeniz'de konuşlu markaların üretimi olanların veya daha ılıman bölgelerde yelken yapmayı hedefleyenlerin çok benzer eğilimleri paylaştığı söylenebilir. Ve mantıklı nedenleri var; uzun su hatları, kıça kadar taşınan hacimli gövde formları, çift dümen ve palaları, geniş güverte ve havuzlukların kazandırdığı birçok niteliği bunlar arasında sayabiliriz. Bunların hepsi sizi yeni Swan 55'in pek çok diğer model gibi aynı yolu izlediğini düşünmeye yönlerebilir.

Ancak bu çok önemli bir şeyin, tek satırda birçok tartışmaya son verecek bir gerçeğin unutulması demek olur; "Bu bir Swan". Modern gezi teknelerinde en ünlü isim olan Finlandiyalı tersane bu boyda tekne üretiminde tam 50 yıllık deneyime sahip. Markanın ilk S&S 55'i 1970 yılında suya inmiş, 80'lerin sonlarında Swan 53 bugünkü 55 gibi German Frers tarafından çizilmişti. Sahibi İtalyan olan üretici, pazarlarını iyi tanıyan Arjantinli tasarımcıyı uzun süredir el üstünde tutuyor ve bu boyda ve türde bir tekne üretirken son derece rahatlar.

Nautor Swan bir "eğlence" vurgusu yapmakla birlikte, bu modeli bir açıkdeniz gezi teknesi olarak tanımlıyor. Bazıları vasatta havuzluk veya daha korunaklı bir dümen konumunun okyanus seyirleri için daha önemli olduğunu düşünse de Swan modern formatlarının sunduğu dümen keyfi ve güverte alanlarını arayan daha büyük bir çoğunluğu tanıyor. Bundan 55ft'lik modelin uzun mesafeli gezilere uygun olmadığı anlamı çıkarılmasın, sadece öncelikli amacının çok keyifli yelken seyirleri yapan bir tekne yaratmak olduğunu anlatmak istiyoruz. İşin keyifli kısmını Haziran 2023'te Toskanada denize inen ilk tekneyle seyir yaparak denedik. >>>

Fotoğraf: Nautor Swan/Maurizio Paradisi

Aile gezi teknesi olduğu için yatma açılarının en azına inmesi hedeflenmiş.



Fotoğraf: Eva-Sirna Kjellman

55 iyi bir form dengesine ve uzun ve alçak hatlara sahip. Vasattaki lumboslar standart, baş ve kıçtakiler opsiyonel. (Üsste)

Alegher ile Swan'ın Pisa'nın 100km güneyindeki Akdeniz üssü Scarlino'dan denize çıkıyoruz. Şansımıza yaprak kıpırdamayan bir sabahın sıkıntıları öğle sonrasında beklenen rüzgârın gelişyle dağılıyor. Hava cam gibi bir denizden, gerekli yelken trimini yapabileceğimizden daha kısa sürede dört kuvvet lodosa dönüyor. Swan 55'in bu duruma yanıtı yatmak, tam su hattı üzerinde hızlanmak ve belli bir açıda kalmak oluyor. Gerçekten de Swan Frers'in tekneyi yatma açısını 20 derece civarında tutacak şekilde tasarladığını ve bunun orsa seyrinde maksimum güç ve asgari sürtünme kaybı sağlamak adına 55'in gövdesi için optimum yatma açısı olduğunu teyit ediyor. Frers palaların da bu açıda en iyi şekilde çalışabilmeleri için gövdede oyuntular tasarlanmış, rüzgârüstü dümen neredeyse sudan keserken su altındaki pala dikeye yakın konuma geliyor. "Bunlar aile tekneleri, bu nedenle yatmayı en aza indirmek istiyoruz" diyor Swan'dan Vanni Galgani ve doğrultma momentinin sadece salmadan değil, bir bölümünün de gövdeden kaynaklandığını ekliyor. Bununla beraber, açılı dümendeki büyük ayak desteklerini kullanmayı gerektirecek seviyede ve güverte altında baş tarafa giderken tavandaki sağlam tutamağı sıkıca tutmak zorunda kalıyorum. Ancak, 55'in yüksek sürat, his ve yatmayla göstermeyi sürdürdüğü tutarlılığı tekne için gerçek bir değer ve güvenilir süratli ve

konforlu bir seyri işaret ediyor. Alüminyum arma standart, ancak bu boyda alıcıların neredeyse tamamı karbonu seçiyor, test teknesinin sahibi de bunlardan biri. Bir gezi yelkencisi olmasına karşın, daha tipik V bumba yerine yarış stili düz bumba ve standart yüzde 110 cenova yerine oto-tramolalı flok seçmiş. Orsa seyrinde küçük bir flok bir trinketiyle geleneksel olmayan bir birleşim yaratıyor ve apaz seyrinde sarma sistemli yelkenlerin daha çok kullanılması hedefleniyor.

11-15 knot rüzgâr ve artan dalga yüksekliğiyle orsada 55, 26 derece hissedilen veya 40 derece gerçek rüzgârdaki 7-7,4 knot ortalama süratler yakalıyor. Yüzde 80 flok ve üst binanın iç kısmındaki boyuna raylarda çalışan ıskotalar orsa açısını daraltmaya yardım ediyor. Öte yandan tramola açılarını hesaplamak trinket ıstralyası ve flok sarma sistemindeki bir sorun nedeniyle tramola için kavança atmak zorunda kalmamız nedeniyle zor oluyor.

TEMİZ GÜVERTE TASARIMI

Düzgün ıskota açılı ve donatılış şekli güverte tasarımının oluşumuna yardım ediyor. Mezarnalar kışa kadar uzanarak dümenciye kuru bir oturma yeri sağlarken havuzluk için oldukça iyi bir korunma yaratıyor. Ayrıca bu mezarnalar kışa doğru genişlediğinden 58 ile aynı havuzluk genişliği >>>



Nautor Swan/Maurizio Paradisi



Eva-Sirna Kjellman



Fotoğraf: Nautor Swan/Maurizio Paradisi

Dönüştürülebilir masalar havuzluk boyunca geçişi kolaylaştırıyor ve aşağı indirildiklerinde tam boy güneşlenme alanları yaratıyor. (Solda ve ortada) Yeni katlanır kış ayna tasarımı. (Sağda)

Kıç omuzluklardan dümen tutulan sportif bir tekne, 55'in vinç ve kontrol halatları yerleşimi zekice düzenlenmiş.

yakalanabiliyor. Genişletilen alan aynı zamanda her iki tarafta da altı kısırmalı kilit için yer sağlarken flok ıskotalarının üst bina üzerinde uzanan tünelleri güvertenin çaparızden arınmasına yardımcı oluyor.

Nautor denenmiş bir vinç yerleşimi kullanmış, her iki tarafta ön saha yelkenlerinin ıskotaları ve kontrol halatları için ikişer ve merkezde anayelken ıskotası için bir vinç bulunuyor. Bunların hepsi aynı boy (böylece ıskotaların aktarılmasına olanak veriyorlar), hepsi elektrikli ve dümenden erişilebilir konumlarda. Evet, bu 58'dekine benzer bir yerleşim, ancak 55 biraz daha yakındaki vinçler, daha düşük borda yüksekliği, deplasman ve yüklerle çok daha kolay kontrol edilebilir görünüyor.

Tamburlu bir anayelken ıskotası bir opsiyon, ancak Swan'ın daha büyük modellerinden alıntı bir kaide üzerindeki vinç kurgusu gayet başarılı. İskota için elektrikli vinç ve güçlü pupa palandası iyi bir kontrol sağlarken vinç kaidesi iki dümen arasında iyi bir tutunma noktası yaratıyor. Buradaki makaralar sonraki gövdelerde ileri alınarak ıskotanın dümen kaidelerine dolaşması önlenmiş.



Nautor Swan/Maurizio Paradisi

Hafif havada dümen büyük çift paladan beklendiği gibi oldukça hafif, ancak 10'lu rüzgârda orsa ve apaz seyrinde sistem canlanarak Jefa tel dümen sistemi üzerinden iyi bir seviyede geri bildirim vermeye başlıyor. Orsada Elba adasına doğru keyifle yelken yaparken rüzgâraltına dönüş seyrinde balon kullanmaya heveslenmekten kendimi alamıyorum. Ancak bu bir özel tekne, artmakta olan rüzgâr ve denizlerle büyük yelkeni kullanma isteğimiz başarısız oluyor.

Rüzgâr 18-20 knot bölgesine yükseliyor ve eve dönüşte beyaz yelkenlerle yeterince hızlı ve konforlu bir seyir yapabiliyoruz. Parakete dalgalara bağlı olarak 8-11kt arasında geziyor, ortalamamız 9,5 knot ve kısa sörf anlarında 11,5 knot sürat görebiliyoruz.

Swan 55'in performans versiyonunda aynı direk kullanılıyor, ancak yarı düz mandar yakalı anayelken ve daha uzun cıvadra sunuluyor, böylece doğrultma momenti aynı kalıyor. Frers borda yüksekliğinin görünümünü azaltmak amacıyla cıvadayı baş bodoslamadan birkaç inç aşağı indirmiş. Burada hidrolik bir Code 0 sarma sistemi kullanılabiliyor ve yelken portucu rüzgâraltı yelkenlerinin depolanmasına yeter uzunlukta. Bu bölme çok kullanışlı, ancak test teknesindeki kısıtlı giriş sonraki teknelerde sarma yelkenlerin içeri alınmasını kolaylaştıracak yönde bir iyileştirme yapılmış.

Daha yüksek performans peşinde olanlar 3,4m T şeklinde >>>



Kontrol panelleri giriş yakınındaki bir perde dolabının kapısı arkasında çok iyi konumlandırılmış.



Farş tahtaları açıldığında bir alüminyum iskelet ortaya çıkıyor ve kablolar sintine dışında tutuluyor.



Fotoğraf: Eva-Sina Kjellman



Fotoğraf: Eva-Sina Kjellman

İç stil ve tonlar tamamı başa doğru çoklu "mood"lara akan çizgilerle Misa Poggi elinden çıkmış. Farklı meşe yüzeyler ve döşemelik renkleri değişik bir görünüm ve his yaratıyor. (Üstte)

salma da seçebiliyor: Test teknesi standart 2,5m T salma taşıyor, ayrıca Amerikan pazarı için 2,1m kısa salma ve iç mekânda hiç yer kullanmayan 2-2,85m teleskopik salma opsiyonları da mevcut.

Liman konumunda güverte alanlarını maksimize etme adına Swan önemli kozlar kazandıran bazı özelliklere sahip. Markanın ilk çift menteşeli kış aynası 55'te kullanılıyor, bu kıştaki geleneksel alanı iki katından fazla artırırken bot garajına erişim sağlayan bir süperyat özelliği.

Bunun için okyanus seyirlerine çok uygun olmasa da, üçlü yüksek vardavelalar ve merkezi bir puntel kaidesiyle düzenlenen açık kış ayna tasarımı gerekiyor.

L formulu oturma yerleriyle geniş havuzluk büyük bir kullanım alanı yaratıyor. Oturma yerleri yükseltilmiş sırt minderlerinin seçilmesini ve ilave koruma için bir serpinti

tentesini zorunlu kılacak alçaklıkta. Tente çıkarılabilir yan panelleri var ve bimininin bir parçası haline gelebiliyor ve tüm havuzluğa güneşten koruma sağlayan bir bumba üstü tente opsiyonu da sunuluyor.

DÜZENLENEBİLİR YERLEŞİM

İç mekân sakin, geniş, konforlu ve her noktasında kalite görülüyor. Yerleşim seçenekleri üç kamara, iki veya üç banyo, bunlara ilave bir mekanik bölme içerirken, asıl zekice olan tekne sahiplerine birçok alanın kullanım ve konumlandırılmasını kendi ihtiyaçlarına uygun düzenlemelerine Nautor'un her gövdeyi kişiselleştirme zorunluluğu olmadan yapmasına olanak verilmesi.

Böylece, mükemmel kış mekanik bölmesinin getirdiği seçenekler yanında, farklı harita masası formatlarını ve direğin ilerisinde iki kamara yerleşiminin farklı düzenlemelerini seçebiliyorsunuz.

Bu boy bir teknede baş tarafta biri master süit olmak üzere iki kamara sunulması kesinlikle nadir görülen bir tasarım, ancak misafir kamarasının bir bölme perdesi kaldırılarak tüm alanın bir "süper süit" haline getirilmesi özgün bir seçenek. Bu kamarada bir çalışma masası, bir giyinme odası veya yatağa dönüştürülebilen bir oturma ünitesiyle TV izleme alanı sunuluyor.

Kış taraftaki mekanik bölme bisikletler ve su oyuncaklarının depolanması ve standart çalışma tezgahıyla uzun mesafe gezginleri için çekici bir seçim. Alternatif opsiyonlarda ilave bir banyoya veya banyosuz tek kişilik bir yatak ve mürettebat kullanımı için havuzluktan ayrı bir giriş sunuluyor. Bugüne kadar satılan 12 tekne için tüm tekne sahipleri burada bir yatak seçeneğini almış. Test teknesinde ayrıca kış tarafta ıslak kıyafetler ve yedek halatlar >>>



Fotoğraf: Eva-Sina Kjellman

Salon ve kuzine için iyi bir doğal aydınlatma ve iskele tarafta kullanışlı bir yerleşim. (Sağda)



Fotoğraf: Eva-Stina Kjellman

için bir askı, yatağın altında küçük bir çekmeceli buzdolabı, 5kg kapasiteli kurutmalı çamaşır makinesi ve iç tarafta jeneratörün üzerinde bir çalışma tezgâhı bulunuyor. Tek eksiklik ayakta durmaya yetecek tavan yüksekliği.

Sancak tafartaki salon için opsiyonlarda test teknesinde olduğu gibi 2,5m uzunluğunda bir yatak önünde küçük bir harita masası veya geleneksel harita masasına yer veriliyor. Test teknesi formatında bir pilot yatak opsiyonu bulunurken, özellikle burayı çalışma masası olarak kullanmak isteyenler için harita masasının küçük boyutta kalması bir dezavantaj. Alt kısımda tekne yattığında açılmalarını önleyen sürgülerle tamamlanmış derin çekmeceler hoş bir dokunuş.

Salon masası etrafında sekiz, uzun koltuk dahil 11 kişi oturabiliyor, öte yandan masa bu alanı tekeline almayacak şekilde tasarlanmış; gerektiğinde geçişler için küçültülebiliyor veya açılıp dönerek iki kat büyüklüğe getirilebiliyor. L formulu kuzine yerleşimi de çok başarılı, ilave çalışma yüzeyi ve yana veya baş kıç yönünde hareketlerde ekstra tutunma noktaları yaratan iç taraftaki evye sayesinde oldukça pratik bir tasarımla dikkat çekiyor. Soğuk ve kuru saklama hacimleri her bölgede çok iyi (özellikle test teknesinde ön tarafta bulunan büyük bulaşık makinesi seçilmediğinde) ve tüm yemek takımları için özelleştirilmiş dolap ve gözler sunuluyor. Ancak tek bir küçük çöp kutusu kullanılmış.

Geniş sancak kıç VIP misafir kamarasının yüksek tavanı, bol ışığı ve dış alabandada tam boy gardırobuyla 58'dekinden bile büyük olduğu söyleniyor. Kamara iki yataklı, çift kişiliğe dönüşebilen iki yataklı (tartışmasız en kullanışlı seçenek) veya sabit çift kişilik yataklı olabiliyor ve buraya özel banyo opsiyonu sunuluyor. Swan dar kapı geçişine karşın kıçta ayrı banyo ve dul bölümleri sunarak zekice bir plan yaratmış. Duşa giriş biraz dar, ancak tavan tam yükseklikte ve dış alabandada yüksek bir gardırop bulunuyor. Öte yandan, harita masasının dış tarafındaki duş bölmesi şıklığı, bol ışığı ve kullanışlı oturma yeriyile mükemmel. Bağlantılı bir WC ve duşun varlığı mürettebata tekne sahibinin alanlarını ve mahremiyetini işgal etmeden düzgün bir duş kullanma

Baştaki master süit Akdeniz'de kıçtankara bağlamaya çok uygun. (Solda) Kıçtaki VIP kamarada iki yatak birleşerek çift kişiliğe dönüşebiliyor. (Altta)



Fotoğraf: Eva-Stina Kjellman

olanağı sağlıyor, buradaki tek kusur birbirlerine çarpabilen kapılar kullanılması. Baştaki master süitte bu boy bir tekne için bir ölçüde taviz veriliyor gibi görünse de yerleşim planı özellikle Akdeniz kullanımı ve kıçtankara olanların çoğu tarafından seçilecek bir konsept. Swan geniş giriş alanı, bol doğal ışık ve çift kişilik veya ikiye ayrılmış iki tek kişilik olabilen alçak yataklı kamaranın olabildiğince büyük görünmesini sağlamış.

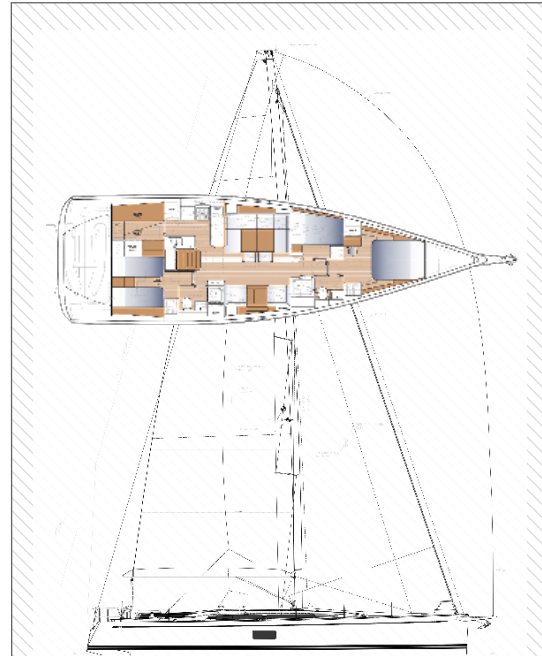
Baştaki misafir kamarası da iyi bir aydınlatma, tavan yüksekliği ve saklama yerleriyle şaşırtıcı derecede geniş, ancak iki açılır heç biraz küçük kalıyor.

2 milyon Euro'luk bir tekne için ilk gövdede düzeltilmesi gereken veya sonraki teknelerde çözülmüş bazı beklenmedik küçük kusurlar var; ana makine erişiminin geliştirilmesi gerekli, bazı kapı ve çekmeceler diğerleriyle çatışıyor ve ahşabın suyu uzman eliyle tam uyumda olmakla birlikte bazı yerlerde şimdiden çizik ve aşınma izleri görülebiliyor.

Bununla birlikte, yüksek önemli donanım çok etkileyici; mühendislik ve montaj kalitesi kendini gösteriyor. Elektronik sistemler giriş yakınındaki perde üzerinde bulunan bir panelden kontrol ediliyor, paneller 24V ve 220V olarak düzenlenmiş ve sigorta ve akü şalterleri ise daha aşağıda yer alıyor. İyi yalıtılmış bir makine dairesi (yine Nautor'un büyük teknelerinden gelen bir deneyim) standartta güçlü bir Yanmar (110hp) makine ve daha geride 3,5kW bir jeneratöre ev sahipliği yapıyor. Jeneratör klima sistemi için yeterli, ancak indüksiyonlu ocak için daha büyük bir ünite gerekli. Farş tahtaları vantuzlarla açılıyor ve mümkün olan yerlerde depolama alanları ortaya çıkıyor, tanklar salonun altında merkezi konumda ve su tesisatı kuzinenin alt bölümünde yer >>>



Fotoğraf: Nautor Swan/Maurizio Paradisi



TEKNİK ÖZELLİKLER

- TAM BOY** 17,75m (58ft 3in)
- SU HATTI BOYU** 15,78m (51ft 9in)
- MAKSİMUM EN** 5m (16ft 5in)
- SU ÇEKİMİ** 2,50m (8ft 2in)
- DEPLASMAN** (boş) 21.8 ton
- BALAST** 7,530kg
- YELKEN ALANI** (yüzde 100 ön üçgen ile) 171.4m²
- MAKİNE** Yanmar 110hp klasik şaftlı
- SU KAPASİTESİ** 800 litre
- YAKIT KAPASİTESİ** 600 litre
- FİYATI** Firmayla iletişime geçiniz
- TASARIMCI** German Frers

KARAR

Tam güçte ve yatarak yelken yapan bir Swan 55'in rüzgarüstü dümeninde olmak çok zengin ve keyif verici bir deneyim. Model çok hoş bir yelken karışımı sunuyor; gezi seyirleri için öngörülebilir bir davranış ve aynı zamanda performans seyirleri için yeterince sportif bir ruh.

Böyle bir Swan, Nautor'un modeli tanımladığı gibi, en hızlı açıkdeniz gezi teknelerinden biri olacaktır ve bu tezi destekleyen özellikleri yanında Akdeniz kıyı seyirlerine aynı derecede uygun diğer nitelikleri de mevcut.

55'in görünümü, uzun ve alçak çizgileri kesinlikle çekici ve belki de zamandan bağımsız 54'e saygı dolu bir gönderme ile tartışmasız Swan'ın yeni ürünlerinden daha zarif. Ve yine 54'ten, özellikle kış tarafta ve güvertede çok daha fazla yer sunuyor. Öte yandan yalnızca iki yıl önce suya inen 58 çok daha büyük ve bir mürettebata gerek duyan ve belki de buna daha uygun olmanın sınırında görünüyor.

Geniş havuzluk ve beach club'ın sağladığı güverte alanları kesinlikle çekici, ancak Swan 55'te öne çıkacak özelliklerden bazıları güverte altında kişiselleştirilebilir yerleşim planları, özellikle kıçtaki teknik bölme sayılabilir.

topleisure.net

alıyor. Sağlam TruDesign gövde geçişli bağlantı elemanları kullanılmış ve bunların her birinin yanına uygun ebatta ağaç tapalar bağlanmış. Zemin yapıdan bağımsız alüminyum bir iskelele destekleniyor ve kabloların sintine dışında tutulmasını sağlıyor. Özel bağlantı elemanları ve sünger kaplama farş tahtalarının hareket etmesini ve gıcırdamasını önüyor.

İnşa 58 ile çok benzer, zemin seviyesine kadar ve tulanilerin üzerinde karbon takviyelerle cam elyafı, üç sızdırmaz bölme perdesi dahil, vinilester reçine ve Corecell köpük sandviç kullanılmış. Standart teknenin gövde yüzeyi beyaz jelkot, diğer renkler için boya uygulanıyor.

Ancak, büyük tersanelerden yeni ve daha etik tekne inşa yöntemlerini, yeşil seçenekleri ve yenilenebilir enerjiyi konuştuğumuz günlerde, bunlar Swan'ın opsiyon listesinde yer almıyor. Açık deniz için tasarlanmış tekneler inşa edenler yeni teknolojileri kullanmakta tipik ve haklı olarak tereddütle hareket ederler. Nautor'un komşusu Baltic Yachts hibrit tahrik sistemlerinde, enerji geri kazanımında ve doğal elyaf kullanımında ilerleme kaydetmiş bir noktada bu nedenle Finlandiyalıların tekne inşa deneyimleriyle Swan'ın çözümler yaratacağından şüpheleniz olmasın