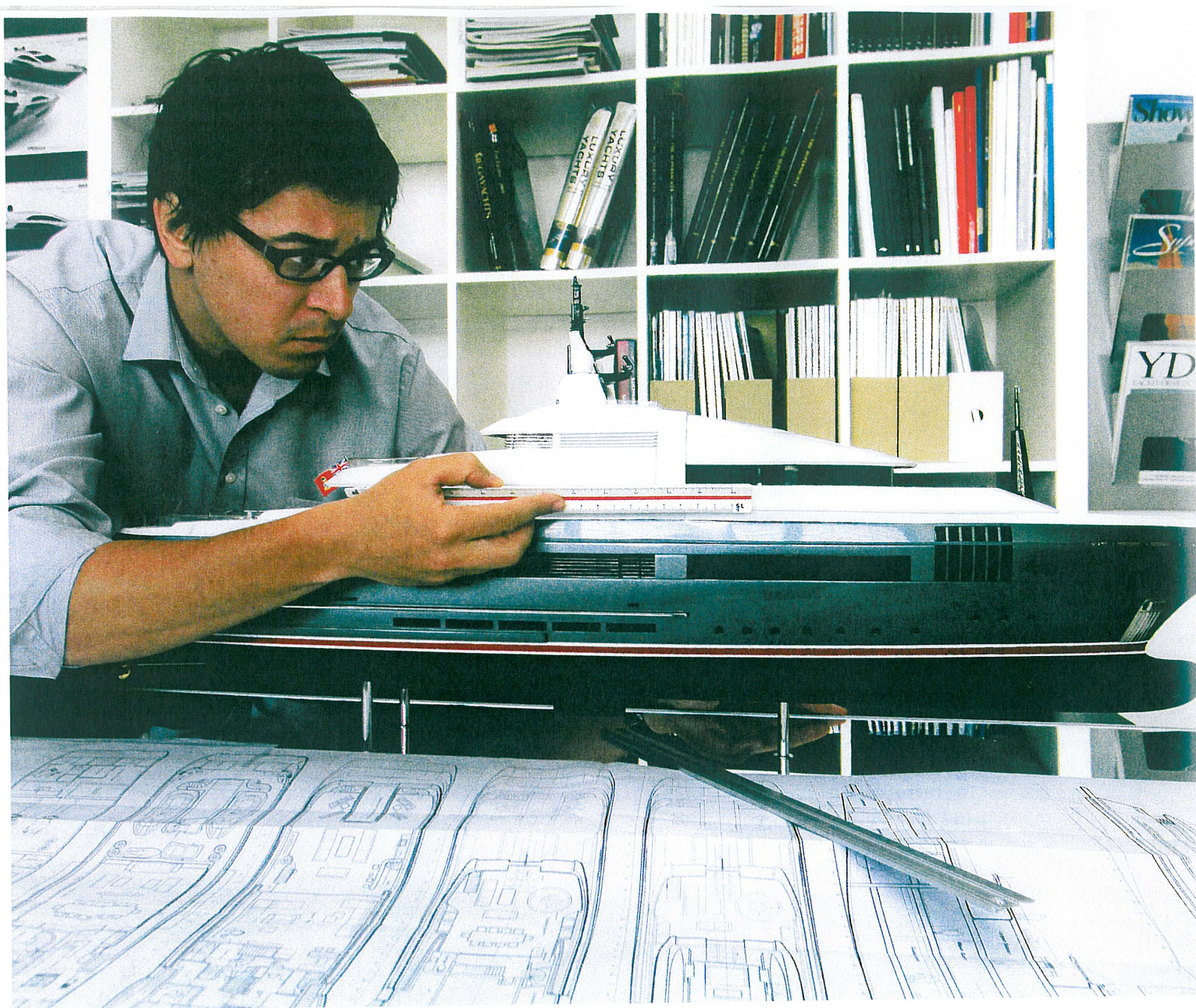




»Priznajmo ali ne, jahta je show off!«

JURE BUKAVEC, OBLIKOVALEC JAHT

Eden najuspešnejših slovenskih oblikovalcev jaht, Jure Bukavec iz studia UNIELLÉ, je spregovoril o dosedanjem oblikovalskem delu, o trendih pri oblikovanju megajaht ter o bodočih projektih plovil za zabavo.

BESEDILO: MITKO IVANOVSKI
FOTOGRAFIJE: MITKO IVANOVSKI IN UNIELLÉ

Po zaključenem študiju industrijskega oblikovanja v Ljubljani se je izobraževal v Kopenhagenu in se po vrnitvi domov zaposlil v blejskem podjetju Seaway, kjer se je ljubezen do morja in navtike po naključju razvila v profesionalno kariero. V času intenzivnega in hitrega vzpona navtične industrije je začel delati na prvem samostojnem projektu v okviru lastnega studia UNIELLÉ, ki je pripeljal do Soraye 46, več kot 40 metrov dolge megajahte, ki je bila dovolj drugačna, da je tržišču ponudila »tisto nekaj več«. Sledila je strma pot navzgor, zgodba o uspehu, ki strokovni pristop k oblikovanju združuje s poznavanjem stroke. Naslednji projekt? Soraya 70, luksuzna jahta s šestmetrskim bazenom, salonom in stekleno streho. Ne sliši se slabo, kajne?

Opišite nam svojo oblikovalsko pot, kje ste zaključili šolanje in dopolnilno usposabljanje?

Diplomiral sem na Oddelku za industrijsko oblikovanje Likovne akademije v Ljubljani ter študij nadaljeval na Danskem v Kopenhagenu, prav tako smer industrijskega oblikovanja. V Ljubljani imamo le smer industrijskega oblikovanja, ki je zelo splošna, medtem ko se v Kopenhagenu industrijski design razbije na zelo veliko smeri oziroma podvrsti. Študij oblikovanja jaht, s katerim se ukvarjam, kot vem, zaenkrat še ne obstaja. Vsi izhajamo iz vrst industrijskih oblikovalcev, arhitektov oziroma, bolj tradicionalno, tehnično, iz vrst ladijskih inženirjev – t. i. »naval« arhitektov.

Je bila usmeritev v oblikovanje jaht pri vas dolgoletna želja ali je na vašo poklicno odločitev v prvi vrsti vplivala ljubezen do plovil?

Lahko rečem, da je bila ljubezen do jaht, morja in navtike od nekdaj, čista usmeritev pa je bila bolj naključna. Po vrnitvi iz Kopenhagena so v našem znanem podjetju na Bledu, Seawayu, iskali podobne profile; tam sem se zaposlil in tako tudi prišel v to branžo. Podjetje je bilo v tem času usmerjeno bolj v oblikovanje in projektiranje in lahko rečem, da sem tam spoznal stroko – ne samo skozi projektiranje, ampak tudi skozi delavnico, izdelavo orodij in podobno. Pridobil sem veliko izkušenj in zelo celovit vpogled v sam proces, kar mi je kasneje zelo koristilo.

Po Seawayu se je vaša pot nadaljevala v Italiji pri družbi Nuvolari-Lenard.

Iz Seawaya sem šel v Italijo v oblikovalski studio Nuvolari-Lenard, kjer je partner Slovenec Dan Lenard. Ta studio je za razliko od Seawaya usmerjen samo v dizajn, kar pomeni več projektov v krajšem času, to pa je bilo s stališča »učenca« zelo dobro. Tam sem tri leta delal kot zunanji partner. Moja vloga je bila 3D-modeliranje zunanosti, pri nekaterih projektih pa sem vodil tudi pripravo generalnih planov notranjosti. Zunanost in notranjost se na jahti prepletata in težko je oblikovati samo zunanost oziroma samo notranjost, istočasno se dela in kontrolira oboje. Z Danom Lenardom sva zelo dobro sodelovala. Pripravil je osnovni koncept in vizijo

izgleda, jaz pa sem to konkretiziral do podrobnosti in v 3D-obliki prenesel v računalnik.

Ko ste se vrnili v Slovenijo, ste sodelovali na projektu Soraya 46?

Ja, gre za moj prvi povsem samostojni projekt oziroma za projekt v okviru mojega studia UNIELLÉ. V času pred recesijo je bila navtika nekaj let v neverjetnem vzponu in porastu. Skupina investorjev je v tem videla svojo priložnost in mi zaupala oblikovanje, kar sem jim poskušal vrniti z maksimalno angažiranostjo in predanostjo projektu. Soraya 46 je izpodrivna, 4-palubna megajahta, dolga 46 metrov, široka 9 metrov, za 12 gostov in 9-člansko posadko ter z vsemi standardnimi zahtevami, ki jih plovilo te dolžine potrebuje. Navtična srenja je zelo konzervativna in preveč revolucionarni projekti niso vedno prodajni zmagovalci, ampak nekaj inovativnosti je vseeno potrebne. Soraya 46 je zadosti drugačna, da ponuja nekaj več, česar podobne barke nimajo.

Pripravljate tudi večji model – Soraya 70?

Soraya 70 je nadaljevanje serije Soraya. Vizualni elementi, ki so bili razpoznavni na prejšnjem modelu, mehkoba linij in nekoliko bolj »edgy« detajli ter helidrom na premcu so se ponovili. Konceptualno gre za popolnoma drugo plovilo s šestmetrskim bazenom, salonom s stropom več kot 3,5 metra višine in stekleno steno ter lastniškim apartmajem s svojo zasebno teraso. To so tudi elementi, ki so novi oziroma se pojavijo pri še daljših jahtah. V našem primeru pa je to prednost, ki jo bo potrebno izpostaviti pred tekmeci.

Projekt, s katerim se sedaj ukvarjate, je priprava načrtov za oblikovanje ladje tipa Explorer. Čemu je ta barka namenjena?

Explorer tip jahte je načeloma namenjen za raziskovanje po severnih morjih. Kot jahta ima razpored volumnov sorazmerno pomaknjen naprej proti premcu, s tem pa ostane velik volumen v krmnem delu. To je osnovna razlika od ostalih jaht, ki je vidna že na daleč. V našem primeru smo dodaten prostor na krmnem delu zgornje palube uporabili za bazen. Z zaprtimi volumni smo bili zelo na meji 500 bruto ton, ki so meja za klasifikacijo in sugerirajo način gradnje. Zavestno smo jo prestopili, barko še nekoliko podaljšali, gradnja bo bolj robustna in bolj varna, tržna cena plovila bo višja in naročnik se je odločil, da bo Ice klaso, ki po navadi gre s takim plovilom, tukaj izpustil.

①

Na prejšnji strani: Jure Bukavec: »Oblikovalec mora znati razbrati željo in zahteve naročnika ter to preoblikovati, nadgraditi in vgraditi v oblikovanje.

1. Soraya 70



V zadnjem času sodelujete pri naši domači ladjedelnici Elan, in sicer za motorni del.

Motorni del Elana je dobil novega lastnika, novo vodstvo in zavel je nov veter. Zadeva je začela funkcionirati po povsem normalnih tržnih zakonitostih in lahko povem, da sem zelo vesel, da sem lahko del te zgodbe. To je nadaljevanje linije Elan Power, ki ima trenutno največjo barko dolžine 48 čevljev. Zdaj bi šli na dolžino 53 čevljev, to je okoli 16 metrov, s trdo streho, drsnimi vrati v salonu, centralno krmilno konzolo in tremi kabinami v podpalubju, centralno lastniško ter dodano skippersko kabino na krmi. Gre za nadaljevanje dosedanje linije, s tem da bomo kasneje dodali tudi verzijo s sončno palubo.

Kako potekajo razgovori med naročnikom in oblikovalcem oziroma kakšna je povezava med naročnikom in oblikovalcem – koliko je intenzivna, kdo ima glavno besedo, ali mora oblikovalec strogo upoštevati navodila naročnika ali lahko nekatere njegove zahteve spremeni, omili?

Oblikovalec mora vsekakor voditi svojo linijo, ki pa mora upoštevati želje naročnika. Vendar ne dobesedno – oblikovalec mora znati razbrati željo in zahteve naročnika ter to preoblikovati, nadgraditi in vgraditi v oblikovanje, za katerim stoji in v vseh točkah zadovoljuje naročnika.

To pomeni, da naročnik postavi zahtevo nekega osnovnega koncepta, podrobna obdelava koncepta pa je naloga oblikovalca?

Po navadi je tako, ni pa nujno. Pristopi k novemu projektu so zelo različni. Lahko je to nadaljevanje linije, ki jo je potrebno upoštevati in ima neke zastavljene zakonitosti ter svojo klientelo ali pa gre za popolnoma nov koncept, kjer se bo zastavila nova linija ali flota bark. Nov koncept je lahko sugeriran s strani oblikovalca ali pa s strani naročnika, z že izoblikovano idejo o novem plovilu, ki izhaja iz njegove osebne potrebe oziroma iz neke tržne niše.

Zadeva je precej dvostranska, tokovi potekajo od oblikovalca do naročnika in obratno, a vseeno se ne moremo znebiti občutka, da naročnik narekuje osnovno rešitev.

Citiral bom najbolj znanega oblikovalca jaht v zgodovini, Avstralca Jona Bannenberg. Povedal je: »Strinjam se, to je vaša barka, toda vedno ne bo vaša barka, jaz pa bom vedno njen oblikovalec.« Seveda zadeva ni ravno tako črno-bela – gre za sodelovanje in zaupanje med naročnikom in oblikovalcem.

Kakšni so današnji trendi pri oblikovanju jaht? Kot vidimo so te voluminozne, agresivne in dinamične.

Ja, tako je. Priznamo ali ne, jahta je »show off«, bolj kot sam »performance« je velikokrat pomembnejši agresiven ali pa namišljeno aerodinamičen videz, ki ni nujno, da izhaja iz plovni lastnosti jahte. Gre za prepletanje uporabnosti notranje razporeditve, velikih oken, veliko svetlobe in dodatnih rešitev. Te omogočajo ugodno bivanje oziroma plovbo po morju, z agresivnim zunanjim videzom, ki vzbuja pozornost. Jahta že po svoji definiciji mora biti »eye catcher«.

Kaj pa notranja oprema – so to klasični angleški stil, moderni minimalistični stili ali kaj drugega?

Treba je razumeti, kakšna je tradicionalna klientela teh jaht, ki pa se je zadnja leta zelo spremenila. Klasična notranja oprema in stil, ki je bil prilagojen tradicionalnim nekoliko starejšim klientom, se v zadnjih letih, predvsem po zaslugi vdora številnih mlajših ruskih klientov, spreminja v nekoliko bolj moderen, a še vedno na pogled bogat stil. Posebnost pa so klienti z Bližnjega vzhoda s svojimi specifičnimi zahtevami.

Ste oblikovalec, ki ima že nekaj izkušenj, ki je videl veliko bark in ki pozna veliko oblikovalcev – katera motorna jahta pa je vam najbolj pri srcu?

Če me direktno vprašate in pričakujete direkten odgovor, bi tako na hitro rekel, da je to motorna jahta Pelorus (ladjedelnica Lürssen, dolžina 114,9 metrov, 5.137 ton, oblikovalec zunanosti Tim Heywood, notranosti Terence Disdale – v lasti Romana Abramoviča oziroma sedaj njegove bivše žene). V svojem stylingu in konceptu je zadosti drugačna in všečna, da je za seboj že potegnila posnemovalce in uporabo nekaterih novih rešitev v smislu razporeditve prostorov.

Katerega oblikovalca oziroma arhitekta najbolj cenite?

Med temi vzorniki je vsekakor Jon Bannenberg, ki najbolj izstopa, saj je začetnik oblikovanja modernih jaht, kot ga poznamo danes. Med vodilne oblikovalce jaht današnjega časa pa sicer sodijo studio Nuvolari-Lenard, Tim Heywood, s Pelorusom in Carinthio VII, in predvsem Espen Øino, ki je verjetno trenutno prvo ime. Tu je še nekaj starejših imen, ki so bolj v zatonu kot ne, ter nekaj novejših studijev, ki pokrivajo vrzel in med katere se pribijam tudi sam.

aya 70, luksuzna jahta s
metrskim bazenom, salonom in
leno streho.

