

3 / 2021

yacht



XXVIII. ročník
99 Kč / 4,69 €

TEST

Grand Soleil 44
Výkonnost
umocněná
elegancí

WORLD PREMIERE

18

MOTOROVÝ ČLUN

Cap Camarat 10.5 WA
Slibná novinka od Jeanneau

42

PLAVBA

Advent v Mexiku
Plavba Sněhurky a Altega II

GRAND SOLEIL 44

Výkonnost umocněná elegancí





Příslavečný italský smysl pro průmyslový design dokládá i nový čtyřiačtyřicetistopý cruiser-racer Grand Soleil 44, který loni na podzim představila italská loděnice Cantiere del Pardo. Snad v každém jachtaři, když tuto loď uvidí, okamžitě vyklíčí přání si s ní zaplachtit, alespoň na chvíli se chopit jejího kormidla. Grand Soleil 44 totiž na první pohled slibuje ideální kompromis mezi cestovní a závodní jachtou, aniž by cokoli ztratila z elegance a komfortu, jež jsou radě jachet Grand Soleil vlastní.

Nový cruiser-racer měl premiéru na loňské janovské výstavě jachet, kde vyvolal velký zájem. Přispěly k tomu i první zkušební plavby v Portofinu a v zálivu Tigullio, z nichž s podporou firmy B&G (dodavatel veskeré elektroniky) pořídil uhrančivé snímky známý jachtařský fotograf Carlo Borlenghi, a u kormidla se střídali hlavní konstruktér a závodník Matteo Polli, jemuž se kvůli mnohonásobným úspěchům v regatách přezdívá „kouzelník ORC“, a neméně úspěšný Enrico Zenaro s osmi tituly mistra světa.

Konstrukce Grand Soleil 44 zahrnuje všechny prvky moderní jachty – svislý klounovec s vysunutým krakorcem a klínový půdorys se širokou a plochou záďí – ale všechno to nějak sedí lépe dohromady, a tudíž více lahodí oku než u jiných moderních lodí o délce přes 40 stop. Jsou to zřejmě jen centimetry, které je třeba tam přidat a tam ubrat, aby měl celek patřič-





Za pozornost stojí vedení otěží geny. Její nastavení je možné ladit velmi sofistikovaně v celém rozsahu.

nou eleganci a švih. A to nová čtyřiačtyřicítka má. Jediný moderní prvek, který z její konstrukce vypadl, je utorová hrana, na níž třeba sází nová Bavaria C42.

držák pluhové kotvy, jejíž řetěz je veden pod palubou přímo do kotevní komory, kde je i kotevní vrátek. Před čelem palubní nástavby je v palubě

poklop pro osvětlení a ventilaci přední kajuty, stěžeň pak prochází její střechou. Díky štítnici, na níž jsou upevněny i závěsy pomocných kla-

Uspořádání paluby jak pro cestování, tak pro regatu

Z přídě vybíhající krakorec plynule navazuje na nízkou štítnici, která lemuje palubu po celé délce trupu. Tento u moderních jachet neobvyklý konstrukční prvek tvoří natolik širokou obrubu, že do ní mohou být vsazeny sloupky zábradlí. Přední stěh s rolfokem je uchycen přímo nad klounovcem, vnější stěh, též s rolfokem, pro vedení genakru či plachty code zero je přichycen ke špičce krakorce. Rolfoky nemají navíjecí bubny, ale pouzdro s kladkou, jíž se otáčí průběžným ovládacím lanem, takže jsou ploché a malé. Krakorec o průřezu obráceného „U“ slouží i jako



Moderní hladká paluba nabízí prostor pro závodní jachting i pro rekreaci.



Přední majitelská kajuta



Salonu nevyhnutelně dominuje karbonový stěžeň.

dek, například pro ovládání genakru, jsou nadprůměrně široké palubní ochozy bez lan, což ulehčuje bezpečný pohyb po lodi.

Uměřenou nástavbu, tvořící úhledný bílý ostrůvek uprostřed medově hnědé teakové paluby, zakončuje prostorný kokpit se dvěma kormidelními koly z černého kompozitu na šikmých konzolách. Před nimi je v podlážce napříč zapuštěná kolejnice vozíku hlavních otěží, jež jsou horní kladkou uchyceny na konci ráhna. Matteo Polli zřejmě usoudil, že toto ovládání hlavní plachty je pohodovější a účinnější než v současnosti proklamovaný „německý“ způsob bez kolejnice, ale se dvěma kladkostroji. Otěžová kolejnice spolu frontou kormidelních kol dělí kokpit na přední relaxační část s lavičkami a zadní pracovní s kormidelními stanovišti a mnohem užšími palubními ochozy, na něž se může kormidelník ke kormidelnímu kolu bokem posadit. Dozadu je kokpit zcela otevřen, není zde žádná záďová sedačka, takže za kormidlem se může jen stát, nikoli sedět. Koupací plošina je pak realizována výklopným panelem v zrcadle.

Většina kování na palubě je provedena v černém eloxu, což platí v první řadě pro vinšny. V regatovém provedení je jich šest, v cestovním jen čtyři, mohou však být osazeny na dosah kormidelníka, takže ovládání loď při turistických plavbách je snadnější. Cruiser-racer GS 44 je oplachtěn jako šalupa a loděnice slibuje, že jej bude dodávat buď se samopřehazovací kosátkou a příčnou kolejnicí



Výhled ze salonu směrem do kokpitu

před stěžněm pro kosátkové otěže, což ještě ulehčuje ovládání, nebo s klasickou genou a příslušnými kosátkovými průvleky na kolejnicích, osazených na střeše nástavby. Ta je částečně dvojí, aby vytvořila tunely pro ovládací lana, svedená od stěžně ke stoperům po obou stranách hlavní lukny. Výsledkem je přehledná, čistá paluba, která spolu s jednoduše členěným a klasicky vybaveným kokpitem přispívá k efektivnější obsluze loď jak v regatě, tak při cestování.

Takeláž a doplňky

Kdo jiný než závodník a konstruktér Matteo Polli by měl mít ctí záhodnot navrhout cruiser natolik výkonný, aby kromě cestovního pohodlí ještě sliboval čelní umístění v závodech formule IRC nebo ORC. Proto má GS 44 o něco posunutý stěžně dozadu, takže loď disponuje větším předním trojúhelníkem pro napnutí různých stěhovek. To ale není vše. Aby mohla loď beze zbytku splnit své dvojí poslání – sloužit pro rekreační plavby a bodovat v regatách – má zájemce na výběr mezi dvěma odlišnými takelážemi. Pro cestování jsou určeny aluminiové kulatiny a plachty z běžného dakronu, pro závodění karbonové kulatiny a kompozitní plachty. Karbonový stěžně je vyšší, takže loď s ním vybavená má významně větší plochu plachet. Regatová sada pak obsahuje další prvky pro maximalizaci rychlosti. Ke kompenzaci silového působení větší plachtové plochy může zájemce sáhnout po jednom z volitelných doplňků, jímž je hlubší kýl s ponorem 2,8 m. Standardně se GS 44 dodává s kýlem o ponoru 2,6 m, avšak pro mělké vody je též možné volit variantu o ponoru 2,4 m.

Interiér

Vnitřní uspořádání cruiseru GS 44 se zrodilo v pověstném designérském studiu Nauta Design, nepřináší však nic revolučně nového. V podstatě se drží osvědčeného receptu – majitelská kajuta v přídi, dvě pro hosty a posádku vedle sebe v zádi a mezi tím salon. Ten je kla-



Grand Soleil 44 má všechny předpoklady uspokojit zájemce o sportovní plavbu.





Tmavé plachty dodávají nové čtyřiačtyřicítce kromě výkonu i zvláštní eleganci.

sicky zapuštěný, jak se zdá, móda palubních či polopalubních salonů u lodí pod 50 stop pomínila. Lepší osvětlení zajišťují hranatá obdélníková okénka v bocích, dvě pro osvětlení salonu a třetí v přídi pro osvětlení příďové kajuty. Její plochu s dvojlůžkem pódiového typu citelně omezuje vsazená sanitární buňka s odděleným sprchovým koutem, nicméně na malou pohovku místo vybylo. Druhá sanitární buňka, společná pro záďové kajuty, je umístěna napravo od schůdků hlavní lukny a má též oddělený sprchový kout. Zrcadlově uspořádané záďové kajuty obsahují dvojlůžko a hned za vstupními dveřmi šatník. Salon těží ze čtyřmetrové šířky trupu, takže působí prostorně a vzdušně rovněž díky světlému povrchu dýh použitých na interiér. Na pravoboku se nachází přímá pohovka, jejíž přední konec slouží jako sedačka navigátora. Navigační stůl s výklopnou deskou a úložným prostorem pro mapy a písemnosti je zavěšen na hlavní přepážce, nad ním je osazen panel s displejem navigačního počítače. Pro navigátora to znamená delší cestu do kokpitu, ale při dnešním vedení navigace, kdy jsou navigační displeje zpravidla vsazené do vršků kormidelních konzol, se nejedná o závažnější handicap. Na levoboku vyplňuje salon pohovka ve tvaru

„U“, aby posloužila k sezení kolem jídelního stolu. Ten je natolik vyosen, že vůbec nezasahuje do uličky vedoucí salonem k přední kajutě. Kuchyně o půdorysu „L“ není nikterak omezená ani prostorem, ani výbavou, odpovídá tak spíše komfortu cruiseru než úspornosti raceru. Ostatně to platí o celém interiéru. Svou boha-

tosť a výbavou nijak neustupuje standardu cestovní lodě a má daleko ke spartánskému vybavení raceru. To by měl vzít do úvahy každý zájemce, který upřednostňuje závodění, zda zřejmý handicap hmotnosti vyváží regatové oplachtění s karbonovými kulatinami.

Místo testu

Místo obvyklého testu, který kvůli koronavirové pandemii nebyl možný, nechme tvůrce tohoto elegantního plavidla, aby se podělili o své dojmy z prvních zkušebních plaveb.

Matteo Polli

„S kormidlem v ruce jsem mohl posoudit chování lodě v rozdílných povětrnostních podmínkách. GS 44 plachtí dobře při všech rychlostech větru, a to jak proti větru, tak s větrem v zádech. Splnila očekávání, že se bude chovat na moři příjemně a přitom podnětně, a to především díky schopnosti pečlivě a přesně seřídít plachty, což umožňuje promyšleně navržené uspořádání paluby. I při křížování za silnějšího větru a při vybočování z kurzu reagovala loď na kormidlo velmi dobře. Můžete si dovolit i nějakou tu kormidelnickou chybu a stabilita lodě vám umožní použít celou plochu plachet i v silném větru, což je zajímavý aspekt lodě, kde kvůli štítnici nemůže posádka vysednout pohodlně přes bok. Čtyřiačtyřicítka je odpovědí na specifický požadavek loděnice Cantiere del Pardo vyslat na moře loď, která by mohla vítězit v regatách a současně sloužit jako cruiser s obsluhou máločetnou posádkou. Brzy se dočkáme jak výsledků na závodním poli, tak odezvy trhu. Jsem si jist, že to nebude zklamání.“



V zadní části paluby je elegantně zapuštěná kolejnice otěžového vozíku.



Neobvyklý pohled do koupelny

Enrico Zennaro

„Jedná se o dobře vyváženou loď s prostornou palubou, na níž se nacházejí velkorysé průchody na příď, ergonomicky navržený kokpit a široké záďové linie, což je obzvláště výhodné při plavbě na zadobční kurzy a při turistických plavbách. Po závodní stránce trup, který je ve vodorysece úzký,



V přídi je nejen schránka na kotevní řetěz, ale také úložný prostor pro lana, fendry a další materiál.

velmi dobře běží vodou za slabšího větru, a tento rys též posiluje stoupavost a akceleraci v poryvech. Při několika málo úvodních manévrech jsme si ověřili, že všechno je naprosto vyvážené. Osazení přístrojů B&G, vedoucí firmy v oboru jachtařské námořní elektroniky od roku 1956, znamená ještě více jistoty při navigaci.“

Závěrem se dá shrnout, že i přes komfortní interiér nová čtyřiačtyřicátka nezapírá svou závodní duši. Matteo Polli odvedl vynikající práci při optimalizaci trupu, aby docílil nejen co nejvyšší absolutní výkonnosti, ale také co nejlepší poměrné výkonnosti. Jasným cílem bylo získat vyvážené linie trupu, které by usnadnily plavbu i méně zkušeným majitelům. Základní parametry trupu vyšly z výsledků hloubkové studie, v níž se posuzovaly čtyři odlišné verze trupu analýzami CFD (počítačová dynamika tekutin) a VPP (optimalizace procesů a projektů), aby skutečná loď měla nejlepší parametry.

Text František Novotný

Foto Grand Soleil



TECHNICKÉ ÚDAJE

Grand Soleil 44

Délka celková	14,35 m (cruiser) 15,01 m (racer)
Délka trupu	13,4 m
Max. šířka	4,27 m
Ponor, standardní kýl	2,6 m
Ponor, volitelné kýly	2,4 a 2,8 m
Balast	3 000 kg
Výtlak	9 000 kg
Motor	Volvo Penta Saildrive 50 HP (standard), 60 HP (volba)
Voda	cca 300 l
Palivo	cca 170 l
Plocha hlavní plachty	59 m ² (cruiser) 66 m ² (racer)
Plocha geny	47 m ² (samopřehazovací) 53 m ² (cruiser), 57 m ² (racer)
Plocha genakru	170 m ² (cruiser) 195 m ² (racer)
Posádka	10 (kat. A), 12 (kat. B), 14 (kat. C)

www.grandssoleil.net

Grand Soleil 44



inzerce



BALT+YACHT

www.wboats.cz



BOATS