



RYCHLE A POTICHU

Úspěch plachetnice Seascope 18, která v roce 2010 obdržela prestižní titul Evropská loď roku, podnítl slovinskou firmu ISSA aplikovat obdobný koncept rychlé, jednoduše ovladatelné, bezpečné a snadno transportovatelné lodě v novém projektu, určeném pro rozsah plavby CE kategorie B.

Text: Petr Sládeček | Foto: Ivo Goldbach, Vojta Sládeček





Ke spolupráci byl přizván přední francouzský designér Samuel Manuard, detaily zpracovala slovinšská firma Gigodesign.

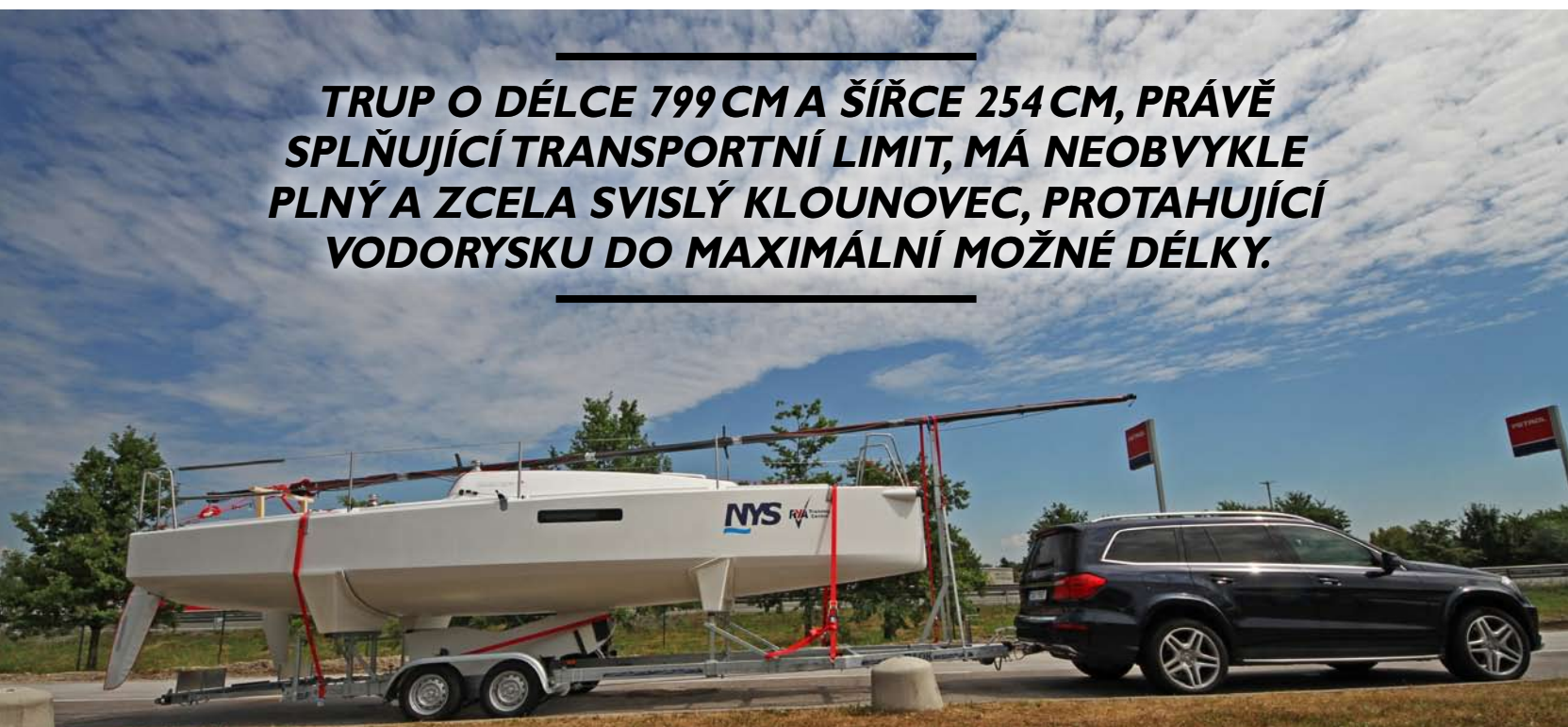
Výsledkem více jak ročního velmi intenzivního vývoje a ověřování několika prototypů je nová loď Seascap 27, kterou jsme měli možnost krátce otestovat koncem července v Portoroži. O nekonvenčnosti celého projektu svědčí i fakt, že současná produkce je zcela vyprodána, když loděnice při spuštění výroby evidovala závazné objednávky na rovných 40 lodí! Na webových stránkách YouTube kolují videa, kde loď ve skluzu snadno překračuje rychlost 15 uzlů! My jsme během testu ve větru 25–30 uzlů pod základním oplachtěním dosáhli rychlosti 13 uzlů.

Trup o délce 799 cm a šířce 254 cm, právě splňující transportní limit, má neobvykle plný a zcela svislý klounovec, protahující vodorysku do maximální možné délky. Přední část trupu má pod čarou ponoru relativně plné tvary, na které navazují téměř svislé boky přes zalomený outhull (chain). Ten se táhne podél celého boku lodi až k široké zádi, pojímající velmi prostorný kokpit s dvojicí excelentně vyvážených spřažených kormidelních listů, zavěšených na zrcadle. Trup je vyroben vakuovou laminací skelných vláken s GPR pěnovým sendvičem. Přesným dávkováním vinylesterové pryskyřice je dosažena značná úspora hmotnosti při

zachování potřebné tuhosti. Kompletní loď váží necelých 1200 kg (!) a z toho téměř polovinu tvoří hydraulicky sklopný kýl o hmotnosti 575 kg. Píst hydrauliky je uložen v karbonové podpěře stěžně uprostřed kajuty. Sklopením kýlu lze redukovat ponor ze 2 m na pouhých 90 cm!

Stěžně, sálingy, ráhno a výsuvný genakerový peň jsou vyrobeny z karbonu. Kompletní stěžně při délce 11 m váží pouhých 17 kg. Základní oplachtění čítá 47 m² a tvoří jej hlavní celospírová delta plachta o ploše 26 m² se třemi refy s lany vedenými skrz ráhno. Nechybí adjustovatelný outhall, cunningham a vang. Otěžový vozík probíhá napříč celým kokpitem. Kosatka zavěšená přímo na stěhu má jeden refovací pás. Otěže kosatky mají fixní inholery, nastavené na optimální stoupání, a adjustovatelné downholery. Pro trimování plnějších kurzů jimi lze protáhnout další pár otěží. Loď nemá zadní stěh. Průhyb a profil stěžně je regulován výhradně napětím systému vantů vedených přes dva páry výrazně dozadu rozepřených sálingů. Podél předního stěhu lze natáhnout další vnitřní pro menší staysail s rolfokem (14 m²) nebo bouřkovou kosatku. Přes výsuvný genakerový peň lze napnout vrcholový genaker o ploše 80 m², případně menší frakční genaker, či plošší reacher pro ostřejší kurzy. Veškeré pohyblivé lanoví je svedeno ke vstupu do kajuty, takže jeden člověk může odtud vše pohodlně trimovat a zároveň ovládat >>>

**TRUP O DÉLCE 799 CM A ŠÍŘCE 254 CM, PŘÁVĚ
SPLŇUJÍCÍ TRANSPORTNÍ LIMIT, MÁ NEOBVKLE
PLNÝ A ZCELA SVISLÝ KLOUNOVEC, PROTAHUJÍCÍ
VODORYSKU DO MAXIMÁLNÍ MOŽNÉ DÉLKY.**



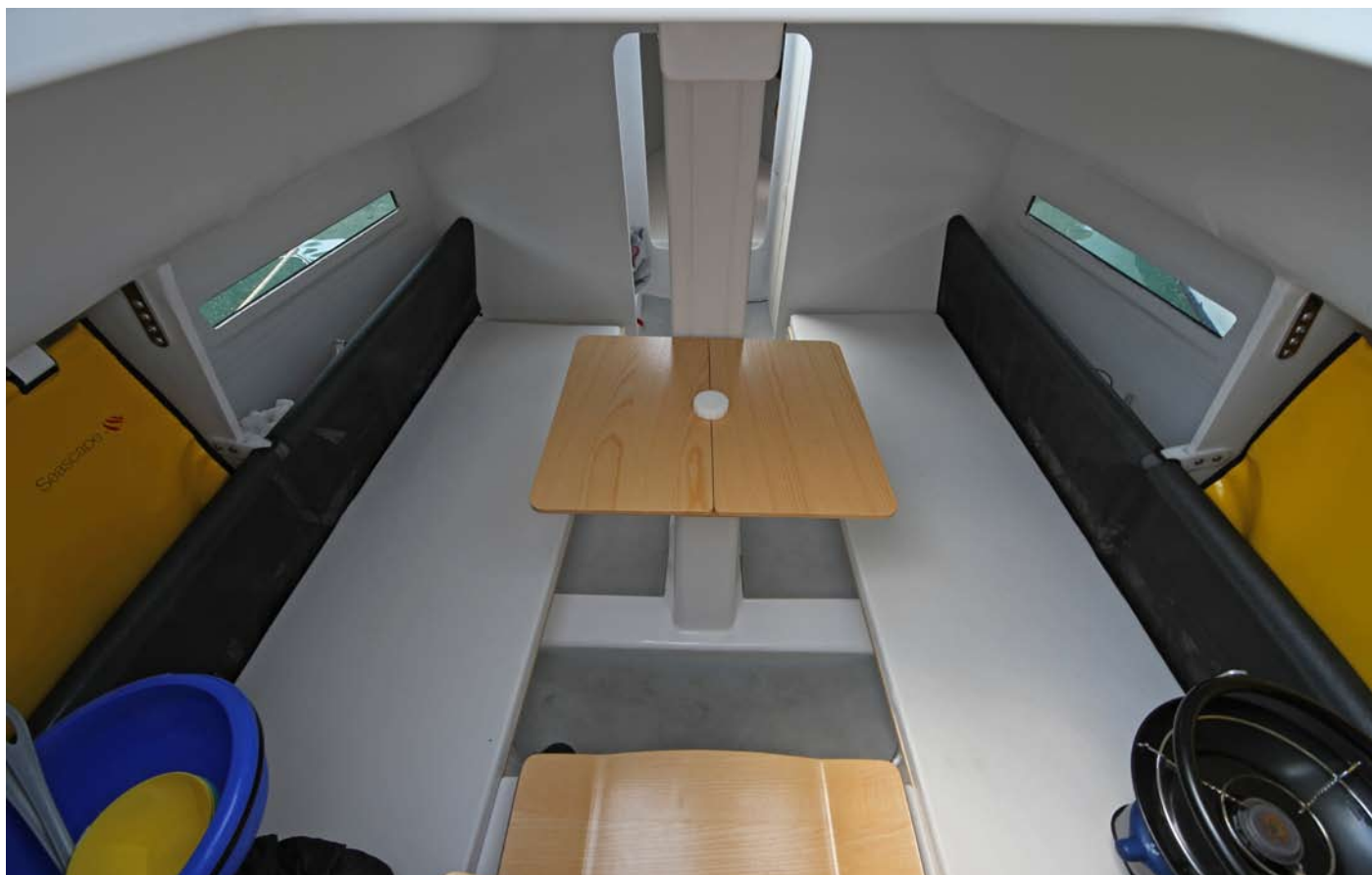


loď. Na namáhané části pohyblivého lanoví je použit moderní materiál Spectra o vysoké pevnosti a nízké hmotnosti. Pro palubní kování jsou použity kvalitní prvky Ronstan, Spinlock a Andersen.

Velkou pozornost výrobce věnoval umístění motoru, který se díky originálně řešenému uložení velmi pohodlně a jednoduše sklápí dvěma pohyby do šachty ve schránce pod kokpitem. Ta

zároveň vyztužuje dno kokpitu. V pracovní poloze hlava motoru vyčnívá mírně nad podlahu kokpitu. Dno šachty je opatřeno uzavíratelným víkem. Výrobce doporučuje spalovací nebo elektrický přívěsný motor

TŘEŠINKOU NA VRCHOLU DORTU JE ŘEŠENÍ INTERIÉRU, KTERÝ SE MŮŽE NA PRVNÍ POHLED ZDÁT PŘÍLIŠ SPARTÁNSKÝ, NICMÉNĚ JE PŘEKVAPIVĚ ÚČELNÝ A POHODLNÝ.





o výkonu 6 až 10 koní, lze však zabudovat i motor vestavný. Testovaná loď s šestikoňovým přívěsným motorem na klidné vodě dosahovala bez problémů rychlosti 6 uzlů.

Třešinkou na vrcholu dortu je řešení interiéru, který se může na první pohled zdát příliš spartánský, nicméně je překvapivě účelný a pohodlný. Prostor je členěn na přední kajutu s dvojitým

V lůžkem a salon s lůžky podél boků a skládacím stolem uprostřed. Lůžka v salonu zasahují až pod kokpit a jejich celková délka 4 m umožňuje přespat až čtyřem dalším osobám. Prostor pod přední kóji a zadní částí lůžek v salonu tvoří tři bezpečnostní uzavřené komory, zaručující nepotopitelnost lodě i při plném zalití vodou. Přední i zadní část lodi je navíc opatřena bezpečnostní kolizní přepážkou. Lůžka v salonu jsou sklopná, pod nimi se nachází skladovací prostor. Obě kajuty od sebe oddělují dvě příčné a jedna podélná přepážka, mezi kterými vzniká víceúčelový variabilní segment přístupný velkou luknou. Díky originálnímu řešení dvojice skládacích dveří a tří identických otvorů v těchto přepážkách, opatřených vestavnými magnetickými pásy, vzniká možnost tuto část lodi snadno konfigurovat a uzpůsobovat ji jako místo pro ukládání plachet, prostornou toaletu, nebo k separaci přední kajuty a salónu. Stojná >>>





výška je pouze pod širokým vstupem do kajuty, poblíž kterého jsou umístěny po obou bocích v jednoduchých odnímatelných závěsech kempingový vaříč a malé umyvadlo. Podél boků je zavěšeno šest odnímatelných látkových schránek na osobní věci, nad okny v bocích trupu jsou potom dvě další menší, sloužící jako poličky. Nádrž na 60l užitkové vody s vyvedenou sprchou je umístěna pod kokpitem. Pod odklopným dolním schodem najdeme lednici o objemu 40l, pod horním pak odkládací schránku. Dolní schod slouží jako další místo k sezení, takže u rozloženého stolu, který lze umístit i do kokpitu, se při troše skromnosti pohodlně usadí pět osob. Při plavbě může být na místo stolu zafixováno

vodotěsné pouzdro s navigační elektronikou a navigátor pak může sedět na vytvarovaném dolním schodu v ose lodi, případně sledovat údaje přímo z kokpitu. Box pro zabudování vysílačky a rádia je v dosahu pod stropem.

Vnitřní a poziční osvětlení tvoří LED diody, 70Ah baterie je dobíjena solárním panelem, z pobřežního rozvodu nebo alternátorem motoru.

V základu loď stojí bez plachet s veškerým kovááním a takeláží 52 200 eur. Většina výbavy se pak dodává za příplatek jako volitelné příslušenství. Testovaná loď míří jako první do Česka, kde bude sloužit pro přípravný výcvik námořních jachtařů ve výcvikovém středisku, akreditovaném britskou RYA. ▲

