

# Moderní design na dvou trupech

Katamarany nabízejí zákazníkům nesrovnatelně více prostoru než jednotrupé jachty. Příznivci katamaranů si cení především pohodlí, a to jim v plné míře nabízí i Lagoon 39, na kterém loděnice využila i zcela nové prvky.



P

Proč někteří turisticí jachtaři sahají po vícetrupých jachtách? Stále se mluví o jejich rychlosti, to však není u turistických lodí tak úplně pravda. Hlavním důvodem je pohodlí. Prostor a pohodlí, a to jak na palubě, tak i v trupech. Katamaran poskytuje posádce o 20 % více prostoru v podpalubí, a to není málo. Druhým kladem je soukromí. Kajuty v katamaranech jsou od sebe odděleny minimálně na délku trupu. V jednorupé jachtě je to často jen několik milimetrů tlustá překližka.

Ne a nakonec je zde salon s panoramatickým výhledem. Zcela jiné kafe je sedět v salonu a rozhlížet se po hladině, o kterou se rozbíjejí kapky deště, než být utopený v setmělém podpalubí jednorupé jachty.

To jsou důvody, proč stále více jachtařů nachází zalíbení ve dvou trupech. Největším výrobcem katamaranů na světě je francouzská loděnice Lagoon. Model 39 je druhou nejmenší lodí v nabídce. Od menší třicetosmíčky se výrazně liší, bližší je spíše většímu modelu 400 S2. Kromě mnohem elegantnější nástavby je to především takeláž. Stěžeň byl posunut daleko dozadu. Takeláž je díky tomu vyvážená, je možné

použít mnohem větší samopřehazovací genu a práce s hlavní plachtou je snazší. Při pohledu z boku sice může daleko dozadu posunutý stěžeň vypadat zvláště, ale na to se nejezdí. Důležité je, že těžiště plachet se posunulo dále dozadu, kam muselo být posunuto i těžiště laterálu. Odlehčení přídě dále znamená možnost použití ostřejších přídi. Na přídi není třeba takový výtlač a přídě mohou být užší. Na rozvlákném moři měkčeji prorážejí vlny a plavba je příjemnější.

Designérem lodi je studio VPLP, tedy Marc Van Peteghem a Vincent Lauriot Prévost. Jde o designéry, kteří mají na svém kontě







celou řadu rekordních jacht, jako je trimaran Banque Populaire V či Groupama, nebo trimarany ORMA a MOD. Jinými slovy jde o elitu na poli vícetrupých jacht. A nepracují jen na multihullech, nové lodě IMOCA jsou také jejich dílem. Posunutí stěžně dozadu dnes můžeme vidět právě na těchto jednotrupých jachtách. A ty vykazují vynikající plavební vlastnosti.

### Paluba a kokpit

Jachta zvenčí především výborně vypadá. K zádi se zvedající střecha nástavby, která kryje i kokpit, je vyloženě povedená. Při pohledu z boku je Lagoon 39 elegantní a překvapivě subtilní. Na přídi je překvapivě dozadu posunut přední koš. Obecně lze říci, že posunutí relingů blíže středu plováků je překvapivé. Před salonem na přídi jsou umístěny velké úložné prostory. Slouží

na kotevní řetěz, ale místo zde najdou náhradní plachty i fendry. Pro vytažení asymetrického spinakeru nebo plachty typu Code 0 poslouží krátký čelen.



Změna takeláže umožnila použití velké samoréčkovací kosatky. Kolečnice na oštěže je umístěna před stěžněm na nástavbě. Pokud budeme chtít z přední paluby vylézt na střechu nástavby, nebude to snadné.

Jedné věci si při pohledu na jachtu na první pohled nevšimneme. Je to zvýšení prostoru mezi hladinou a bridge deckem, tedy spodní stranou příčniců mezi trupy. Co to znamená? Především lepší plavební vlastnosti na vlnách, kdy nebudou tak často do bridge decku narážet. A ještě jedna drobnost, která není vidět. Laminátové kýly na trupech jsou vyrobeny tak, aby v případě jejich zničení při najetí na mělčinu nedošlo k průniku vody do podpalubí.

Kokpit je od salonu oddělen posuvnými dveřmi. Vše lze v případě potřeby spojit v jeden celek, jak tomu pravděpodobně bude celé léto. Příjemné je propojení salonu





s kokpitem na jedné výškové úrovni. Sezení zde je výborně kryto před nepřízní počasí, v chladné části roku je navíc možné použít demontovatelné zástěny, které se natáhnou kolem celého kokpitu.

Kormidelník má ze své pozice výborný výhled kolem lodi, po ruce má veškeré ořeže a výtahy a je zároveň v kontaktu s posádkou v kokpitu. To je příjemné. Pří-

stup ke kormidlu je velmi dobrý z boku z paluby. Výstup na střechu nástavby je po sklopných schůdkách na přídi.

Na zádi plováků je přístup k motorům. Lagoon má motory a náhony nezvykle vzadu, až za kormidlem, ale díky tomu nevrčí v zadní kajutě pod postelí. K motorům je dobrý přístup a celá strojovna je od obytné části lodě oddělena vodotěsnou přepážkou.

**Vlevo:** Příjemný prosvětlený salón, který je propojen s kokpitem, je jedním z hlavních lákadél katamaranů.

**Dole:** Kontakt s okolím je na Lagoonu 39 bezprostřední.

Na mezi plováky jsou na zádi instalované jeřáby na pomocný člun, který je možné vytáhnout poměrně vysoko. Někteří majitelé je navíc využívají k instalaci solárních panelů. Na širokých koupacích plošinách na zádi najdou především děti dost místa k zábavě. Pohodlné skládací schůdky do vody jsou jen na levoboku.

### Interiér

Loděnice nabízí celou řadu uspořádání, od dvoukajutového až po čtyřkajutové, celkem však 5 verzí. Liší se jak zařízením plováků, tak i počtem koupelen. V podpalubí se tedy pohodlně vyspí až 8 členů posádky. Potíž jim ale nastane, jakmile si budou chtít zasednout za jediný stůl k snídani. Nevejdou se.

Stojná výška v salonu je 2 metry při vstupu a snižuje se na 1,90 m u navigačního stolku či v kuchyni. V kuchyni je příjemný kontakt s okolím, nejen s posádkou v salonu, ale





**Nahoře:** V majitelské verzi najdeme v každém z trupů jen jednu rozměrnou kajutu a veliké sociální zařízení v přídi se samostatnou sprchou. Trup je možné zasouvacími dveřmi zcela uzavřít.  
**Vlevo:** Přírozené osvětlení a ventilace jsou i v kajutách na vynikající úrovni.  
**Dole:** Koupelny jsou velmi variabilní. Majitelské verze je mají v přídích, charterové ve středu plováků.

i s těmi v kokpitu. Za hezkého počasí jsou dveře do kokpitu otevřeny a celá kuchyně dokonale ventiluje. Většina skříněk je v kuchyni vespuď, skříňky nad hlavou kuchaře jsou dětem nedostupné. Tříplotýnkový plynový vařič je instalován pevně, jak je na kataranech zvykem. Samostatná trouba je součástí kuchyňské linky. Ve skřínce nad linkou může mít své místo mikrovlnka. Navigátor má ze své pozice výborný přehled po okolí. Sedí sice bokem ke směru plavby, to ale nevadí. Nad navigačním stolem je i dostatek prostoru na navigační přístroje. Stolu v salonu by lépe slušely alespoň mírně zvednuté hrany, aby věci na stole neměly za plavby tendenci odcházet bez dovolení od stolu. Okénka v přední části nástavby

by spolu s otevřenými dveřmi do kokpitu měly dokázat zajistit potřebnou ventilaci. Oba trupy je možné od salonu oddělit zasouvacími dveřmi. To ocení především ti, kdo se vydávají na plavby s dětmi. Uspořádání v plovácích je variabilní. Nejvhodnější verze nabídne v každém plováku jedno dvojlůžko se středem trupu zařízeným jako obývací pokoj a s velkou koupelnou v přídi. Charterová verze naproti tomu má v trupu kajuty dvě a dokonce i dvě toalety s koupelnami.

Ve všech případech jsou trupy, respektive kajuty v nich, maximálně prosvětleny, a navíc nabízejí velké možnosti ventilace. Tedy již nikdy více tmavé kajuty v plovácích, již nikdy málo prostoru. Ve vzájemném srov-



nání by žádná podobně velká jednotrupá jachta neobstála.

### Za plavby

Loděnice se snažila šetřit hmotnost. Na trupech i nástavbách je použit balzový sendvič, jen pod čarou ponoru je masivní laminát. Navíc se používá vakuová infuze, která minimalizuje množství pryskyřice. Přesto má prázdná loď více než 11 500 kg. To není málo. Na druhou stranu jsme si řekli, že turistické katamarany nejsou konstruovány s ohledem na maximalizaci rychlosti, a to platí i zde.

Jak již bylo řečeno, je stěžeň posunut daleko dozadu. Tím se zlepšila ovladatelnost jachty, mnohem lépe réckuje než její předchůdci. Kormidelník zde má lana při ruce, pouze při použití Code 0 nebo asymetrického spinakeru povede otěž na vinšnu na boku kokpitu. Na pravoboku ji bude mít kormidelník na dosah, vinšna na levoboku je ale daleko. Jak je u katamaranů zvykem, stěžeň nemá zadní stěh, jen dvojici bočních vantů vedoucích dozadu. To ztlačně omezuje možnost vypuštění hlavní plachty, zadáky moc nepřicházejí do úvahy. Kdo bude mít zájem o lepší výkony, vsadí místo standardně dodávané celospirové hlavní plachty na square top mainsail, která má plochy o 6 metrů větší. Code 0 do slabého větru má sám o sobě plochu 68 m<sup>2</sup>.

Co se týče výkonů při jízdě na plachty, je třeba počítat s tím, že jde o turistickou jachtu. Při stoupačce se musíme smířit s úhlem na vítr přes 50°. Majitelé jachty budou proti větru častěji startovat motor. To ale mnohdy dělají i majitelé jednotrupých lodí. Rychlostí přes 9 uzlů katamaran dosáhne až při větru o síle 6° Beauforta. Nejde zrovna

### Technická specifikace

• Celková délka	11,74 m
• Délka na vodorysce	11,53 m
• Šířka	6,79 m
• Výtlak	11 673 kg
• Ponor standard	1,21 m
• Výška stěžeň	18,24 m
• Výkon motoru	2x 29 HP
• Plocha plachet	70,00 m <sup>2</sup>
• Nádrže na palivo	2x 200 l
• Nádrže na vodu	300 l
• CE kategorie	A10
• Design	VPLP
• Cena	od 233 000 EUR bez DPH

[www.katamarany-lagoon.cz](http://www.katamarany-lagoon.cz)

o oslnivé výkony, na druhou stranu kvůli nim si zákazníci pohodlnou a prostornou jachtu nepožijí.

### Závěrem

Lagoon 39 je pohodlná turistická jachta. Pro ty, kdo hledají prostor a soukromí na palubě a nechtějí se smířit s náklonem, jsou katamarany správnou volbou. Je pravda, že na některých kurzech na plachty nebude excelovat, ale to se od něj ani neočekává. Náhradou je příjemnější pobyt na palubě, a to především s dětmi.

Negativem pak je vyšší pořizovací cena a především vyšší provozní náklady. Při dnešních cenách ve Středomoří se dá očekávat, že majitelé katamaranů se rychle naučí kotvit. Do karet jim přitom hraje minimální ponor, který pro ně otvírá i místa, jež jsou pro druhé nepřístupná. ▲

