

10 • 2016

# yacht

Č A S O P I S O L O D Í C H



XXIII. ročník  
89 Kč/3,99 €

## Sportovní člun Bella 600 BR

Co přinesla  
výstava v Cannes



PLACHETNICE  
Azuree 41  
ClubSwan 50

MOTOROVÉ ČLUNY  
Cap Camarat 10.5 WA  
Linssen Grand Sturdy

LODĚ  
NA  
VODE



# 9. ROČNÍK VÝSTAVY

21.–23. dubna 2017  
Praha, Rašínovo nábřeží

PRAŽSKÉ NÁBŘEŽÍ SE PROMĚNÍ V RUŠNOU MARINU!



KONTAKT:  
obchod@lodenavode.cz  
+420 776 781 507

[www.lodenavode.cz](http://www.lodenavode.cz)

POŘADATEL:  
Asociace APL s.r.o., Popovická 924/4  
101 00 Praha 10, [www.aplcz.cz](http://www.aplcz.cz)

# VÁŽENÍ A MILÍ ČTENÁŘI,

letošní jachtařská sezona se nezadržitelně blíží ke konci, a tak je čas myslet na zazimování lodí, které by mělo proběhnout co nejdříve po poslední plavbě. Stále více z Vás spoléhá na služby profesionálních firem, které jsou schopné se o loď postarat a zajistit její uskladnění i potřebný servis. Myslím, že to stojí za to. Dobrým servisem a správným zimním uskladněním je možné výrazně snížit státnutí lodě i všech jejích částí.

A co dělat v případě, že máte v plánu loď na příští sezonu vyměnit? Pak je nyní vhodný čas na to, začít to řešit! V redakci již delší dobu diskutujeme o rozšíření rubriky, která se bude týkat právě prodeje starších lodí. Kromě klasické řádkové inzerce tak nově v YACHTU najdete naše tipy na zajímavé lodě „z druhé ruky“.

Pokud se nemůžete dočkat dalšího vydání a zajímá Vás, co se aktuálně děje ve světě lodí a plavby, stačí v mezičase navštívit webové stránky [www.yacht-magazine.cz](http://www.yacht-magazine.cz) nebo facebook časopisu YACHT. Najdete zde ty nejaktuálnější příspěvky, pozvánky na akce nebo zajímavá videa. Jestliže máte občas problém koupit YACHT na stáncích, je nejsnazší využít předplatného, časopis tak najdete pravidelně ve schránce, aniž byste museli na cokoliv myslet.

Na stránkách časopisu, který právě držíte v ruce, se ještě ohlížíme za akcemi, u nichž stál YACHT od samého začátku. Setkání profesionálů v lodním rekreačním průmyslu spolu s Truc regatou bylo pro celou redakci vynikající příležitostí potkat se s našimi čtenáři i obchodními partnery a poslechnout si, jaká byla letošní sezona. Také Festival jachtingu v Cannes poukázal na rozvoj lodního trhu a zaznamenal mnohé rekordy. Ukazuje se tak, že vystavování lodí na vodě má své nesporné výhody a kouzlo pro návštěvníky. Neméně důležitá je tato výstava i pro české a slovenské firmy i návštěvníky.

A na čem teď v redakci pracujeme? Je to především příprava již 18. vydání magazínu DOVOLENÁ NA LODI, tentokrát pro rok 2017, které vyjde na konci letošního roku. Dále dokončujeme test základní řady echolotů Lowrance a plánujeme testování lodí pro modelový rok 2017. Beneteau pořádá nově akci na podzim ve Španělsku, za Regalem míříme do USA a za nafukovacími čluny Sacs budeme v nejbližších dnech cestovat do Chorvatska, kam se chystáme i na Biograd Boat Show na konci října.

Přeji Vám příjemné čtení!

**Daniel Guryča**  
vydavatel





## CAP CAMARAT 10.5 WA

Součástí výrobního programu francouzské loděnice Jeanneau je řada víkendových motorových člunů Cap Camarat. Zatím posledním členem této řady a novinkou roku 2016 je day cruiser Cap Camarat 10.5 WA, který jsme testovali na jaře v Cannes.

LODĚ	6	CLUBSWAN 50	26	ČAS NA LITHIOVÉ BATERIE JE ZDE	46
EVROPSKÁ LOĎ ROKU	10	V jednoduchosti je krása		S ROBOTEM NA MOŘE	48
AKCE	12	AZUREE 41	30	Asistenční systém AST Harken za vás udělá i obrat	
CAP CAMARAT 10.5 WA	14	Krasavice z tureckého pobřeží		PLOVOUCÍ BETON II.	50
Rychlý společník na víkendy		CANNES 2016	34	DÁŠA MORÁŘNOVÁ	52
BELLA 600 BR	18	SETKÁNÍ PROFESIONÁLŮ V LODNÍM REKREAČNÍM PRŮMYSLU	38	Česká designérka zářící na světových mořích	
Zdařilý kompromis pro rodinu		TIPY	42	S KOBLIHOU PO BAŤOVĚ KANÁLE	56
LINSSEN GRAND STURDY 590 AC WHEELHOUSE	22	EVINRUDE V ROCE 2017	44	Z Veselí nad Moravou do Otrokovic	
Strohý elegant					



## CLUBSWAN 50

Již téměř půl století je loděnice Nautor's Swan ze severního Finska tou správnou volbou jachtařů, kteří požadují luxus, absolutní kvalitu a perfektní výkon.



## ČESKÝ JACHTAŘ POPRVÉ NA PARALYMPIÁDĚ

V sobotu 17. září skončila v Riu de Janeiru paralympijská regata. Poprvé v historii se jí účastnil český jachtař. Byl jím Daniel Bína, který závodil ve třídě 2.4mR.

## NORSKO NA PLACHETNICI

Do Norska na plachetnici? „Norsko je daleko a bude to drahé, navíc 14 dnů dovolené,“ bylo první, co mě napadlo, když jsem dostal nabídku na takovou plavbu. Ale dali jsme dohromady mezinárodní osmičlennou posádku a rozhodli se vyrazit.

### TOMÁŠ KŮDELA

Sám přes Atlantik

60

### MARSTRAND

64

### NORSKO NA PLACHETNICI

68

### CHAMPAGNE CUP CLASSIC 2016

74

### ABY VÁM NA LODI CHUTNALO

Krevety Saganaki

76

### ŠACHOVÉ SOUBOJE POHÁRU AMERIKY VE STŘEDOZEMNÍM MOŘI

78

### ČESKÁ POSÁDKA NA ROUND THE ISLAND RACE

80

### COWES WEEK

Úspěšný slovenský tým

82

### LETNÍ TRUC REGATA ČESKÝ JACHTAŘ POPRVÉ NA PARALYMPIÁDĚ

84

86

### SERVIS

88

### LODĚ NA PRODEJ

90

### PRODEJ/KOUPĚ/PRONÁJEM/KURZY

93

### PŘIPRAVUJEME

98

Na titulní straně Bella 600 BR  
Foto Kari Wilen

## NOVÁ ZÁBAVA NA VODĚ Sea-Doo Spark TRIXX



BRP přichází pro rok 2017 s vodním skútreem Sea-Doo Spark TRIXX, který přináší zcela nový způsob zábavy na vodě a je určen pro skutečný freestyle. „Modelová řada Sea-Doo nikdy nebyla silnější,“ říká Anne Bélec, marketingová manažerka této značky. „Všechny naše modely poskytnou svým uživatelům rychlost, obratnost a nevšední zážitky. Ze širokého spektra modelů si vybere opravdu každý, ať už chce předvádět nejrůznější triky nebo jen cestovat po vodě s rodinou.“ Jednoduché intuitivní ovládání umožňuje provádění nejrůznějších skoků a triků, nově je skútr vybaven takzvaným trimem, jednoduše řečeno má nastavitelný sklon trysky. Dá se s ním vystřelit nad hladinu přímo

z místa. Vše držíte pevně v rukou díky novým sportovním polohovatelným říditkům. Tuto novinku je možné již nyní objednat, k dodání bude na jaře 2017. Více informací najdete na [www.marine.cz](http://www.marine.cz) nebo [www.imidjex.sk](http://www.imidjex.sk).

### TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	2,79 m
Šířka	1,18 m
Hmotnost	192 kg
Počet osob	2
Nádrž	30l
Zavazadlový prostor	1,6/28l
Motor	Rotax 900 HO ACE
Cena	245 000 Kč

## S KAJUTAMI V PŘÍDI Sense 57

Loděnice Beneteau představila dvě nové plachetnice z modelové řady Sense – 51 a 57. U větší „sedmapadesátky“ najdeme všechny kajuty s dvojlůžky v přední části, za nimi je umístěn salon s kuchyní. Na přání je možné přidat na zád jednolůžkovou skipperskou kajutu. Plachetnice má přepracované sklápěcí plato pro vstup do vody, je jednoduše ovladatelná a stabilní a díky tomu nabízí komfortní plavbu za jakýchkoliv podmínek na moři. V kokpitu chráněném pevným bimini se posádka může pohodlně posadit na polstrované lavice. Pro interiér byl zvolen příjemný odstín dřeva i doplňků. Více na [www.bemexboot.cz](http://www.bemexboot.cz).



### TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	17,78 m
Šířka	4,97 m
Výtlak	18 780 kg
Objem palivové nádrže	415 l
Objem nádrže na vodu	640 l
Max. výkon motoru	80 HP
Cena	od 393 100 EUR bez DPH



## SKVĚLÉ PROPOJENÍ INTERIÉRU S VENKOVNÍM SEZENÍM Prestige 630



Na výstavě v Cannes prezentovala značka Prestige nový model 630, který vyniká inovativním provedením. Na první pohled se vnějšek nijak výrazně neodlišuje od sesterských modelů, co ale návrháři z Garroni Design pojali opravdu nově je interiér. Díky širokému trupu nabízí skutečně velkorysý obytný prostor, který je navíc výborně prosvětlený. Dominantou hlavní paluby jsou celoskleněné široké dveře, jež skvěle propojují vnitřní část s venkovním sezením. Luxusní je také flybridge, kde celou zadní část zabírá jedna velká pohodlná sedačka. Více na [www.prestige-yachts.cz](http://www.prestige-yachts.cz).



### TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	19,02 m
Šířka	5,15 m
Ponor	1,5 m
Počet lůžek	6+2
Motory	2x Volvo IPS 950
Max. rychlost	28 uzlů
Objem palivové nádrže	2 700 l
Objem nádrže na vodu	800 l
Cena	od 1 139 000 EUR bez DPH



EXCLUSIVE YACHTS



PROSTORNÁ  
RYCHLÁ  
ERGONOMICKÁ  
STYLOVÁ  
TICHÁ  
INOVATIVNÍ  
GRANDIÓZNÍ  
ELEGANTNÍ

# NEW PRESTIGE 560



PRESTIGE®  
LUXURY MOTOR YACHTS

Jedinečná DNA nové Prestige 560

[www.exclusive-yachts.cz](http://www.exclusive-yachts.cz)



## DO NEJTVRDŠÍCH PODMÍNEK Wauquiez Pilot Saloon 58



Francouzská loděnice Wauquiez si loni připomínala 50. výročí od doby, kdy ji Henri Wauquiez v Neuville en Ferrein poblíž Lille založil. Společnost je na svou historii patřičně hrdá, proto i letos při prezentaci novinky Pilot Saloon 58 kladla důraz na kulaté jubileum. „Osmapadesátka“ v sobě snoubí snadnou ovladatelnost,

obratnost a sílu závodních plachetnic spolu s elegancí a komfortem luxusních turistických lodí. Robustní trup byl navržen tak, aby obstál i v těch nejtvrdších podmínkách. Všechny ovládací prvky jsou svedeny až ke kormidelníkovu, který tak loď zvládne bezpečně vést sám. Další informace na [www.wauquiez.com](http://www.wauquiez.com).



### TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	17,7 m
Šířka	4,95 m
Ponor	2,1–2,5 m
Počet kajut	3+1
Hlavní plachta	79 m <sup>2</sup>
Gena	54 m <sup>2</sup>
Genakr	111 m <sup>2</sup>
Spinakr	187 m <sup>2</sup>

## OBROVSKÝ KOKPIT Dufour 63 Exclusive

Z pera Umberta Felciho pochází exkluzivní novinka Dufour 63. Tento model se všemi výhodami MAXI jachet disponuje obrovským pět metrů dlouhým kokpitem. Kormidelní kola s konzolami, vinšními a ovládacími prvky byla posunuta úplně na zád a prostor mezi nimi vyplňuje velké opalovací lehátko. V přední části kokpitu je sezení, kde se mohou hosté nerušeně bavit, aniž by je obtěžovala lana otěží či výtahů. Nechybí hydraulická lávka pro přístup na břeh či venkovní kuchyň s grilem, dřezem a ledničkou. Zadní část loď obsahuje garáž pro motorový člun Williams. Tento model bude podrobně představen na lednové výstavě v Düsseldorfu. Více na [www.proyachting.cz](http://www.proyachting.cz).



## NOVINKA VE STÁJI POLSKÉ LODĚNICE Corsiva 565 New Age



Ještě horkou novinku z polské loděnice Corsiva Yachting jsme testovali v Praze na Vltavě. Sice nám neprálo počasí, ale při plavbě „pod střešou“ jsme měli skvělou příležitost vyzkoušet pohodlí interiéru. Na přídi je sedačka ve tvaru „U“, uprostřed které je možné vysunout praktický stůl. Celou tuto část lze jednoduše přeměnit ve velkou odpočívací plochu. Na zádi je lavice, kde se pohodlně usadí až tři osoby. Corsiva 565 nabízí také spoustu hlubokých úložných prostor. Loď byla velmi stabilní a posádka se i díky vysokému volnému boku cítila

bezpečně. Vyrábí se v různých barevných provedeních. Cena začíná na 265 000 Kč. Test této lodi připravujeme do příštího YACHTU. Více informací na [www.wboats.cz](http://www.wboats.cz).

### TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	5,65 m
Šířka	2,2 m
Hmotnost	480 kg
Ponor	0,3 m
Počet osob	6
Max. výkon motoru	60 HP
Cena	od 265 000 Kč včetně DPH bez motoru



VERANSTALTER:

 **Ilirija d.d.**  
marina Kornati

 **CROATIA OSIGURANJE**  
utemeljeno 1884.

**20.-23.10. 2016.**

# BIOGRAD BOAT SHOW

Středoevropský veletrh na moři

[www.bbs.com.hr](http://www.bbs.com.hr)



**Nocleh se snídaní v hotelu Ilirija od 39 EUR na osobu**  
[sales@ilirijabiograd.com](mailto:sales@ilirijabiograd.com) · Tel: 385 (0)23 383 556

**ERSTE**  
Bank

 **Diners Club**  
INTERNATIONAL



**BIOGRAD**  
NA MORU

**H G K**  
2 6 3 2  
**HRVATSKA**  
GOSPODARSKA  
KOMORA

**CROATIA**  
Full of life

**IFBSO THE**  
**WORLD'S LEADING**  
**BOAT SHOWS**  
G O L D M E M B E R

# Evropská LOŤ ROKU

Redaktoři jedenácti významných jachtařských časopisů v Evropě vybrali z posledních novinek světových loděnic kandidáty pro volbu Evropské lodě roku 2017. O tom, kdo si nakonec prestižní tituly odnese, se rozhodne během testů, kterým se musí všechny nominované plachetnice podrobit a které probíhají v září v Cannes a v La Rochelle. Vítězové všech kategorií budou již tradičně oznámeni na výstavě v Düsseldorfu, jež se bude konat od 21. do 29. ledna 2017.

## Nominace na Loď roku 2017

### Kategorie Family Cruiser



Velmi všestranná plachetnice z loděnice Marée Haute v Bretani. Délka: 12,46 m, šířka: 4,35 m, hmotnost: 6 500 kg, ponor: 2,2 m



Zajímavá loď na pobřežní plavbu vybavená karbonovým stěžněm posunutým hodně dopředu, pouze s hlavní plachtou, případně genakrem. Délka: 7,5 m, šířka: 3 m, hmotnost: 2 200 kg, ponor: 1,2 m



Novinka z loděnice Jeanneau inspirovaná svou větší sestrou 54, která byla nominována na Loď roku 2016. Délka: 15,38 m, šířka: 4,69 m, hmotnost: 13 900 kg, ponor: 2,28 m



Překlízková plachetnice z francouzské loděnice se vyrábí s pevným i sklápěným kýlem. Délka: 10,57 m, šířka: 3,7 m, hmotnost: 4 100 kg, ponor: 1,65–2,1 m



Poskytuje více prostoru, má jiné oplachtění s větší plochou a palubní výbava je bohatší než u jeho populárního předchůdce (YACHT 7-8/2016). Délka: 6,85 m, šířka: 2,49 m, hmotnost: 1 300 kg, ponor: 0,6–1,4 m

### Kategorie Performance Cruiser



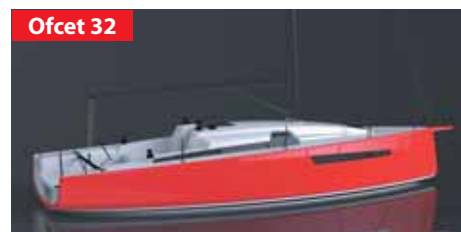
K 30. výročí se loděnice rozhodla tuto legendární plachetnici inovovat. Nová „čtyřiatřicítka“ je rychlá s moderním designem (YACHT 5/2016). Délka: 10,7 m, šířka: 3,6 m, hmotnost: 5 950 kg, ponor: 1,95 m



Sportovní a výkonná plachetnice s jasně čitelným italským rukopisem: dlouhé čisté linie, světlost, jednoduchost a vzdušnost (YACHT 9/2015). Délka: 17,5 m, šířka: 5,1 m, hmotnost: 18 900 kg, ponor: 2,9 m



Nástupce úspěšné one-design třídy J 109. Jedenáctimetrová sportovní plachetnice s relativně úzkou záďí, což je typické pro návrháře Alana Johnstona. Délka: 10,99 m, šířka: 3,6 m, hmotnost: 5 125 kg, ponor: 2,1 m



Francouzská loděnice Chantiers Ofcet dosud vyráběla lodě Classe Mini Ofcet 6.50. Nyní přidala nový model, na kterém pracoval i slavný designér Marc Lombard. Délka: 10,3 m, šířka: 3,36 m, hmotnost: 3 400 kg, ponor: 1,9 m



Zajímavá loď nejen na offshore závody, ale i na plavby s rodinou. Byla navržena pro oceánské vody a optimalizovaná pro jedno- či dvoučlennou posádku. Délka: 10,86 m, šířka: 4 m, hmotnost: 3 600 kg, ponor: 2,93–1,1 m

## Kategorie Luxury Cruiser

## Bestevaer 45ST Pure



Nizozemští specialisté vytvořili hliníkovou plachetnici, která kombinuje bezpečnost, komfort a dobré plavební vlastnosti. Délka: 14,25 m, šířka: 4,05 m, hmotnost: 13 000 kg, ponor: 1,4–2,95 m

## Garcia 52 Exploration



Jasná volba pro náročné plavby ve vysokých zeměpisných šířkách. Nabízí buď tří-, nebo čtyřkajutovou variantu. Délka: 16,55 m, šířka: 4,8 m, hmotnost: 18 880 kg, ponor: 1,27–3 m

## Italia 12.98



Výrobce velmi dobře zvládl tradiční kompromis mezi luxusním interiérem, pohodlným kokpitem a dobrými plavebními schopnostmi. Délka: 12,98 m, šířka: 4,16 m, hmotnost: 7 950 kg, ponor: 2,2 m

## Beneteau Oceanis Yacht 62



Vlajková loď modelové řady Oceanis Yacht nabízí spoustu zajímavých detailů, obrovský prostor v kokpitu i podpalubí a vše potřebné pro skvělou plavbu (YACHT 3/2016). Délka: 19,07 m, šířka: 5,33 m, hmotnost: 24 170 kg, ponor: 2,3–2,9 m

## X4



Dánská loděnice X-Yachts zaplnila pomyslnou mezeru mezi sportovními modely XP a cestovními XC. X4 v sobě snoubí výhody obou těchto řad. Délka: 12,5 m, šířka: 3,95 m, hmotnost: 8 850 kg, ponor: 1,85–2,5 m

## Kategorie Vícetrupé lodě

## Lagoon 42



Návrháři posunuli stěžeň a samopřehazovací kosatku víc dozadu, aby usnadnili manipulaci s plachtami (YACHT 12-1/2016). Délka: 12,8 m, šířka: 7,7 m, hmotnost: 12 000 kg, ponor: 1,25 m

## Fountaine Pajot Lucia 40



Lucia 40 je určena pro zákazníky, kteří preferují delší pobyt na moři s veskerým pohodlím ve velkých a světlých kajutách (YACHT 4/2016). Délka: 11,73 m, šířka: 6,63 m, hmotnost: 8 900 kg, ponor: 1,2 m

## Nautitech Open 46



Katamaran byl vyvinut ve spolupráci loděnic Bavaria a Nautitech. Návrh provedl Marc Lombard, což zaručuje perfektní zpracování a skvělý výkon. Délka: 13,71 m, šířka: 7,54 m, hmotnost: 10 800 kg, ponor: 1,45 m

## Outremer X4



Všechny přepážky tohoto výkonného katamaranu jsou vyrobené z karbonu a samozřejmě je sportovní karbonový stěžeň. Délka: 14,62 m, šířka: 7,1 m, hmotnost: 8 200 kg, ponor: 1–2 m

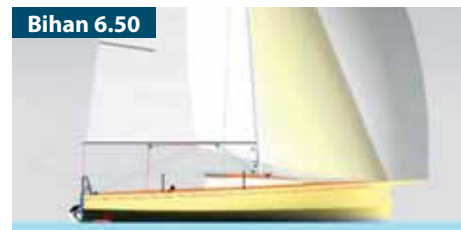
## Tricat 30



Trimaran, jenž byl navržen pro pobřežní plavbu, díky sklopným plovákům lze jednoduše přepravovat na přívěsu. Délka: 9,14 m, šířka: 7/3,5 m, hmotnost: 1 850 kg, ponor: 0,42–1,56 m

## Kategorie Speciální jachty

## Bihan 6.50



Loď koncipovaná pro pobřežní a krátké rodinné plavby, která se snadno ovládá. Sklopný kýl usnadňuje přístup do mělkých vod a blízkosti pláží (YACHT 7-8/2015). Délka: 6,5 m, šířka: 2,54 m, hmotnost: 750 kg, ponor: 1,2–0,2 m

## Easy To Fly



Vývoj této celokarbonové lodě letající na foilech trval tři roky, hlavní osobou je konstruktér Guillaume Verdier. Délka: 7,92 m, šířka: 4,3 m, hmotnost: 300 kg

## Scow FR 18



Futuristická loď z konstrukční kanceláře Alain Mortain & Yiannis Mavrikios s plochým trupem a oblou přídí byla postavena v loděnici Francka Roya ve Francii. Délka: 5,5 m, šířka: 1,94 m, hmotnost: 280 kg, ponor: 0,09–1,1 m

## Seascope 24



Plachetnice s karbonovou takeláží a vysouvacím kýlem nabízí jednoduché ovládání i dobrou stabilitu a dá se převážet na přívěsu (YACHT 3/2016). Délka: 7,3 m, šířka: 2,5 m, hmotnost: 890 kg, ponor: 0,3–1,9 m

## Spirit 47CR



Krásná konstrukce z masivního dřeva je tou pravou retro klasikou. Délka: 14,32 m, šířka: 5,7 m, hmotnost: 8 200 kg, ponor: 2,04 m

Připravila Markéta Prokšanová  
Foto archiv

## Delphinus flotila Altumare

Léto si můžete prodloužit podzimní plavbou v Řecku v termínu od 30. 10. do 5. 11., kam se nejvýhodněji dopravíte přímým letem z Bratislavy. Hlavním lákadlem bude kromě příjemného počasí, památek a proplutí Korintským průplavem oběma směry sledování delfínů. Na flotile bude přítomen zkušený mořský biolog s profesionálním akustickým vybavením (hydrofon) pro sledování podvodních zvuků, které slouží i pro vyhledávání delfínů a velryb. Pro kapitány je připravena standardní asistence při kotvení a vyplouvání z přístavů, řešení technických dotazů a sledování předpovědi počasí. Trasa flotily je zvolena tak, aby umožnila návštěvu nejzajímavějších historických památek v oblasti. Proto bude flotilu doprovázet i česky mluvící průvodce historií Řecka. Zastávky jsou plánovány v těchto místech: mys Sounion (Poseidonův chrám), Aegina (chrám Aphaia), Isthmia (místo konání her, které předcházely olympiádě), Galaxidhi (odsud je plánována návštěva významného antického města Delphi) a Epidavros (památný amfiteátr). Na delfíny se flotila zaměří hlavně v Korintském zálivu, který je hlubokou uzavřenou částí moře sevřenou mezi pevninské Řecko a Peloponéský poloostrov. Díky tektonickému původu této oblasti jsou břehy zálivu mimořádně strmé a záliv je velmi hluboký už několik metrů od pobřeží. Tyto geografické podmínky spolu s přítomností velkého množství makrel, sardinek a dalších ryb vytvářejí ideální prostředí pro pobyt různých druhů delfínů. Je vědecky prokázáno, že Korintský záliv je trvale obydlen stovkami delfínů minimálně tří různých druhů: delfín pruhovaný (Stenella coeruleoalba), delfín obecný (Delphinus delphis) a delfín Rissoův (Grampus griseus). Obecně je nejrozšířenějším delfín pruhovaný, ale zpravidla žije na otevřeném moři nebo oceánu a u pobřeží je proto vzácné ho zpozorovat. Korintský záliv je jedním z mála míst na světě, kde tento delfín žije ve skupinkách a množí se s ostatními druhy delfínů. Pro zájemce jsou připraveny plachetnice a katamarany za velmi výhodné ceny, ale k pronájmu se nabízejí i jednotlivé kajuty. Bližší informace [www.altumare.cz](http://www.altumare.cz).



## Biograd Boat Show

Již 18. ročník výstavy lodí bude hostit chorvatské přístavní městečko Biograd na Moru. Od 20. do 23. října bude marina Kornati v obležení lodí. Loňský rok přilákal rekordní počet návštěvníků a přes 300 vystavovatelů, proto se čeká, že letos bude zájem ještě větší. Návštěvníci se mohou těšit na plachetnice, motorové čluny, ale také na lodní příslušenství, motory i jachtařské oblečení. Souběžně s výstavou bude probíhat také Biograd Charter Show, kde si zájemci mohou vybrat a zarezervovat dovolenou na lodi. Více na [www.bbs.com](http://www.bbs.com).



## Německá kancléřka navštívila HanseYachts

30. srpna navštívila Angela Merkelová se členem regionálního parlamentu Egbertem Liskowem loděnici HanseYachts. Po oficiálním přivítání si prohlédli celou produkci. U výrobních linek hovořila německá kancléřka se zaměstnanci a poznávala postupy, jak se plachetnice staví. Angela Merkelová byla potěšena především úspěchem firmy a s tím souvisejícím nárůstem počtu zaměstnanců. Více na [www.hanseyachts.com](http://www.hanseyachts.com).



## Otestujte katamarany Lagoon s časopisem YACHT

Jak jsme vás již informovali, časopis YACHT spolu se společností Altumare připravil pro své čtenáře velmi zajímavou akci s názvem Otestuj katamaran! Testování proběhne 28. a 29. října v řecké marině Olympic, poblíž Atén. Jedná se o jedinečnou příležitost vyzkoušet si plavbu na katamaranu bez nutnosti si ho pronajmout. Tomu odpovídá i zájem. Nyní zbývá posledních pět volných míst, proto neváhejte a přihlaste se na webu [www.katamarany-lagoon.cz](http://www.katamarany-lagoon.cz). K dispozici pro plavbu budou Lagoony 380, 400, 450 a k prohlídce u mola budou připraveny Lagoon 52F a 560.

# yacht

ČASOPIS O LODÍCH



Čtěte, co vás baví!

[www.yacht-magazine.cz](http://www.yacht-magazine.cz)

# RYCHLÝ SPOLEČNÍK NA VÍKENDY

test  
yacht



## CAP CAMARAT 10.5 WA

*Součástí výrobního programu francouzské loděnice Jeanneau je řada víkendových motorových člunů Cap Camarat. Zatím posledním členem této řady a novinkou roku 2016 je day cruiser Cap Camarat 10.5 WA, který jsme testovali na jaře ve Francii.*

**M**otorový člun Cap Camarat 10.5 WA je s délkou přes 10 m největším plavidlem z řady zaměřené na denní a víkendové plavby, vodní lyžování, rybaření a vůbec na rekreaci pro ty, kteří milují rychlost a sportovní styl. Nový day cruiser svými rozměry umožňuje pohodlněji cestovat vyšší ekonomickou rychlostí a zaručuje dostatečnou úroveň komfortu i při delších plavbách s přespaním. Z odstupu vyhlíží nový člen řady Cap Camarat jako přerostlý sportovní člun a teprve při bližším pohledu se ukáže, že objemná příď skrývá spací kajutu a že za podkovovitým ochranným štítem z kovu je ukryto něco jako kapitánský můstek – komplexní kormidelní stanoviště se třemi spojenými křesly a volantovým říze-

ním uprostřed široké přístrojové desky se dvěma velkými displeji, z nichž jeden patří navigačnímu počítači a druhý řídící jednotce přívěsných motorů. Křesla mají vložené polštáře, které při plavbě na zvládnutém moři umožňují polosedící polohu s podepřenými bedry, a jsou vyvýšené umístěna na soklu, ten skrývá kokpitový bufet. Jeho součástí může být elektrický gril a pro rybáře vanička na živou návnadu. Ke standardu patří jednoduchý dřez a 42l chladnička. Celá výbava se odhalí po nadzvednutí víka. Volitelným doplňkem je kokpitový stůl z teaku, kolem něhož může na prostorné pohovce do „L“ (nebo „U“) stolovat až deset lidí. V případě, že si zákazník objedná stůl na teleskopických nohách, vznikne spuštěním stolní desky plocha na slunění.

V zadní stěně kokpitu jsou na levoboku dvířka na koupací plošinu, do jejíhož výkroje jsou vsazeny dva přívěsné motory. Jako maximální se doporučuje výkon 2x 350 HP.

Na příď je pohodlný přístup palubními ochozy, které u motorových člunů této kategorie nejsou až tak obvyklé. Bezpečnost pohybu jistí vysoké trubkové zábradlí, to však z boční siluety příliš vyčnívá a narušuje plynulé linie člunu. Prakticky celou plochu příďe vyplňuje dvojitá matrace na slunění, nepatrně vyvýšená na nízké střeše nástavby, takže teaková paluba se zde nijak nerozšiřuje a je tvořena pouze podkovovitým chodníčkem, jenž lemují štítnici. Loděnice si zakládá na inovaci, která umožňuje horní část matrací zvednout a podepřít záda.

Ještě než si prohlédneme podpalubí, pár slov o konstrukci. Trup motorového člunu Cap Camarat 10.5 WA je vytvarován na základě nejmodernějších poznatků o skluzové plavbě. Jeho dno disponuje dvěma stupni a využívá patent S.V.V.T. Michaela Peterse. Zkratka znamená Stepped-Vee Ventilated Tunnel a jedná se o koncept, který pro rychlé čluny používá Pobřežní stráž Spojených států a další ozbrojené síly. Dva stupně odebírají vzduch zpod boků člunu a soustřeďují jej do středového tunelu v zadní části dna, která si stále uchovává tvar rozevřeného „V“. Zde se vytváří vzdušný proud, který za zrcadlem tryská zpod člunu. Při plavbě ve skluzu tedy člun částečně sedí na vzduchovém polštáři, což zmenšuje odpor, a tím šetří palivo pro danou rychlost, nebo umožňuje dosáhnout ještě vyšší rychlosti. Díky vzduchovému polštáři je plavba ve skluzu také mnohem měkčí a pohodlnější.



Trup motorového člunu Cap Camarat 10.5 WA je vytvarován na základě nejmodernějších poznatků o skluzové plavbě.

Do podpalubí se sestupuje vlevo od kormidelního stanoviště po čtyřech vetknutých stupních, které by nemusely být za plavby příliš bezpečné, a člověk málem narazí do kuchyňské linky s dvouhořákovým vařičem a dřezem. Na nějaké velké vyvažování to není, ale svůj účel splní. Naproti kuchyni se zavěšenými skříňkami najdeme sanitární buňku s odděleným WC a sprchovým koutem. WC může být na příobjednávku elektrické. Teprve teď je vidět, že kromě kajuty v přídi disponuje Cap Camarat 10.5 WA i zadní kajutou, která je de facto umístěna uprostřed trupu a zasunuta pod kormidelní stanoviště. Zaujímá celou šířku trupu a má

přímé osvětlení bočními okny. K oběma bokům jsou přistaveny úložné skříňky a podél nich jsou situována dvě lůžka, mezi nimiž je kratší matrace, na níž může přespat dítě. Kajuty od kuchyně oddělují pouze závěsy, takže po jejich shrnutí vzniká jeden prostor. Toto řešení umožňuje využít přední kajutu též jako jídelní kout a vytvořit z ní a z kuchyně obdobu podpalubního salonu. Uprostřed podkovovité čalouněné lavice, která kopíruje křivku příďe, se nachází jídelní stůl, upevněný na jedinou robustní teleskopickou nohu. Po jeho spuštění vznikne dvojlůžko do „V“ a jídelní kout se změnil na ložnici. Sezení v přídi je sice pohodlné, ale ro-



Prakticky celou plochu příďe vyplňuje dvojitá matrace na slunění.



Volitelným doplňkem je kokpitový stůl z teaku, kolem něhož může na prostorné pohovce do „L“ (nebo „U“) stolovat až deset lidí.



Cap Camarat 10.5 WA je zajímavým kompromisem mezi otevřeným sportovním člunem a kajutovým motorákem.

zumně se zde mohou posadit dva lidé a navíc, jak jsme si vyzkoušeli, manipulace se stolem při přestavbě na lůžko je těžkopádná a nepohodlná. Také přídovká kajuta má přímé osvětlení bočními okny a vnitřní prostory opticky zvět-

šuje zrcadlo. Studiu Sarrazin Design je však třeba připsat k dobru, že v interiéru je dostatek úložného prostoru jak v podobě zavěšených skříněk a polic, tak v boxech pod lůžky. Na opačné straně pohyb v interiéru znesnad-

ňuje různá úroveň podlážek, mezi kajutami a kuchyní je schod. Co se týče barevnosti, interiér kombinuje bílý potahový materiál čalounění, laminátovou konstrukci s teakovým dýhováním nábytku a antracitovou černí snímatelného koberce. Alespoň takto byl laděn testovaný člun, nicméně výrobce nabízí bohatou škálu potahových materiálů různých barev a z různých materiálů.

K pohonu člunu slouží dvojice přívěsných motorů, umístěných ve výkroji koupací plošiny, jejíž konstrukce obsahuje závěsné držáky. Zákazník má na výběr mezi motory Yamaha, Mercury, Honda a Suzuki, avšak musí volit model s nohou Ultra Long (XXL). Může si vybrat motory od výkonu 250 až 350 HP. Motory se ovládají elektronicky systémem Lowrance a při zkušební plavbě se občas „hádaly“. Systém též ovládá elektricky nastavitelné trimovací klapky, popřípadě příčný pohon v přídi. Ke snazšímu ovládní může být člun vybaven i joystickem. Elektrická energie se čerpá ze dvou baterií. Pro napájení spotřebičů je tvořena akumulátorem 12 V/120 Ah, pro start motorů akumulátorem 12 V/50 Ah. V konstrukci člunu se také počítá s vestavbou benzinového generátoru 3,5 kW.

Seznam nabízených volitelných položek je velmi dlouhý a obsahuje i takové věci, jako je elektrický kotevní vrátek, 16kg kotva, 28m 10mm řetězu a kotevní lano, a stejně tak sadu vyvazovacích lan a fendry. Také navigační výbava, v nabídce jsou přístroje firmy Lowrance, je za příplatek a pochopitelně doplňky interiéru, jako jsou tekoucí voda a zářivá sprcha, bez nichž se majitel těžko obejde. Jako ilustrace tohoto stavu může posloužit testovaný člun. Základní cena day cruiseru Cap Camarat



Testovaná loď byla vybavena dvěma motory Yamaha V8 o výkonu 350 HP a chytrým systémem řízení pro snazší manévry pomocí joysticku.



Široká přístrojová deska s volantem a dvěma velkými displeji, z nichž jeden patří navigačnímu počítači a druhý řídící jednotce přívěsných motorů.



Kokpitový bufet, jehož součástí může být elektrický gril a pro rybáře vanička na živou návnadu. Ke standardu patří jednoduchý dřez a 42l chladnička.



Kuchyňská linka s dvouhořákovým vařičem a dřezem v podpalubí





Zadní kajuta je umístěna uprostřed trupu a zasunuta pod kormidelní stanoviště. Zaujímá celou šířku trupu a má přímé osvětlení bočními okny.

10.5 WA činí 70 000 EUR bez DPH, avšak ten, který jsme testovali, stál s aplikovanou výbavou 132 000 EUR.

Cap Camarat 10.5 WA je zajímavým kompromisem mezi otevřeným sportovním člunem a kajutovým motorákem. Od sportovního člunu převzal rychlost, od kajutového moto-

ráku vybavenější interiér, nicméně jen v limitovaném rozsahu. Prodejní politika pak důsledně sází na koncept základní verze, kterou si musí zákazník doplnit další výbavou, avšak podle své volby.

*Text František Novotný*

*Foto Daniel Guryča a Jeanneau*



Sanitární buňka s odděleným WC a sprchovým koutem



Lavice v kokpitu jsou sklopné.



#### TECHNICKÉ ÚDAJE

Cap Camarat 10.5 WA	
Celková délka	10,57 m
Délka trupu	9,34 m
Šířka	3,21 m
Ponor	0,86 m
Podjezdná výška	2,28 m
Hmotnost bez motorů	4 350 kg
Počet lůžek	4
Max. výkon motorů	2x 350 HP
Délka nohy	762 mm (XXL)
Objem nádrží na palivo	2x 400 l
Objem nádrže na vodu	160 l
Certifikace CE	B-8/C-11
Cena	od 70 000 EUR bez DPH
<a href="http://www.fasyachting.cz">www.fasyachting.cz</a> <a href="http://www.imidjex.sk">www.imidjex.sk</a>	

inzerce



## Sezóna 2017 v prodeji!

Rezervace v reálném čase  
s online daty tří hlavních  
rezervačních systémů!

Výhody pro Vás:  
nejširší online nabídka  
nejvíce informací  
nejrychlejší rezervace

17 let  
na trhu

ISO 9001  
certified

U nás ve standardu:

internet zdarma

u všech pronájmů lodí  
v Chorvatsku nad 1000 EUR

Pojištění kauce a strona pronájmu  
za výhodných podmínek

**YachtNet**

[www.yachtnet.cz](http://www.yachtnet.cz)

# ZDAŘILÝ KOMPROMIS PRO RODINU

test  
yacht

## BELLA 600 BR





*Finský výrobce motorových člunů Bella uvedl v roce 2015 na trh nový otevřený model a my jsme jej měli příležitost otestovat jednak ve Finsku na červnovém Floating Show, jednak v domácích podmínkách na Slapech.*

Vyrazíme na projížďku a hned je nám jasné, proč je tento model koncipován hlavně pro rodiny. Je designován elegantně s jemně tvarovaným trupem, ale nevyvolává dojem střemhlavého závodního člunu – hodí se spíše na pohodovou plavbu, čemuž odpovídá i vnitřní vybavení a jízdní vlastnosti. Velmi prostorně a jednoduše působí kokpit se dvěma polstrovanými otočnými křesly a nechybí ani držák na nápoj, i když ten by mohl být umístěn i jinde. Mezi sedačkami procházíme na před, jež je v podstatě celá využita k sezení či opalování, o čemž svědčí polstrovaná sedadla, která se dají vyklopotit i do prostoru pro nohy, a vzniká tak jedno velké opalovací lehátko. Pod sedačkami se také ukrývá několik úložných míst, do kterých lze uschovat nejen maličkosti, ale i fendry a jiné rozměrnější předměty.

V zadní části lodě se nachází přímo za křesly pro řidiče a spolujezdce další sedačka, která je pro jízdu příjemnější než sedačky ve- >>>

**Bella 600 BR se prezentuje jako velmi příjemný člun pro rodinné vyjížďky a zábavu na vodě.**



Člun je designován elegantně s jemně tvarovaným trupem.

trování je sedačka velmi pohodlná a rozprostírá se přes celou šířku lodi, takže může sloužit i jako lehátko. V jejích útrobách se pak skrývají úložné prostory. Přímo za sedačkou je zád' rozdělena na dvě části přívěsným motorem, což byl v našem případě

Mercury 115 HP. Z pravé plošiny se vyklápí schody do vody a přístup do vody je tak nenáročný a komfortní. Pod obě plošiny lze navíc uskladnit nějaké menší předměty a v tomto ohledu na lodi skutečně úložné prostory nechybí. Loď má i vychytané de-

taily, jako třeba dva USB konektory, dva reproduktory, krycí plachtu kokpitu nebo nastavbu na vodní lyžování.

Co se týče jízdních vlastností, člun je primárně určen pro nenáročné vyjíždky, nicméně vý-



Sedačka na zádi zabírá celou šířku lodě.



Na příď se prochází středem lodě.



Sezení na přídi lze rozložit na opalovací lehátko.



Při plavbě je člun stabilní a dobře sedí v zatáčkách.

robce doporučuje motor o výkonu 80 až 150 koní. Se silnějším motorem lze tedy dosáhnout i podstatně rychlejší plavby. Délka 6,05 m a šířka 2,34 m je přijatelná i pro nezkušené uživatele, Bella 600 BR se tak prezentuje jako velmi příjemný člun pro rodinné výlety a zábavu na vodě a byla nominována na ocenění Evropský motorový člun za rok 2016.

*Text Kristina Bánoková*

*Foto Eva Skořepová a Kari Wilen*

Video:



#### TECHNICKÉ ÚDAJE

Bella 600 BR	
Design	Espen Thorup
Délka	6,05 m
Šířka	2,34 m
Ponor	0,45 m
Hmotnost	1 000 kg bez motoru
Počet osob	7
Výkon motoru	80–150 HP
Motor na testované lodi	Mercury 115 HP
Objem nádrže na palivo	135 l
Cena	521 000 Kč bez DPH
Cena testované lodě	870 000 Kč bez DPH včetně motoru
<a href="http://www.kws-sport.cz">www.kws-sport.cz</a>	



Na palubní desce byl kromě budíků motoru také displej příplatkové GPS značky Garmin.



Na lodi je dostatek úložných prostor.



# SUZUKI

## MARINE

## DF4A/5A/6A

Suchá hmotnost již od 23,5kg

Možnost položení na tři strany

Komfortní madla na uchopení

Odpružený motor i pína  
pro eliminaci vibrací

Olejevý filtr



**NOVINKA  
2016**

Doporučené maloobchodní ceny

DF4A od 32.990,- Kč

DF5A od 34.490,- Kč

DF6A od 37.990,- Kč

# STROHÝ ELEGÁN



## LINSSEN GRAND STURDY 590 AC WHEELHOUSE

*Loděnice Linssen Yachts se specializuje na výrobu ocelových luxusních motorových jachet již od roku 1949, a řadí se tak mezi prestižní společnosti v Evropě.*



Salon je ústřední místností, ze které je přístup do všech kajut.

**L**inssen Grand Sturdy 590 AC Wheelhouse představuje nejvyšší model, který společnost uvedla na trh pro rok 2016. Ocelová motorová jachta je určena pro movité zákazníky, kteří preferují nejvyšší kvalitu provedení a pohodlí. Model AC Wheelhouse o délce 17,8 m a šířce 5,13 m se vyznačuje klasickým tvarem trupu a mohutnou hranatou dvoupodlažní nadstavbou s anténní konstrukcí.

Kajuta s kormidelnou je po celém obvodu vybavena velkými okny. Tvar ocelového trupu je klasické „V“ se sedmi oválnými okny a mohutnou kotvou na přídi. Po celém obvodu lodě je pevné vysoké zábradlí z nerez. Boky jsou lemované širokým pleteným jutovým lanem, které vytváří bezpečnou ochranu proti oděru. Pohon zajišťují dva motory Volvo Penta, každý o výkonu 225 HP. Manévrovatelnost 31 tunové lodě podporuje příďový propeler o výkonu 15,5 HP a záďový propeler o 13,2 HP. Lodě firmy Linssen se vyznačují léty ověřenou účinnou teplotní, protihlukovou a vibrační izolací. Teplotní pohodu posádky na lodi zajišťuje podlahové teplovzdušné vytápění s možností regulace v každém prostoru lodě. Na dně trupu jsou instalovány držáky na montáž stabilizačního systému Rotorswing, který při nízké rychlosti plavby výrazně eliminuje boční rozkvy lodě. Elektrickou energii o napětí 24 V dodává šest 120 Ah bezúdržbových gelových baterií dobíjených 230/7 kW generátorem.

Široká teaková koupací plošina na zádi je přístupná ze zadní paluby dvěma bočními žebříky s teakovými schůdky. Na přídi lodě je přístup bočními širokými ochozy. Prostor na přídi je strohý s mohutnými bočními vazáky a pacholaty na lana. Na zádi je příčně umístěna čalou-



Motorová jachta ocelové konstrukce je určena pro movité zákazníky, kteří preferují nejvyšší kvalitu provedení a pohodlí.

něná sedací lavice s opěrkami ve tvaru „U“. Před ní je pevný masivní teakový stůl, který je možné složit, a vytvořit tak dva menší stolečky. Při odsunutí prostředního dílu pohovky se transformují dvě oddělené lavice do tvaru „L“. Tímto vzniká přímá ulička z kormidelny na záď ke koupací plošině.

Ze záďe se dvoukřídlými dveřmi vchází do prostorné kormidelny. Po její levé straně je k dispozici bar, 48l lednička, 5l mrazicí box a dřez. Na pravoboku je čalouněná lavice do tvaru „L“. Otevřením obou křídel dveří kormidelny se vytvoří velký společenský prostor. Proti nepřízni počasí se dá záď lodě s pohovkou zakrýt elektricky vysouvací stříškou. Stanoviště pro kormidelníka se nachází vpředu na levé straně kormidelny. Ergonomicky nastavitelné křeslo pro dvě osoby je pevně připevněno k podlaze. Řídicí pult je plně vybaven nejmodernější pa-

lubní elektronikou značky Raymarine, jako jsou DSC systém, VHF, autopilot, signalizace a ovládacího pultu jsou dva monitory pro navigaci a jeden pro zobrazování technického stavu na grafickém schématu lodě.

Střechnu nad kormidelnou je možné elektricky odsunout, a vytvořit tak velice vzdušný prostor. V přední části kormidelny vedou schody dolů do salonu. Nástavba kormidelny je prosklená ze všech stran a přechází do rovněž prosklené nadstavby nad salonem. Tímto přechodem vznikne spojení mezi kormidelnou a salonem, které umožňuje kormidelníkovi být v kontaktu s posádkou. Salon je ústřední místností, ze které je přístup do všech kajut, kuchyně a toalet. Pod vstupními schody je po pravé straně kuchyně a po levé malá jídelna. Tyto provozní prostory jsou částečně pod



Kajuta s kormidelnou je po celém obvodu opatřena velkými okny.



Přední kajuta je vybavena stejným způsobem jako ta zadní.



Pod vstupními schody je po pravé straně kuchyň.



V malé jídelně se sníženým stropem najdeme úzký stůl a dvě čalouněné lavice.

úrovni salonu, a tak obsluha v kuchyni je opticky v kontaktu s děním v salonu. Kuchyň je vybavena indukční deskou se čtyřmi varnými zónami, 281l ledničkou, 61l mrazicím boxem, mikrovlnnou troubou s grilem a myčkou nádobí. Velice praktické je umístění jídelny přes uličku. V malé jídelně se sníženým stropem najdeme úzký stůl a dvě čalouněné lavice.

Na rozdíl od jídelny je salon pojat velkoryse jako společenská místnost. Prostor je prosvětlen bočními a předními okny v nástavbě a také v bocích trupu lodě. Po pravé straně salonu je umístěna čalouněná pohovka s teakovým stolem. Na protější straně je dostatek místa na dvě skládací křesílka. Ve výbavě je samozřejmostí velkoplošná plazmová TV a rádio/CD a DVD přehrávač s reproduktory v salonu, kormidelně a na zadní palubě.

Do zadní kajuty se vstupuje uličkou kolem kuchyně. Tato prostorná kajuta je opatřena dvoulůžkem a osvětlena panoramatickým oknem na zádi. Z kajuty je přístup do oddělených místností pro koupelnu a WC s umyvadlem. Koupelna je vybavena sprchovým systémem značky Grohe s bočními tryskami. Dveře kajuty pro hosty se nacházejí na chodbičce po pravé straně v přední části salonu. Je to úzká místnost



### Dovolená s Linssenem

Společnost Linssen Boating Holidays poskytuje zákazníkům portfolio služeb souvisejících s charterováním motorových jachet značky Linssen. Takže si můžete představenou novinku vyzkoušet na dovolené. Společnost má širokou síť charterových středisek po celé Evropě. Specializuje se hlavně na destinace s hustou říční sítí a kanálů propojujících vodní cesty ve vnitrozemí. Největší četnost charterových středisek je v oblasti severozápadního a severovýchodního Německa. Pro nás může být zajímavé středisko například ve Štětínském zálivu v městečku Ueckerminde, odkud se dá plout do vnitrozemí Německa, na pobřeží Baltského moře, kolem Rujány nebo západního pobřeží Polska. Za zmínku také stojí lukrativní destinace v Benátské laguně, Skotsku, v Anglii u Londýna, Norsku a Chorvatsku.

V roce 2016 Linssen Boating Holidays uzavřela dohody se společností Locaboat Holidays o vzájemném propojení charterových středisek. Pro zákazníky se tak rozšířila síť zajímavých destinací v Evropě.



Zadní prostorná kajuta je vybavena dvoulůžkem a osvětlena panoramatickým oknem na zádi.

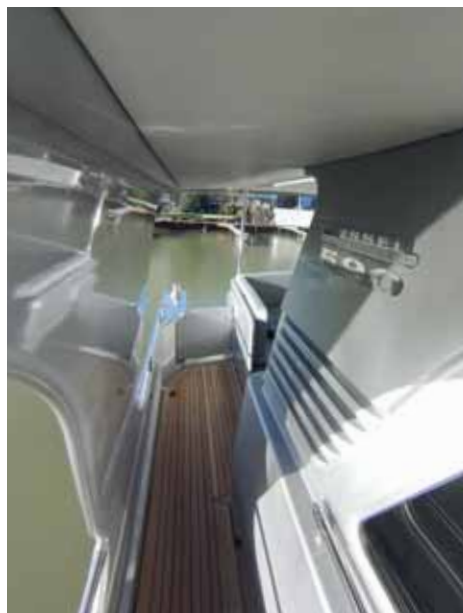


Na zádi je příčně umístěna čalouněná sedací lavice s opěrkami ve tvaru „U“.



Na lodi nechybí pračka a sušička.





Na předě se prochází širokými ochozy.

se dvěma oddělenými lůžky, která je možné přisunout k sobě. Ve skříňce kajuty je zabudovaná pračka a sušička na prádlo. Naproti je WC s umyvadlem bez sprchy. Do přední kajuty se vstupuje dveřmi mezi kajutou hostů a WC. Přední kajuta je vybavena stejným způsobem jako ta zadní. Všechny kajuty jsou osvětleny LED žárovkami a všechny schody v lodi jsou podsvícené tlumeným světlem. Veškerý nábytek je precizně zhotoven a barevně doladěn k podlahám z teaku.

Linssen Grand Sturdy 590 AC Wheelhouse designově připomíná provozní nebo vojenský remarkér, na rozdíl od podobných moderních motorových jachet s oblými tvary. Při plavbě jachta působí podobně jako dravý offroad s mohutnou silou do všech plavebních podmínek.

Na první pohled sice vypadá stroze, ale současně elegantně. V jejích útrobách se navíc skrývá v provedení nejvyšší kvality vše potřebné a praktické pro pohodlnou a bezpečnou plavbu.

Text P.A.  
Foto Linssen



## TECHNICKÉ ÚDAJE

Linssen Grand Sturdy 590 AC Wheelhouse	
Délka	17,8 m
Šířka	5,13 m
Ponor	1,35 m
Podjezdová výška	3,8 m
Výtlač	34 000 kg
Motory	2x Volvo Penta Diesel D4-225, 2x 165 kW/225 HP
Objem nádrže na palivo	3 400 l
Objem nádrže na vodu	1 500 l
Objem nádrže na odpadní vodu	500 l
Počet lůžek	6
CE certifikace	A – oceán
Cena	1 460 000 EUR bez DPH
<a href="http://www.linssenyachts.com">www.linssenyachts.com</a>	



Ze zadní kajuty je přístup do oddělených místností pro koupelnu a WC s umyvadlem.

inzerce

VÝHODNÁ  
NABÍDKA

SIMRAD



Získejte až **200 €** nazpět  
při nákupu vybraných chartplotterů řady **GO** a **NSS EVO 2**

[www.bohemia-marine.cz](http://www.bohemia-marine.cz)

\*žádejte u svého prodejce



# V JEDNODUCHOSTI JE KRÁSA

## ClubSwan 50

**N**autor's Swan zakládá svoji prestiž především na dědictví padesáti let zkušeností, umu řemeslníků a touze po dokonale provedené práci. Od přípravy návrhu přes proces výroby až po dokončení lodi, vše je podřízeno nejvyšší kvalitě materiálů a nejnovějším technologiím, což zaručuje, že výsledkem jsou jedny z nejelegantnějších a nejbezpečnějších lodí na světě.

Díky své pověsti se společnost Nautor's Swan stala jedním z předních výrobců nejen rekreačních, ale především závodních lodí, které získávají ocenění na prestižních světových regatách. Závodní modely zároveň pomáhají loděnici testovat nejmodernější trendy v designu, používaných materiálech a technologických řešeních. Výsledky testů se pak používají při stavbě modelů pro rekreační využití.

*Již téměř půl století je loděnice Nautor's Swan ze severního Finska tou správnou volbou jachtařů, kteří požadují luxus, absolutní kvalitu a perfektní výkon.*

Nejnovějším přírůstkem loděnice Nautor's Swan do flotily námořních regatových lodí je ClubSwan 50. Tato elegantní, na pohled jednoduchá kráska posunula hranice námořního designu, přinesla malou revoluci ve výkonu a rozšířila potěšení z jachtingu. ClubSwan 50 je důstojným dárkem k 50. výročí společnosti a přináší rovněž inovativní koncept této závodní one-design třídy, který vyvrcholil novým závodem The Nations Trophy.

ClubSwan 50 se pohybuje na hraně možností současného námořního designu. Zadání bylo zcela jasné, vyrobit extrémně rychlou závodní loď, která bude jednoduše ovladatelná a zároveň ji bude možné snadno upravit na rekreační sportovně orientované plavidlo s menším počtem posádky. Stručně řečeno, úkolem bylo vytvořit loď, která na první pohled upoutá svým vzhledem, jednoduchostí a zapůsobí přirozenou elegancí. Tento designérský oříšek se ctí rozlouskl námořní architekt Juan Kouyoumdjian, Argentinec, který mimo jiné navrhoval i slavné plachetnice třídy Volvo 70 GROUPAMA 4, ERICSSON 4 a ABN AMRO 1 či maxijachtu RAMBLER 88.

Modernímu pojetí designu Juana Kouyoumdjiana odpovídá použití nejmodernějších materiálů a technologií. Štíhlý, jednoduchý trup stejně jako paluba, stěžeň, ráhno, kýl, kormidelní listy a čelen jsou vyrobené z karbonu. Konstrukce je lehká a přitom robustní. Vše je přizpůsobeno rychlosti. Aerodynamická střecha kajuty je nízká a nevytváří odpor větru. Umístění dvou kormidelních kol usnadňuje ovládání lodi i v nejvyšších rychlostech. Paluba a kokpit jsou čisté, bez jakýchkoli zbytečností, které by překážely nebo snižovaly rychlost.



Hlavní plachta má rovný horní konec a plný tvar, což umožnil pohyblivý zadní stěh.



Otevřený kokpit je velmi prostorný a vše je v něm umístěno tak, aby nic nepřekáželo, ale přitom bylo po ruce posádce i kormidelníkovi.



Pohodlný salon s jídelním stolem lze velmi rychle přeměnit na zázemí pro závodníky.

Nejmodernější generace plachtoví se stěžněm posunutým více k zádi je ideální pro velký, asymetrický spinaker. Hlavní plachta má rovný horní konec a plný tvar, což umožnil pohyblivý zadní stěh. Gena na rolfoku se lehce ovládá za jakýchkoli povětrnostních podmínek, a pokud je vítr přeci jen příliš silný, lze ji vyměnit za menší kosátku.

Ovládání lanoví je uzpůsobeno pro závodní pojetí i pro rekreační plavbu. Ve standardu je šest vinšů Harken, které umožňují plynulou a efektivní práci s plachtami při závodě. Nicméně v okamžiku může být rozloženo uzpůsobeno pro

ovládání jedním člověkem, a v nabídce je i nadstandardní elektrický pohon čtyř vinšů u kormidel. Otevřený kokpit je velmi prostorný a vše je v něm umístěno tak, aby nic nepřekáželo, ale přitom bylo po ruce posádce i kormidelníkovi.

Interiér je navržen také velice jednoduše a efektivně. Je zde dostatek prostoru na ukládání věcí, včetně schránky na plachty v přídi. V prostorné přední kajutě je velké dvoulůžko, skříň na oděvy a množství dalších úložných míst. Při závoděch se matrace dvoulůžka lehce vyndá a vznikne prostor na plachty. Velkou výhodou je oddělení

sprchy a toalety. Ty najdeme na každé straně salonu před vchodem do přední kajuty.

Pohodlný salon s jídelním stolem lze rychle přeměnit na zázemí pro závodníky. Zadní opěradla sedaček se odpojí, zavěsí ke stropu a vytvoří po obou stranách salonu palandy pro posádku. Velmi zajímavé je řešení kuchyně, která je oddělena od salonu, nachází se v zadní části na pravoboku, v prostoru, kde byste spíše čekali druhou zadní kajutu. Nicméně ani zadní kajuta pro hosty nebyla ošizená a i v ní najdeme pohodlné lůžko pro dvě osoby.



V prostorné přední kajutě je velké dvoulůžko, skříň na oděvy a množství dalších úložných prostor.



Velkou výhodou je oddělení sprchy a toalety.



**BENETEAU**

inzerce



PREMIERA V CANNES 6.-11.9.2016



Oceanis Yacht<sup>62</sup>



PRODEJ JACHET  
CHARTER  
JACHTAŘSKÉ KURZY  
ČESKÁ CHARTEROVÁ FLOTILA V CHORVATSKU  
ZÁKLADNA S ČESKÝM PERSONÁLEM  
SERVIS  
CHARTER MANAGEMENT  
LAST MINUTE CHARTER



NECHTE STAROSTI NA BŘEHU

BEMEX BOOT s.r.o.  
Unhošťská 2752, 27201 Kladno  
mobil prodej lodí: +420 602 333 636  
mobil charter, kurzy: +420 724 041 592  
e-mail: office@bemexboot.com

www.bemexboot.com



Ani zadní kajuta pro hosty nebyla ošizená a i v ní najdeme pohodlné lůžko pro dvě osoby.

Aby společnost Nautor's Swan dostala své pověsti, přizvala si ke spolupráci na vybavení interiéru renomovanou společnost Poltrona Frau, která vyrábí stylový vysoce kvalitní kožený nábytek. Úkolem bylo vybrat takové materiály, které odolají náročnému používání především v závodních podmínkách a přitom podtrhnou krásu interiéru. Poltrona Frau na vybavení využila lehké materiály s příměsí karbonových vláken, kůže a přírodní teak. Výsledkem je harmonický interiér s variabilitou barev, který odráží severskou strohost, ale je nesmírně elegantní.

Stejně jako Čajkovského labuť má dvě tváře i ClubSwan 50. Je krásnou bílou labutí, na které budete obdivovat eleganci, pohodlí a bezpečnost, ale zároveň je i rychlou, dravou a zarputilou bojovnicí, jejíž silné stránky oceníte v zápalu boje při regatách.

**Text Hana Novotná**  
**Foto Alberto Cocchi**



#### TECHNICKÉ ÚDAJE

ClubSwan 50	
Design	Juan Kouyoumdjian
Celková délka	16,74 m
Délka trupu	15,24 m
Délka na vodoryse	14 m
Šířka	4,2 m
Ponor	3,5 m
Hmotnost	8 500 kg
Balast	3 400 kg
Plocha plachet (při stoupání)	142 m <sup>2</sup>
Plocha plachet (po větru)	296 m <sup>2</sup>
<a href="http://www.nautorswan.com">www.nautorswan.com</a>	



Šikovně skrytý navigační stůl

# Azuree 41



# KRASAVICE Z TURECKÉHO POBŘEŽÍ

*Turecká společnost Sirene Marine představila na Festivalu jachtingu v Cannes dvě nové plachetnice Azuree 41 a Euphorii 68. Pro našince tato loděnice s 550 zaměstnanci a 35 000 m<sup>2</sup> zastavěné plochy není známá, ale ve světě aktivně konkuruje zavedeným značkám.*

Sirene Marine začala s vývojem a výrobou značek Azuree a Euphoria v roce 2010. Základní strategií pro získání již obsazeného trhu bylo soustředění se na nadčasový design, využití nejmodernějších technologií a plavební výkon. První model Azuree 40 navrhl lodní architekt Giovanni Ceccarelli. Dodneška bylo vyrobeno 40 kusů a následoval model Azuree 33. Nejznámější se však stala Azuree 46, která na sebe upozornila vítězstvím v několika prestižních regatách. Při vývoji nové Azuree 41 lodní architekt Rob Humphreys uplatnil nejlepší prvky právě z předchozího modelu 46. Cílem bylo navrhnout plachetnici pro závody a současně aby vyhovovala rekreačním účelům. Při konstrukci trupu ze sklolaminátu a karbonových vláken byly použity nejmodernější technologie laminování vysokotlakým injekčním vstříkáváním. Ty zaručují vysokou kva-



Celospírová hlavní plachta s dvěma refy a kosátkou zaujímá celkovou plochu 100 m<sup>2</sup>.



Azuree 41 plně uspokojí jachtaře, kteří si kromě pohodové rekreace chtějí také zazávodit v opravdových regatách a mít šanci dosáhnout na stupně vítězů.

litu laminátu s optimální hmotností a dokonale hladkým povrchem z obou stran ihned po vytáhnutí z lisovací formy. V palubní konstrukci byla využita sendvičová technologie laminátu, což při snížené hmotnosti materiálu zajišťuje dostatečnou pevnost konstrukce.

Azuree 41 na první pohled zaujme tvarem trupu, který připomíná současné závodní oceánské plachetnice. Štíhlá příď s integrovaným laminátovým čelenem přechází v širokou plochou záď. Na bocích trupu je ostrá hrana, která spojuje šarpiovou horní část se spodní částí tvaru joly. Takový tvar trupu poskytne výborné hydrodynamické vlastnosti při plavbě. Obdobně jako na závodních speciálech je loď vybavena dvěma kormidelními listy umožňujícími efektivní řízení při náklonu. Na boku





Celý prostor salonu projasňuje denní světlo z oken v bocích trupu a palubě.



Na levé straně od navigačního stolu po přepážku se nachází sedací polstrovaná lavice ve tvaru „U“ se stolem.



Třetí kajuta je v přídi.



V zadní části najdeme dvě kajuty.

horní ploché části trupu je rozmístěno pět oken, která zajišťují světelný komfort v interiéru. Sklopná koupací plošina kryje zád, a vytváří tak kompaktní celek. Zád směřuje kolmo k odtokové hraně.

Celá paluba s oblými tvary nástavby včetně kokpitu je pokryta teakem. Na nástavbě je lanoví vedené pod palubou přímo ke stoperům a vinšům,

což působí velice estetickým dojmem. Kokpit je rozdělen na dvě části, kdy jednu třetinu zabírá prostor pro kormidelníka. V této části jsou dvě spárená kormidelní kola na samostatných konzolách, na jejichž vrchních částech je umístěn plotr, kompas a další přístroje. Na konzole je zábradlí, které chrání přístroje a umožňuje posádce se přidržovat. Mezi kormidelními koly je dostatečný prostor pro průchod na zád. Otěžový jezdec hlavní plachty má své místo těsně před kormidelními koly. Na palubě jsou dvě vinšy na otěže hlavní plachty, dvě na výtahy a dvě jsou určeny pro otěže kosatky a genakru. Druhá část kokpitu pro posádku je strohá a odpovídá stylu závodních speciálů. Sklápěcí stůl uprostřed kokpitu může ale být překážkou pro pohyb závodící posádky. Na palubě není standardní přídoví koš, a tak jsou relingy ukončeny před přídi. Prostup na čelen je otevřený pro manipulaci s kosatkou a genakrem.

Loď je vybavena diesellovým motorem Yanmar SD60 Saildrive 39 HP s dvoulistou sklápěcí vrtulí. Celospirová hlavní plachta s dvěma refy a kosat-

kou zaujímá celkovou plochu 100 m<sup>2</sup>. Pro balení hlavní plachty je použit systém lazy jack a kosatka je opatřena manuálním rolfolem. Také je rovněž navržena na sportovní plavbu s genakrem. Dle polárního diagramu na základní oplachtění loď dokáže vyvinout rychlost 9,5 uzlu při rychlosti skutečného větru 16 uzlů a úhlu náběhu 90°.

Precizní práce architektů je skryta v podpalubí v návrhu interiéru. Celý prostor projasňuje denní světlo z oken v bocích trupu a palubě. V zadní části najdeme dvě kajuty se dvěma pevnými okny v bocích trupu a jednou otevírací luknou do prostoru kokpitu. Třetí kajuta je v přídi a je osvětlena čtyřmi pevnými okny v bocích trupu a velkou luknou. Všechny kajuty jsou vybaveny skříňkami a odkládacími prostory. Při vstupu do salonu se po levé straně u schodů nachází navigační stůl se standardním ovládacím panelem, rádiem a VHF vysílačkou. Naproti němu je vestavěna skříň na věci, která může být ve volitelné verzi modelů nahrazena druhým sociálním zařízením. Stěžeň prostupující do salonu byl integrován do přepážky, která



Přístroje u navigačního stolu situované bokem ke směru plavby





JEANNEAU  
OFFICIAL DEALER

**NOVINKY 2017**

## Leader



Leader 30

## Merry Fisher



Merry Fisher 895



Merry Fisher 795 Marlin

## Cap Camarat BR

nová řada



Cap Camarat Bow Rider 6.5

**fas** yachting  
prodej lodí a příslušenství

Ing. Libor Záruba, Wolkerova 1, Praha 6  
tel.: 224 319 691, mobil: 602 378 877  
e-mail: zaruba@fasyachting.cz

[www.fasyachting.cz](http://www.fasyachting.cz)

inzerce



Na nástavbě je lanová vedená pod palubou přímo ke stoperům a vinšům.

odděluje salon od prvního sociálního zařízení a kajuty v přídi. Celý salon tak působí prostorně a velice vzdušně i díky dennímu světlu ze dvou vrchních otevíracích luk v palubě, dvou velkých oken v bocích a oken po celé délce salonu v nástavbě. Na levé straně od navigačního stolu po přepážku se nachází sedací polstrovaná lavice ve tvaru „U“ se stolem. Ve spodní části sedačky je vkusně zabudované osvětlení, které zvýrazňuje celkový design salonu. Naproti sedací soupravě zabírá celou pravou stranu kuchyňská linka s dřezem a plynovým

vaříčem s troubou. Velice praktické je řešení dvířek ledničky z boku i shora, což umožňuje pohodlný přístup k uloženým potravinám a nápojům. Zajímavým novým prvkem v interiéru je „zábradlí“, které je uchyceno podélně po obou stranách ve stropě. Připomíná to sice madlo na držení v tramvaji, ale po praktické stránce je to pro posádku skvělý pomocník při náklonu lodě. Celkové uspořádání salonu poskytuje posádce dostatečný prostor s náležitým komfortem.

Azuree 41 plně uspokojí jachtaře, kteří si kromě pohodové rekreace chtějí také zazávodit v opravdových regatách a mít šanci dosáhnout na stupně vítězů.

Text P.A.

Foto Sirene Marine



### TECHNICKÉ ÚDAJE

Azuree 41	
Celková délka	12,5 m
Délka na vodoryse	11,58 m
Šířka	3,93 m
Ponor	2,4 / 2 m
Výška stěžně nad hladinou	20,94 m
Výtlač	8 600 kg
Balast	3 145 kg
Plocha plachet	100 m <sup>2</sup>
Motor	Yanmar SD60 Saildrive 39 HP
Počet lůžek	6
Certifikace CE	A – oceán
<a href="http://www.sirenamarine.com.tr">www.sirenamarine.com.tr</a>	



Celou pravou stranu zabírá kuchyňská linka s dřezem, plynovým vaříčem s troubou a velkou lednicí dobře přístupnou shora i z boku.

# CANNES 2016



*Letošní ročník ukázal na zvyšující se význam této mezinárodní akce. Mnoho vystavovatelů využilo právě tuto událost na prezentaci svých novinek na další sezonu a Yachting Festival v Cannes se tak stává místem, kde se setkávají profesionálové i zákazníci. Vystavují zde totiž nejen výrobci lodí zaměření na konečné zákazníky, ale i dodavatelé motorů a dalšího příslušenství, kteří naopak cílí hlavně na výrobce lodí.*

**P**rezentace na vodě odpovídá tomu, co evropský trh žádá. Kromě megajachet, které jsou největším a nejvýraznějším lákadlem, jsou zde hojně zastoupeny katamarany, velké plachetnice až do 100 stop, menší plachetnice od 30 do 60 stop, nechybí reprezentativní vzorek nafukovacích člunů od 9 do 50 stop ani menší motorové čluny a jachty.

Přestože první dva dny bylo podle mého subjektivního pocitu méně návštěvníků než minulý rok, u lodí, a zvláště u těch nových, bylo permanentně plno. Věnovali jsme se tak především loděnicím, které mají v Čechách a na Slovensku své zastoupení.

### Absolute

Italská loděnice Absolute představila po roce intenzivní práce model 50 FLY, paleta jejich lodí tak aktuálně zahrnuje 14 modelů ve čtyřech produktových řadách v délkách od 40 do 72 stop. (YACHT PROFESSIONAL)

### Bavaria Yachts

Tradiční německá loděnice Bavaria Yachts se zde prezentovala na třech frontách – řada plachetnic od 34 do 51 stop, katamarany Nautitech v délce od 40 do 52 stop a motorové čluny od 29 do 45 stop. Široká škála lodí byla téměř kompletní. Ale přece jen jeden model vyčníval. Nová R40 se totiž dodává ve dvou variantách, a to jak s hladkou střechou, tak v provedení flybridge, vždy však i se třemi samostatnými kajutami v podpalubí, což u lodí této velikosti není zrovna obvyklé. (KWS)



Bavaria představila novou dvojici modelů R40 Fly a Coupe.

### Beneteau

Pro francouzské loděnice je Yachting Festival v Cannes určitě nejlepší příležitostí představit se na domácí půdě zákazníkům z celého světa a také toho náležitě využívají. Na vodě a časově i na břehu byly vystaveny lodě všech mo-



Oceanis 62 zde prožil světovou premiéru.

delových řad, a to rovným dílem motorové čluny i plachetnice. Za mne byl největším lákadlem Oceanis 62, který zde také prožil světovou premiéru. Oproti avizovaným fotografiím byl trup potažený matnou fólií, což ještě zdůrazňovalo eleganci této moderní lodě, jejímž dalším charakteristickým prvkem je robustní klounovec. (BEMEX BOOT)

### Cranchi

Italská loděnice zvučného jména byla již v minulosti na našem trhu zastoupena a nyní se vrací prostřednictvím společnosti ČLD-CHARTER opět na český a slovenský trh. V Cannes představila jako novinky modely E52 S, E52 F a E56 F.

### Galeon

Po loňském úspěšném debutu modelu 50 FLY ukázala tato úspěšná polská loděnice další model s podobnou koncepcí rozkládacích boků, a tím zvětšeného obytného prostoru na palubě,

460 FLY. Portfolio Galeonu nyní zahrnuje úctyhodných 30 modelů. (AVENTURA BOATS, ČLD-CHARTER)

### Hanse

Loděnice ze severu Německa se opět zaměřila na větší jachty a v Cannes předvedla kromě ostatních modelů i svoji novinku a aktuálně největší loď z nabídky, model 675. Zvenku má loď elegantní a čisté tvary, důležitým prvkem v této kategorii je i garáž na nafukovací člun. (TPS CENTRUM)



Chris Craft představil v Cannes reprezentativní paletu pěti lodí včetně očekávané novinky – kajutového modelu Commander 42.

### Chris Craft

Tato značka představila v Cannes reprezentativní paletu pěti lodí včetně očekávané novinky – kajutového modelu Commander 42. Zavedenou americkou loděnicí nově zastupuje na českém a slovenském trhu firma AVENTURA BOATS.



Značka Cranchi předvedla jako novinky modely E52 S, E52 F a E56 F.

## Jeanneau

Široká nabídka této loděnice začíná u menších otevřených motorových člunů, pokračuje přes několik řad motorových jacht až ke kajutovým plachetnicím do délky 64 stop. Mezi novinky v plachetnicích patřily 51 a 58 Yachts. U motorových člunů s vestavěným motorem byla k vidění novinka Leader 30, u lodí se závěsným motorem to byl Cap Camarat BR 6,5, Merry Fisher 895 a Merry Fisher Marlin 795. (FAS YACHTING, IMIDJEX)

## Lagoon

Katamarany Lagoon opět tomuto segmentu vévodily. Sedm modelů od 39 do 77 stop



Prestige 630 je opravdu zásadní novinkou.



Katamaran Seventy 7 nenechal nikoho z návštěvníků v klidu.

včetně několika novinek ukazují, kam trh katamaranů směřuje. Vše ale zůstalo ve stínu modelu Seventy 7, který nenechal nikoho z návštěvníků v klidu. Úctyhodné rozměry ve všech směrech a majitelská kajuta, která disponuje kromě veškerého myslitelného komfortu i vlastní koupací či opalovací terasou, jež vzniká otevřením trupu lodě pomocí důkladně zabezpečeného hydraulického mechanismu, si pozornost zasloužily. (ALTUMARE)

## Prestige

Pro rok 2017 chystá Prestige hned čtyři nové modely, ale jen první z nich, Prestige 630, byl představen v Cannes. Nejde jen o drobné kosmetické úpravy a korekce čísla modelu, ale o opravdu zásadní novinku. Z interiéru zmizelo dříve kritizované nadbytečné množství schodů, nově je řešen vstup do skipperské kajuty na zádi a přibyla celá řada dalších vylepšení. (EXCLUSIVE YACHTS, IMIDJEX)

## Sacs

Nafukovací čluny Sacs byly vystaveny trochu ke škodě věci na dvou místech. Dvě lodě na břehu a zbytek na vodě. Expozici na vodě dominovala absolutní novinka – model Rebel 47. Více než 12 metrů dlouhý a 4,5 metru široký člun budil neustálou pozornost a se zájemci často vyjížděl na zkušební plavby. V podpalubí se překvapivě skrývají dvě dvoulůžka i toaleta se sprchou. (LUXURY YACHTS)

## Sessa

Tato italská loděnice poněkud změnila barvy svých vlajek a navíc byl stánek



O nafukovací čluny Sacs byl neustále velký zájem.

na dvou místech. Menší modely na břehu, větší modely na vodě, obě místa ale bohužel ležela na opačných stranách výstaviště. Dominantou expozice Sessa na vodě byl model C68, největší jachta z celé výrobní řady v elegantní zlaté barvě trupu. (RS YACHTS)

### Sunseeker

Anglická loděnice Sunseeker přivezla do Cannes hned tři světové novinky. Modely 116 Yacht, 95 Yacht a 52 Manhattan přitahovaly zaslouženou pozornost nejen proto, že stánek v tradiční černé barvě je vždy umístěn v rohu nejbližší centra města. (BYCHL YACHT CENTRUM)



Anglická loděnice Sunseeker přivezla do Cannes hned tři světové novinky. Jednou z nich byl model 52 Manhattan.

*Text a foto Daniel Guryča*

### FESTIVAL V ČÍSLECH

Počet návštěvníků	51 000
Počet vystavovatelů	530
Výstavní plocha	300 000 m <sup>2</sup> , 10 km lodí
Počet lodí celkem	630
Počet nově představených lodí	191
Z toho světových premiér	107
Počet jachet delších než 20 m	140
Počet plachetnic	120 (20%)
Počet katamaranů	45



Dominantou expozice Sessa na vodě byl model C68, největší jachta z celé výrobní řady v elegantní zlaté barvě trupu.

# SETKÁNÍ PROFESIONÁLŮ V LODNÍM REKREAČNÍM PRŮMYSLU



Redakce časopisu YACHT pořádala na Slapech na Modré loděnici v pátek 26. srpna již druhý ročník Setkání profesionálů v lodním rekreačním průmyslu.

**P**rogram byl podobně jako vloni zaměřen na prezentaci lodí, lodního příslušenství a motorů, výměnu zkušeností a informací mezi jednotlivými účastníky s důrazem na možnosti rozšíření obchodních příležitostí.

Prezentaci odborných firem zahájil v půl jedenácté Petr Novotný z firmy MARINE, který představil produkci stejnojmenných hliníkových lodí a značky, které firma na českém trhu zastupuje. Nový model vodního skútru Sea-Doo Spark byl vystaven na břehu, na vodě byly připraveny na projížďky lodě Marine 500F SC DLX s motorem Evinrude 50

a Zodiac PRO Touring 500 s motorem Evinrude 60 DSL (*test YACHT 9/2016*).

Filip Kadlec, vedoucí divize Marine firmy BG TECHNIK, představil novinky značky Honda Marine: „Prodáváme závěsné lodní motory Honda, malé nafukovací čluny HonWave, lodě profesionální, rekreační říční a kanálové značek Sportis, Mazury, AMT, Arronet a Alunautic. Vloni jsme se stali zástupci značky Delphia, která vyrábí jak plachetnice, tak motorové lodě.“ Přímo na mole předvedl nejmenší z řady motorových lodí této značky Delphii Nano (*test YACHT 6/2016*).

Daniel Sirůčka z firmy NORMARK seznámil přítomné na mole s lodí americké značky Tracker Tahoe 450 TF (*test YACHT 9/2016*), která je vybavena plotrem Humminbird Helix 12 a elektromotorem MinnKota Ulterra – obojím na dálkové ovládání. K čemu je dobré dálkové ovládání u elektromotoru? „Například když chcete sami zakotvit, tak elektromotor drží loď na místě, rybářům pomůže, když zabere ryba a podobně,“ vysvětlil.

Zástupce společnosti LTW BATTERY Petr Martinec ukázal výhody použití lithiových baterií. „Nejenom vybavení lodě samotné,



Daniel Sirůčka z firmy NORMARK představil přítomným na mole loď americké značky Tracker Tahoe 450 TF.

ale i baterie musí být speciálně navržena a konstruována tak, aby vydržela dlouhou dobu podávat spolehlivé a konzistentní výsledky. Ať už jde o baterie trakční, palubní, provozní nebo startovací, jejich aplikace na lodích je vždy výzvou," řekl. Více o lithiových bateriích najdete na stranách 46–47.

HORN DISTRIBUTION je polskou distribuční společností, působící nejen na domácím trhu, ale také ve Švýcarsku, Maďarsku, Litvě a České republice, která se již 24 let specializuje na domácí a automobilovou audio-video techniku světoznámých renomovaných výrobců. „Dodáváme prestižní zvukové sys-

témy, vyhledáváme řešení pro reprodukci zvuku, komponenty i příslušenství a děláme to těmi nejmodernějšími metodami," říká Jakub Toman, který na Slapy přivezl audio systém značky Alpine vhodný pro loď.

„Potřebujete pomoci s prezentací firmy? Například vyrobiť maketu loď 1:1, která z dálky vypadá jako skutečná loď a přitom není drahá...“ navrhl přítomným Jakub Daneš z grafického studia AKCENT, které nabízí klasické DTP, retuše, montáže, produktové databáze a workflow, interiérové i exteriérové bannery a další.

Po obědě představila Lenka Spurná služby MODRÉ LODĚNICE, která je určena pro aktivní rekreaci sportovně založených hostů. Jedná se o rekreační areál ležící 40 km jižně od Prahy na jednom z nejhezčích míst Slapské vodní nádrže, výběžku osady Ždán. Nabízí jak ubytování ve vkusně zařízených pokojích či chatkách, tak kotvení plachetnic i motorových člunů.

Následovala prezentace firmy KWS, která na českém trhu zastupuje motorové lodě Bella, Aquador, Flipper a Suomi, plachetnice

## Čestný host: Mgr. Klára Němcová – ředitelka STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVY

Klára Němcová přítomné seznámila s platnými předpisy vztahujícími se k plavbě na našich vodách, představila hlavní změny, které přinesly novelizované vyhlášky týkající se plavby a kapitánských průkazů 46/2015 a 42/2015. Upozornila, že poprvé v historii dochází k plošné výměně průkazů VMP (více na straně 89) a že se nyní připravuje novela vyhlášky 334/2015 o technické způsobilosti malých plavidel, která zahrnovala několik nesmyslných nařízení, jež mají být nyní upravena. Následovala bouřlivá diskuze o situaci na našich vodách po loňském uvolnění plavby, do níž se zapojili zástupci firem i majitelé lodí, kteří většinou kritizovali uvolnění plavby pro vodní skútry. „Od roku 2002 čelila Česká republika kritice nejen ze strany vlastníků a prodejců vodních skútrů, ale i z EU, že je umožňuje prodávat, ale neumožňuje je provozovat. Proto byla nová vyhláška nastavena tak, že vodní skútr je malé plavidlo a pokud dodržuje pravidla vodního provozu, může plout jako jiná malá plavidla. Pokud chce provádět akrobacii, musí do vymezených ploch. Těch zatím není mnoho, ale jedná se o dalších.

Aby se zabránilo případným problémům a nehodám, SPS letos vydala pravidla pro plavce a na začátku léta byly na Slapech a Orlíku vymezeny břehovými znaky a žlutými bójeji prostory pro koupání, kam plavidla nesmí. Na Brněnské přehradě a Vranově budou zóny vymezeny příští sezonu. SPS provede vyhodnocení letošní sezony, svolá setkání zájmových sdružení a dalších účastníků plavby a vyvodí z toho, zda přijmout nějaká další opatření, či zda některá omezení změnit nebo zrušit (například omezení plavby na výtlačný režim v Praze, které platí od začátku letošní sezony). Navázali jsme úzkou spoluprací s policií a snažíme se o kontroly chování vůdců plavidel a dodržování předpisů. Problém je kapacita – jedna loď na Slapech a jedna na Orlíku – vše neuhlídají," uvedla a vyzvala k jednotě mezi zájmovými skupinami, lodními firmami a především k osvětě a výchově kapitánů i veřejnosti... „Můžete své klienty a majitele lodí školit, aby byli dobrými kapitány, aby znali a dodržovali předpisy, které jsou všechny přehledně uvedeny na webu SPS," požádala přítomné.





Odpoledne byla na programu společná plavba po Slapské přehradě.

Degerö a Bavaria a katamarany Nautitech. Má základnu v Chorvatsku, pronajímá předváděcí Bavarii 33 na Lipně a prodává jachtařské oblečení Magic Marine. Společně se zástupcem KWS Jaroslavem Kloubouchem jsme testovali motorový člun Bella 600 BR (více na stranách 18–21).

Vojtěch Eliáš, produktový manažer z LANEXU, představil kvalitní jachtařská lana, která tato firma vyrábí v České republice. Lanex má za sebou padesátiletou tradici výroby lan, široký sortiment produktů, vlastní výrobu vláken a vývojové středisko. Jejich lana se testují na vodě v reálných podmínkách i v simulovaném prostředí moderní laboratoře. Lana se prodávají ve více než 30 zemích světa, největší má průměr 106 cm a používá se pro kotvení velkých tankerů.

Předseda ČESKÉHO SVAZU JACHTINGU Karel Bauer hovořil o českém jachtingu a možnostech marketingové spolupráce firem s ČSJ. Nabídl možnost podílet se na mediálně zajímavých akcích, na podpoře reprezentantů, mistrovství ČR, námořních i lokálních závodech.

Tomáš Kapička z ALTUMARE prezentoval vlastní základnu v Řecku, zastoupení katamaranů Lagoon a superjacht CNB, kurzy přežití na moři a kurzy sportovního jachtingu na moři a na brněnské přehradě. „S časopisem YACHT připravujeme společnou akci na konec října – zájemci si mohou katamarany Lagoon vyzkoušet v olympijské marině v Athénách – tři typy budou k dispozici pro testování, další dva na břehu,“ pozval příznivce katamaranů do Řecka.



### Čestný host: Ing. Jan Bukovský, Ph.D. – vedoucí oddělení správy evropských agend ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST ČR

Jan Bukovský prezentoval, co bylo v poslední době na našich vodních cestách vybudováno pro rekreační plavbu a co se ještě chystá. ŘVC provozuje dva přístavy – v Hluboké nad Vltavou a v Petrově u Hodonína, které jsou kompletně vybaveny pro rekreační plavidla. Dále veřejná přístaviště na Labi – Dolní Zálezly, Nučnice a Libotenice, která mohou malá plavidla využívat zdarma pro stání na 48 hodin. Byly upraveny podmínky stání malých plavidel v centru Prahy na nábřeží Edvarda Beneše – je nutné nejpozději 24 hodin předem kontaktovat obsluhu a místo si rezervovat. V roce 2015 byl spuštěn systém čipové Přístavní karty, která je platná ve všech nových přístavech a přístavištích na Labi a Vltavě a umožňuje platbu za připojení plavidel na elektřinu a vodu a odběr odpadních vod.

A co připravuje ŘVC na příští rok? „Především je to propojení splavných úseků VI-

tavy, takže v příští sezoně bude možné doplnout proti proudu až do Českých Budějovic. Poslední plavební komora u jezu Hněvkovice bude dokončena v polovině dubna. Plánuje se modernizace přístaviště v Praze, aby lépe sloužilo malým plavidlům, která by tak mohla bezobslužně kotvit přímo v centru města, dále modernizace servisního plavidla sloužícího pro osobní lodě v Praze, dokončení stabilních čerpacích stanic v Petrově a v Českém Vrbeně.

Existuje projektová dokumentace pro dalších 14 přístavišť, na která se ŘVC snaží získat stavební povolení. Příští rok by se mělo začít stavět 10 přístavišť na Labi a v Davli na Vltavě.

V plánu je také vybudování čekacích stání u plavebních komor pro malá plavidla na Vltavě i Labi. Připravuje se také státní síť čerpacích stanic pro lodě,“ uvedl Jan Bukovský.



ASOCIACI LODNÍHO PRŮMYSLU představili její předseda Petr Novotný z firmy MARINE a jeden ze zakládajících členů Libor Záruba z firmy FAS YACHTING. Vyhlásili zde další již devátý ročník výstavy LODĚ NA VODĚ, kterou APL pořádá. Příští ročník bude menším rozsahem, ale větší a kvalitnější svým charakterem. Výstava se bude týkat skutečně jenom lodí, v Praze na Vltavě vznikne od 21. do 23. dubna 2017 improvizovaná marina.

Setkání profesionálů v lodním rekreačním průmyslu se účastnili také Jan Satrapa z firmy SATRAPA YACHTING, Josef Salva z firmy

STARBRITE, Robert Krejčí, ředitel společnosti KKIG, Zuzana Zieglerová z firmy ČLD-CHARTER, Jan Wolf z firmy SEA WOLF, Zuzana Ballaschová z firmy YACHTPOOL, Martin Voženílek z firmy YACHTNET a Jan Jeníček z firmy YACHTSERVIS. Akce probíhala ve stanu, který zapůjčila firma MVP EVENTS. Vynikající grilované občerstvení zajistil Vladimír Bartoš z firmy PROGRILL.

Následovala společná plavba po Slapské přehradě a společenský večer. Všichni účastníci, jak zástupci zmíněných firem, tak majitelé lodí a příznivci jachtingu, kteří přijeli na Modrou loděnici, strávili příjemný slu-

nečný den zakončený rautem v předvečer Truc regaty, největšího závodu kajutových plachetnic v České republice, který byl odstartován v sobotu.

**Text Eva Skořepová**

**Foto autorka  
a Kajetán Tvrdík**

Fotogalerie:



**Pořadatel:**

**Partneři:**

www.yacht-magazine.cz  
**yacht**  
ČASOPIS O LODÍCH



NAUTICA

mvp events  
strategic events producers



## Průvodce po Thajsku

Thajsko se stává stále oblíbenější destinací pro trávení dovolené na lodi. Ať už v podobě charterových pobytů, nebo plavby na vlastních lodích. Díky svým přátelským a mírumilovným obyvatelům je často nazýváno „Zemí úsměvů“. Je významnou cestovní křižovatkou jihovýchodní Asie, kde naleznou vhodné zázemí jak „baťůžkáři“, tak milovníci komfortu. Většina turistů začíná svou cestu v Bangkoku, nejpestřejším a nejdynamičtějším hlavním městě v jihovýchodní Asii. Země je plná zajímavostí, k nimž patří starobylé buddhistické kláštery, rozvaliny dávných měst i zcela současná nabídka místních festivalů, plovoucích trhů a tanečních párty pod širým nebem. Thajsko je také zemí přírody a dobrodružství. Příznivci vodních sportů zde naleznou množství pláží a malých tropických ostrůvků, kde si mohou půjčit lodě anebo se potápět k nedotčeným korálovým útesům. Milovníky přírody určitě nadchnou husté pralesy plné exotických živočichů i květin. Koupání pod vodopádem v džungli kvetoucích orchidejí se zcela jistě stane nezapomenutelným zážitkem z dovolené. Cena průvodce je 898 Kč. Více na [www.jota.cz](http://www.jota.cz).



## Volkswagen Amarok



Amarok vstoupil na trh v roce 2009 a od té doby pevně zakotvil ve výrobním programu VW. Nejprve byl dodáván jako pracovní auto s poměrně skromnou výbavou a výlučně manuální převodovkou. Ta doba je ale pryč a nyní je k dispozici také s osmistupňovou samočinnou převodovkou ve spojení s čtyřválcovým vznětovým motorem o výkonu 179 koní s krouticím momentem 420 Nm, v nabídce je nově i šestiválcový motor. Jeho absence byla v minulosti určitě značným handicapem. V testovaném

verzi byl vůz opatřen uzamykatelným krytem ložné plochy i mohutným ochranným rámem za pětimístnou kabinou. Během redakčního testu jsme dosáhli průměrné spotřeby 9,4 l nafty/100 km. Amarok je výborně vybavený na tahání lodí, a to včetně uzávěrky zadního diferenciálu a pohonu všech kol. Cena testovaného modelu je 1 393 000 Kč. Více informací najdete na [www.vw-uzitkove.cz](http://www.vw-uzitkove.cz).



### TECHNICKÉ ÚDAJE

	Amarok Ultimate 2,0BiTDI 4MOT	Amarok V6 Aventura
Výkon	132 kW/179 HP	165 kW/224 HP
Objem motoru	1 968 ccm	2 967 ccm
Převodovka	automatická, 8stupňová	automatická, 8stupňová
Točivý moment	420 Nm	550 Nm
Cena	1 393 000 Kč bez DPH	od 1 157 625 Kč bez DPH

## Nástupce bestselleru



Nejprodávanějším skládacím kolem na českém trhu byl až do minulého roku Tern Link D8. Ten však pro sezonu 2016 prošel výrazným vylepšením včetně toho, že získal nastavitelný představec Andros, dvoustěnné ráfky a pláště Schwalbe Big Apple. Cena tohoto modelu je nyní 18 990 Kč. Nástupcem v kategorii skládacích kol kolem 15 000 Kč je tak model C8, který má velmi tuhý rám a špičkový kovaný sloupek řízení Physis, jenž zaručí, že se i přes malé rozměry kola budete cítit jistě a pohodlně. Stejně tak i rozsah převodu je u Linku C8 dostatečný pro pohodové vyjíždky kolem přístavu, či mírně dobrodružnější výpravy do vzdálenějšího okolí. Link C8 se dnes nabízí v černé barvě s decentním modrým proužkem a v obdobné bílo-zelené kombinaci. Jeho cena je standardně 15 490 Kč, avšak v posezonní slevě jej můžete mít již za 13 990 Kč. Tern je nejprodávanější značkou skládacích kol v ČR a SR, nejlevnějším modelem je Link B7 za 11 990 Kč. Na opačné straně najdete ostrá a velmi dobře vypadající skládací kola Eclipse s 26" koly. Tuto velikost znáte z běžných horských kol a určitě překvapí, jak malé má rozměry ve složeném stavu. Dodává [www.azub.cz](http://www.azub.cz).

## Jednoduchý systém pro vyvázání lodí

V řadě přístavů jsou stání pro lodě vymezena kůly. Může to být stejně v Berlíně a jeho okolí jako ve slovinském Koperu. Připlouváte do mariny a potřebujete se co možná nejjednodušeji vyvázat ke kůle. Jako skvělý pomocník poslouží vyvazovací popruh a háček od SeaEQ. Na popruh se nasadí háček a ováže se okolo jakéhokoli kůlu. Na háček se pověsí volný konec lana, který jednoduše chytíte z paluby a přivážete ho na svůj vazák. Popruh je k dispozici v různých délkách. Háček stojí 23,95 EUR a cena vázacího popruhu začíná na 20,95 EUR. Více na [www.seaeq.com](http://www.seaeq.com).



## Surf Arena

Pro všechny milovníky vody je tu zcela unikátní projekt – INDOOR SURFING v pražských Letňanech. Spojení moderní technologie, intenzivního zážitku a varianty sportu s různou obtížností, to je trenážer surfování. Aktivity, která má i ve vnitrozemském státě stále větší oblibu. Zdokonalování surfařských dovedností zajišťují profesionální a zkušení instruktoři, jejichž krédem je individuální přístup. Pokud máte surfování spojené s létem, dovolenou a cestováním, můžete tyto pocity prožít i na podzim v příjemném a moderním prostředí. Samozřejmostí je vždy dobrá nálada a servis pro setkání s obchodním partnerem, pro rodinný výlet či netradiční zážitek v partě přátel. Více na [www.surfarena.cz](http://www.surfarena.cz).

## Záchranný systém Pelikan

Při jakékoli plavbě se může stát, že někdo z posádky vypadne z lodi. Tyto případy jsou hodně nebezpečné a náročné na psychiku zbylé posádky. Německá společnost Pelikan vytvořila systém, který pomůže vyprostit „muže přes palubu“ bez ohledu na jeho váhu a zkušenost ostatních účastníků plavby. Catch & lift systém je plně integrovaný na boku lodi a zvládne ho ovládat jen jedna osoba. Ve chvíli, kdy zpozorujete, že někdo přepadl do vody, je třeba jen otevřít pouzdro, ve kterém je ukryta pětimetrová záchranná síť, a zachytit do ní osobu zmitající se ve vlnách. Loď je přitom



Video:



stále v pohybu a kormidelník dále ovládá plavidlo. Když chytíte trošečníka do sítě, přitáhnete lano a vyzvednete nad hladinu, zajistíte lano karabinami a pomocí vinšny vytáhnete síť s osobou na úroveň paluby. Pak už můžete poskytnout klasickou první pomoc. Cena systému začíná na 1 425 EUR. Podrobnosti naleznete na [www.grm-safety-systems.com](http://www.grm-safety-systems.com).

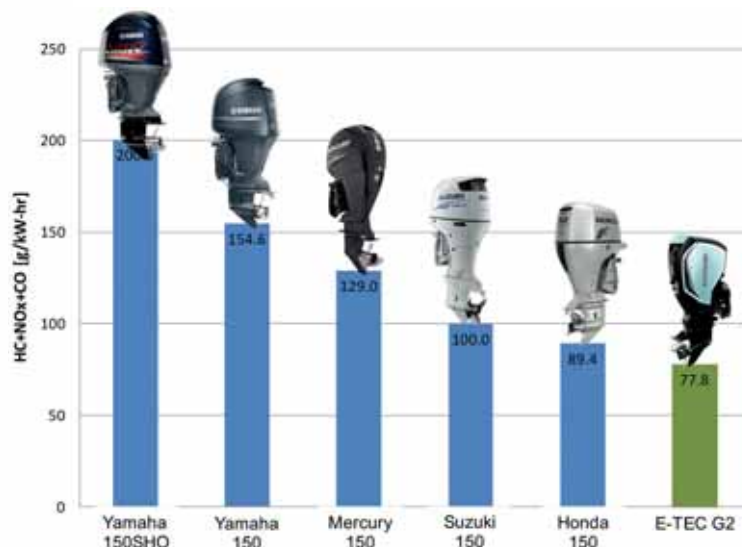
# EVINRUDE V ROCE 2017

Evinrude G2 v novém odstínu ledově modré (Ice Blue)



Společnost Bombardier Recreational Products (BRP) pro rok 2017 oznámila uvedení nové řady přívěsných lodních motorů Evinrude E-TEC G2 o výkonech 150–200 HP. BRP je známa ve světě nejen jako výrobce motorů Evinrude, ale i dalších osvědčených produktů, jako jsou Sea-Doo vodní skútry, Ski-Doo sněžné skútry nebo terénní čtyřkolky značky Can-Am a Spyder. BRP má tedy velice širokou a kvalitní technologickou a designovou základnu pro vývoj svých produktů.

**N**ová řada motorů Evinrude E-TEC G2 150–200 HP doplňuje segment středně výkonných motorů a navazuje na modely E-TEC G2 200–300 HP, které byly uvedeny na trh v roce 2014. BRP u modelů E-TEC G2 200–300 HP použila 700 nových konstrukčních dílů,



Evinrude G2 má nejnižší celkové emise na světě.



Převodovka SLX zajišťuje vynikající manévrovatelnost a účinný přenos výkonu na vodu.



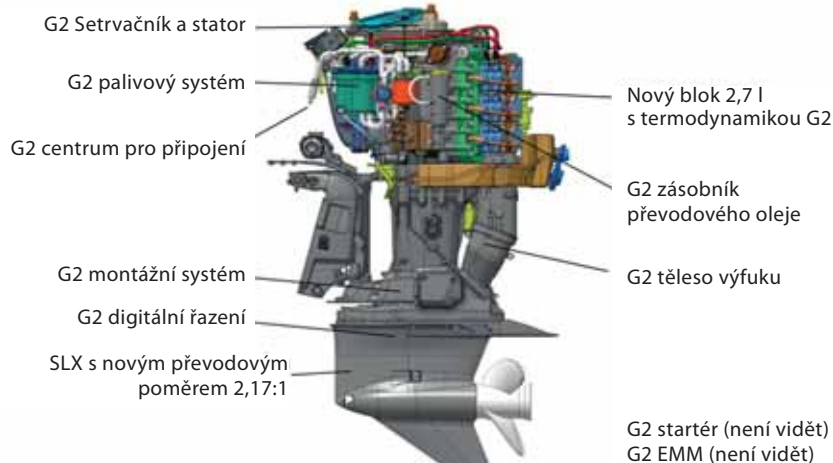
Integrované hydraulické řízení G2

a vyrobila tak technologicky nejvyspělejší dvou-  
taktní motor. U vývoje nových modelů E-TEC G2  
150–200 HP byly převzaty zkušenosti z prakti-  
kého dvouletého provozu předešlé silnější řady,  
konstruktéři díky tomu vylepšili nové motory  
o dalších 260 nových konstrukčních prvků.



Mechanická řadicí páka s ovládáním plynu  
NEW ICON II Digital Controls je kompatibilní  
se všemi modely G2 150–300 HP.

Osvědčené technologie u výkonnějších motorů G2 umožňují  
dát pětiletou záruku i na nové motory.



Není potřeba žádná údržba po dobu  
pěti let nebo 500 hodin provozu.

- Větší vodní čerpadlo
- Žádná řadicí táhla
- Žádná táhla plynu
- Čidla separátoru vody
- Vizuální kontrola převodového oleje



- Žádná doba záběhu
- Žádné výměny oleje
- Jedna nádrž oleje v průměru na 50 hodin provozu
- Automatická příprava na uskladnění / zazimování

BRP uvádí na trh šestiválcové motory o objemu  
2,7 litru s přímým vstřikováním ve výkonnostním  
provedení 150, 175 a 200 HP. Nové motory se vyznačují o 30% vyšším točivým momentem, o 15% efektivnějším spalováním a o 75% lepší úrovni emisí v porovnání s čtyřtákními motory světových výrobců. Motory disponují technologií Power Drive, což je hydraulické ovládání natáčení motoru s posilovačem řízení. Power Drive je integrovaný přímo v konstrukci konzoly pro uchycení motoru na záď loď. Posilovač řízení umožňuje pilotovi na ovládacím panelu nastavit tři úrovně citlivosti řízení loď. Novinkou je technologie iTrim, která dle plavebního režimu automaticky reguluje úhel sklonu nohy motoru. V konstrukci nohy motoru je zabudovaný elektrický servomotor, který zajišťuje plynulé řízení převodových stupňů. Motor je plně řízen digitálními technologiemi z ovládacího panelu pilota. Nejsou zde použita žádná pohyblivá ovládací mechanická táhla spojující motor s lodí. Všechny ovládací elektrické kabely jsou přivedeny v jednom svazku k neotáčivé konstrukci motoru. Důležitým faktorem ekonomiky provozu je výrazně menší servisní údržba v porovnání se čtyřtákními mo-

tory. Výrobce uvádí, že není zapotřebí žádná  
údržba po dobu pěti let nebo 500 hodin provozu.  
Pro zákazníky, kterým záleží na barevném sladění  
motoru s lodí, BRP nabízí rozšíření o další výběr barevných odstínů ledově modré (Ice Blue) a omšeleho dubu (Mossy Oak).

BRP přichází s novinkami i v prvcích pro řízení  
loď. Mechanická řadicí páka s ovládáním plynu  
NEW ICON II Digital Controls je kompatibilní se  
všemi modely G2 150–300 HP. Páka zajišťuje pře-  
vod mechanického pohybu na digitální nebo ana-  
logový signál pro ovládací prvky motorů a palubní  
přístroje. Joystick Evinrude iDOC je doplňkem  
k volantu a umožňuje jemné směrové řízení mo-  
toru při manévrech v přístavu. Novinkou v ovlá-  
dání a monitoringu provozu motoru a loď je  
zařízení Evinrude E link, které pomocí wifi připojí  
chytrá mobilní zařízení vybavená systémy An-  
droid i iOS.

**Text P.A.**

**Foto BRP**

[www.marine.cz](http://www.marine.cz)

[www.imidjex.sk](http://www.imidjex.sk)



# ČAS NA LITHIOVÉ BATERIE JE ZDE

„Proč už zase běží generátor? Nabíjeli jste ty baterie, nebo ne? Jak mrtvá? Vždyť jsme ji kupovali nedávno. A nešlo by to vyreklamovat? Přeci jsme je skoro nepoužili, tak jak to, že se zase musí měnit?“ Známe to všichni. Nezbyvá než povzdechnout a koupit v marině předražený akumulátor, který je už předem odsouzen k osudu stejnému jako jeho předchůdci.

Je nádherné, že výkřik techniky z roku 1800 slouží dnes stejně houževnatě, jako sloužil generacím našich předků, nicméně doba se mění. Stejně jako většina z nás oplakala klávesnici mobilního telefonu, je nevyhnutelné poslat do propadliště dějin i těžké, veliké a nespolehlivé olověné baterie.

## Proč jsou baterie typu lead-acid špatné?

Opomeňme fakt, že většinu složení baterie tvoří dnes hojně zakazované těžké kovy. Zapomeňme na všudypřítomnou korozi, způsobenou únikem agresivního elektrolytu z přebíjených článků. Krátká životnost, to je to, co nás trápí nejvíce. Výrobci těch nejlepších a nejdražších olověných baterií nemohou přislíbit více než počet cyklů v řádu nižších stovek. To je fakt daný technologickým omezením, které lead-acid baterie postihuje. Pokud jste pečlivým majitelem lodi a o baterie se staráte, jistě víte, že baterie je doporučováno udržovat nabitě. Na vině je sulfatace elektrod, která se objevuje, čím více je baterie vybitá. Bohužel na jachtách stejně jako ve všech sezonních aplikacích baterií je velmi těžké je udržovat nabitě. Existují sice udržovací „conditioning“ nabíječky, které je možné nechat připojené. I v případě odpojení baterie od lodi je zde stále samovybíjecí efekt, jeden z největších neduhů lead-acid technologie. Jeho dů-



Paralelně zapojené baterie zabezpečené proti pohybu o celkové kapacitě 270 Ah

sledkem je, že baterii plně nabitou drahým značkovým nabíječem už za 3 až 4 měsíce najdete téměř prázdnou. Je pravdou, že lead-acid technologie baterií je velice houževnatá a tolerantní k hlubokému vybití, mnohdy i k podbití. Baterii je možné často „vzkřísit“, i když má namísto zdravých 12 voltů třeba jen 8. Chybou je však domnívat se, že se baterie vrátila na svůj původní stav. Tato neblahá příhoda akumulátor postihne výrazným úbytkem kapacity, a to i kdybyste ji nakrásně předtím nepoužili ani jednou.

Pokud baterie ze své lodi vyndáváte a berete je na dobu mimo sezonu do bezpečí svého obydlí, ideálně na udržovací nabíječku, jste hodni obdivu. Touto téměř mateřskou starostlivostí pečujete o výrobek, jehož efektivita je přinejlepším 60–70%. Ano, je to tak. Zatímco do baterie nabijete 100 ampérhodin, vráceno vám je pouze 60–70 Ah. Čím rychleji baterii vybijíte, tím je toto číslo nižší. Ruku v ruce s tím jde efekt stárnutí a samovybíjení, takže čtvrtou sezonu opečovávaná baterie spotřebuje klidně dvakrát tolik energie, než později na svém plavidle využijete. Když si uvědomíte, že se tak děje každý nabíjecí cyklus, je vám jasné, kolik energie je olověnou baterií promrháno.

*Shrňme si, co nás na olověných bateriích trápí nejvíce:*

- Extrémně nízká životnost
- Mizerné nabíjecí a vybíjecí proudy
- Velmi špatná energetická hustota – zbytečná velikost
- Těžký agresivní elektrolyt
- Vysoká cena při nákupu v marinách, spojená s náklady na instalaci přístavním technikem
- Nutná údržba, a to i bezúdržbových akumulátorů minimálně formou pravidelného dobíjení

## Doba lithiová je zde

Dnes už nemusíte být žádný raketový inženýr, abyste mohli využívat komfortu tohoto nového



Baterie jako přímá náhrada bez nutnosti měnit nabíječe nebo inventury



Nízká hmotnost a kompaktní rozměry usnadňují instalaci.



Lithiová baterie 60 Ah pro pohon thrusteru poskytuje větší výkon a trvanlivost než původní 120 Ah akumulátor.

zdroje energie. Za poslední dobu vzniklo množství specialistů, kteří se zabývají pouze aplikací lithiových baterií a technologií s nimi spojených. V prodeji jsou sady komponentů, které si pouze objednáte a necháte je namontovat jakéhokoli elektrikáře. V ideálním stavu to může být zapojení červeného kabelu na plus a černého na mínus, pro komplexnější plavidla je však vhodné instalaci předem se specialistou konzultovat a v případě nutnosti dovybavit baterie BMS systémem – battery managementem, který baterie hlídá před nechtěnými stavy přehřetí, podbití a rozbalancováním. Existují tři nejčastější případy, které mohou nastat:

*1. Přímá náhrada baterie bez přídavné elektroniky*

Tato nejjednodušší cesta je vhodná pro majitele jachet s 12V a 24V systémy, kde se počítá s odpojením baterie při nepoužívání, a kde je nahrazována baterie do 160 až 180 Ah. Jsou dostupné akumulátory pro přímou náhradu, které je možné nabíjet stávajícím nabíječem, a je nutné zabránit stavu podbití, například na základě akustického nebo světelného upozornění. Při dlouhodobém nepoužívání je vhodné baterii odpojit, například prostřednictvím klasického bateriového odpojovače. V tomto pří-

padě má uživatel možnost okusit neporovnatelně větší výkon baterie, která bude menší a lehčí než její olověný předchůdce. Navíc je možné skladovat ji v jakémkoli stavu nabití, neexistuje žádný efekt sulfatace nebo samovybíjení. Pokud je baterie prázdná, je třeba ji nabít stejně jako jakoukoli jinou baterii.

*2. Náhrada s využitím battery managementu*

To nastává zejména v případech, že je vaše loď vybavena baterií o napětí 24 V a kapacitou více než 160 Ah. V takovýchto systémech je třeba složit baterii z jednotlivých článků, které se již musí balancovat aktivním systémem, a také jednotlivé články hlídat proti nežádoucím stavům přehřetí a podbití. Tyto baterie by již měl instalovat profesionál.

*3. Speciální a komplexní systémy*

Je-li vaše jachta vybavena luxusními spotřebiči, které jsou náročné na spotřebu, je pravděpodobné, že bude nutné zasáhnout hlouběji do elektroinstalace. Toto řešení je již více než doporučené svěřit certifikovanému specialistovi, který ví přesně, co dělá. Kromě luxusu nabízející varianty 1 a 2 je možné téměř cokoli, co žádostivému majiteli lodi přijde na mysl. Je možné pohánět klimatizaci z ba-

terie a tím si zajistit skutečně tiché spaní bez vrčení generátoru, automaticky dobíjet baterie v přesně stanovené časy, anebo zajistit rychlodobíjení prázdné baterie za dobu kratší než jedna hodina.

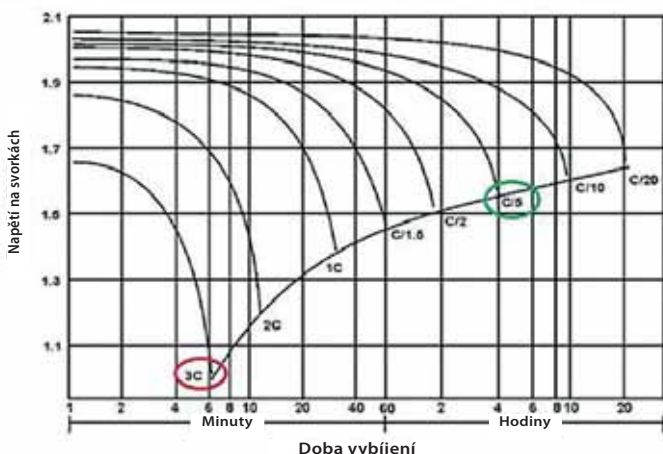
Mám zájem o nový zdroj energie, ale nejsem si jistý, která varianta je můj případ? Každopádně je nutné znát napětí a kapacitu akumulátorů, které jste používali doposud. Velice pomůže znalost výkonu invertoru, nebo alespoň jeho výrobce a typu. Je dobré poskytnout specialistovi informaci o výkonu generátoru a o spotřebičích, které jsou na jachtě nainstalované, a zejména o těch, které vyžadujete napájet bateriemi. Dále je vhodné stanovit, jak dlouhou dobu běhu na baterie kterého lodního příslušenství očekáváte. Na základě těchto informací je možné navrhnout a ocenit systém specificky pro vaše plavidlo.

**Není lithium jako lithium**

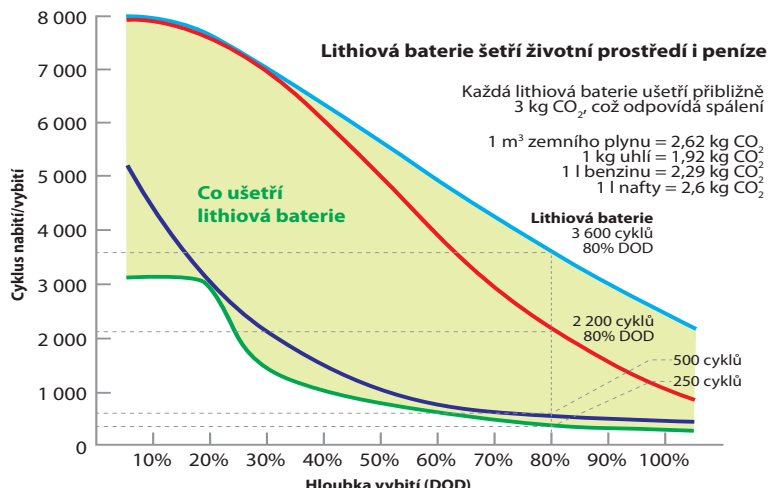
Existuje mnoho druhů lithiových baterií. Akumulátory typu li-ion je vhodné používat tam, kde je zapotřebí kompaktních rozměrů a nízké hmotnosti battery packu. Univerzální technologie LiFeUP, případně LiFePO4 nabízí vysoké nabíjecí i vybíjecí proudy a životnost tisíce cyklů, což v praxi znamená 5 až 10 let v závislosti na periodicitě použití. Lithium titanátové baterie nabízejí cyklů 10–30 tisíc, ale jejich battery management přináší mnoho úskalí. Moderní lithiové akumulátory spolehlivě instaluje pouze ten, kdo je dlouhodobě sám provozuje a má praxi v jejich aplikaci do nejrůznějších systémů, které také sám navrhuje. To zaručuje společnost LTW battery, která jako jediná nabízí také službu LTW – LifetimeWarranty, jež zajistí stabilitu vaší investice.

**Text Miroslav Vejman**  
**Foto LTW-battery**  
[www.ltw-battery.com](http://www.ltw-battery.com)

Graf závislosti reálné kapacity na proudovém zatížení u olověných baterií



Srovnání životnosti lithiových a lead-acid baterií



# S ROBOTEM NA MOŘE

## Asistenční systém AST Harken za vás udělá i obrat



V Cannes byl AST předváděn na lodi Jeanneau Sun Odyssey 519.

Vývoj asistenčního systému AST trval tři roky. Důvod, který k jeho vzniku vedl, byl jednoduchý – usnadnit obsluhu námořní plachetnice máločetným posádkám, například manželským párům a rodinám, dále pak osamělým a zdravotně postiženým jachtařům. Systém sestává ze tří balíčků a jeho posláním je zjednodušit ovládání plachetnice pomocí senzory řízeního nastavování plachet v režimech, které se nastavují tlačítky.

1. Základní balíček Auto Tacking automaticky přetáhne a nastaví kosatku po ručně, respektive autopilotem provedeném obratu. Rychlost větru a směr zdánlivého větru odečítají senzory.

2. Doplnkem k Auto Tackingu je balíček Auto Trim, který usnadňuje dlouhé plavby. Poté, co posádka ručně vytrimuje plachty, kormidelník zapne Auto Trim, jenž převzme péči o další dotahování či povolování plachet. Systém sleduje změny zdánlivého větru a podle nich trimuje plachty, aniž se o ně musí posádka starat. Součástí systému je kontrola náklonu, která reaguje

na poryvy a vypouští plachty, pokud by náklon přesáhl předem nastavenou úroveň. Smyslem je zvýšit komfort pasažérů.

3. Balíček Sail Management umí vytáhnout nebo spustit hlavní plachtu a genu. Obsahuje zátěžové senzory, které hlídají zaseknutí vý-

tahů a zajišťují, aby operace proběhla bezpečně, bez poškození výstroje.

Nedílnou součástí systému AST je v kokpitu umístěný displej, z něhož se ovládají všechny funkce a tlačítka všechny vinšny, jež jsou výkonnými prvky systému. Jedná se o elektrické vinšny

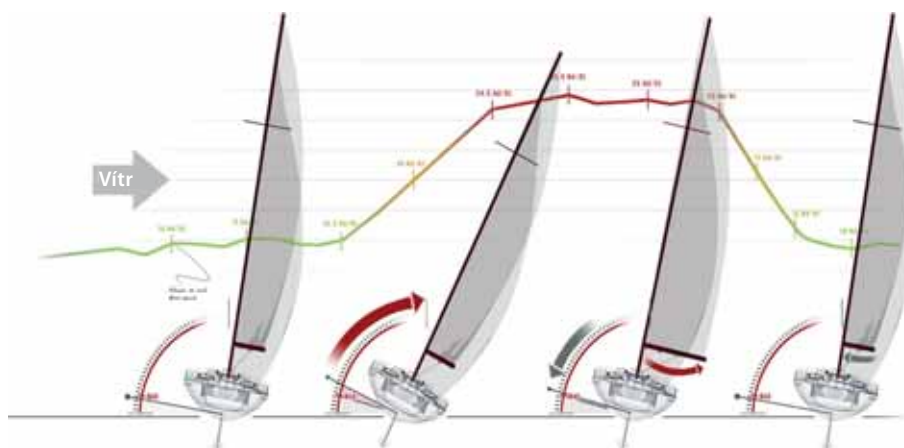


Elektrické vinšny Harken patentovaného typu Rewind nebo Captive Reel jsou výkonnými prvky systému.



Harken patentovaného typu Rewind nebo Captive Reel, které se v případě výpadku elektrického proudu nebo závady na elektropohonu dají ovládat ručně. Podle dohody s firmou Jeanneau je systém AST exkluzivně nasazen na plachtěnicích řady Sun Odyssey.

V Cannes byl AST předváděn na lodi Jeanneau Sun Odyssey 519 za relativně slabého a proměnného větru, takže počáteční pocit, který jsme měli, byl, že neustále hučí vinšny. Z toho vyplývá první závěr, že AST je vhodný do stálějšího větru. Faktem je, že po zapnutí autopilotu a režimu autotrim se loď řídí sama a nepotřebuje žádnou posádku. Pokud je nutné provést obrat proti větru, režim



Součástí systému je kontrola náklonu, která reaguje na porывy a vypouští plachty, pokud by náklon přesáhl předem nastavenou úroveň.



Pokud je nutné provést obrat proti větru, režim autotack jej spolehlivě zajistí a kormidelníkovi stačí jen otáčet kormidlem.



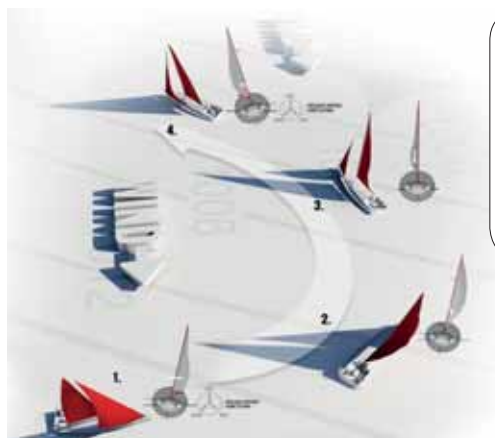
Systém AST potřebuje data o rychlosti, směru a rychlosti větru a o kurzu loď.

autotack jej spolehlivě zajistí a kormidelníkovi stačí jen otáčet kormidlem. Co výrobce neuvádí, je hraniční rychlost větru. Systém AST vyžaduje vítr nejméně o rychlosti 5 uzlů, aby mohl správně fungovat. Otěže totiž musejí být v tahu i při povolání, aby elektrické vinšny pracovaly tak, jak mají. Dalším úskalím, které se může objevit, jsou otěžová lana, hladkost jejich povrchu. Jestliže jsou nová a kluzká, může AST selhávat. Dobré je, že vinšny mohou pracovat ve třech režimech. Buď se nastavují automaticky jako součást systému AST, nebo se ovládají tlačítky přímo na vinšně, a konečně se s nimi dá otáčet ručně pomocí kliky. Pokud se na autopilotu nastaví funkce obratu, loď se systémem AST jej provede automaticky, bez fyzického zásahu posádky. Cena systému AST včetně tří elektrických vinšen, displeje a senzorů činí 14 000 EUR, je poměrně přiměřená a zřejmě se najde dost zákazníků, kteří tuto částku investují.

**Text František Novotný**  
**Foto Daniel Guryča a Jeanneau**



Nedílnou součástí systému AST je v kokpitu umístěný displej, z něhož se ovládají všechny funkce.



Systém AST vykoná obrat.



# PLOVOUCÍ BETON II.



Marina Hamuliakovo kotvená pod vodou řetězy k betonovým blokům, řeka Dunaj

Poslední roky roste zájem o využívání potenciálu vodních toků a vodních ploch na aktivní dovolenou. Ať už jde o půjčování loděk, jachtařské kluby nebo mariny, ideálním řešením pro přistávání rekreačních plavidel jsou železobetonové pontony.



Přistávací molo a vlnolam v jednom, dunajská marina Hamuliakovo

V letním dvojčísle jsme představili společnost SM PONTON jako výrobce železobetonových pontonů pro přistávací mola a plovoucí platformy pro plovoucí domy. Neoddělitelnou součástí portfolia firmy jsou i pontony pro přístaviště rekreačních plavidel, tedy mariny, a plovoucí ochranné vlnolamy.

Hlavními výhodami betonových pontonů jsou bezúdržbovost, mrazuvzdornost, stabilita a velmi dobré tlumení vln. Technologie železobetonové konstrukce s polystyrénovým jádrem zabezpečuje pontonu nepotopitelnost. Svým materiálovým složením mají pontony společnosti SM PONTON minimální vliv na životní prostředí.

Pontony se vyrábí ve formě modulů. Výhodou je dobrá manipulace, standardní kamionová přeprava a možnost poskládat každou marinu nebo vlnolam, jako by to byly dětské kostky. Jednotlivé moduly jsou propojené pomocí pružných spojů, které snižují riziko poškození pontonů na minimum i při extrémním zatížení. Zároveň umožňují jednoduché a rychlé spojení pontonů.



SOS stojan s kolem, vrhačkou, světlem, hasicím přístrojem a lékárníčkou

V závislosti na požadavcích klienta je možné pontony vybavit dřevěnými či gumovými oděrkami, rohatinkami, pacholaty nebo vyvazovacími oky. Nechybí stojany s možností připojení na vodu a elektřinu včetně osvětlení celého přístaviště. Pontony lze opatřit vyvazovacími prsty pro pohodlné a bezpečné přistávání a vyvazování lodí. Paluby pontonů jsou standardně betonové s protismykovou úpravou nebo se dá na přání zákazníka zhotovit dřevěné či kompozitové obložení.

Co dělá přístav bezpečným místem na zakotvení? Žádné vlny. A právě zde hraje vyšší hmotnost železobetonových pontonů hlavní roli. Díky ní velmi dobře tlumí vlnění, a jsou tak ideálním řešením pro vytváření plovoucích vlnolamů. Obzvláště vhodné jsou v místech s větší hloubkou, kde by byl sypaný vlnolam finančně náročný. Tímto způsobem je možné na vodních plochách vytvářet chráněné plovoucí zátoky a přístaviště. Vlnolam může zároveň sloužit jako promenáda a z jeho vnitřní strany k němu mohou bezpečně přistávat plavidla.

Na to, aby byl přístav skutečně bezpečný, musí být i správně ukotvený. Výběr typu kotvení závisí zejména na hydrologických, povětrnostních a břehových podmínkách. Další důležitou podmínkou je požadovaná kapacita přístaviště. Firma SM PONTON používá několik způsobů kotvení.

Systém vzpěr a vyvazovacích lan je jednoduchý, ale omezuje kapacitu přístaviště. Pro lepší využití kapacity se používají vrtané nebo narážené dalby. V oblastech s kolísající hladinou do dvou metrů

realizuje firma SM PONTON systém kotvení pod vodou. Pontony jsou pomocí řetězů ukotvené ke gravitačním betonovým blokům, které jsou položeny na dně. Namísto betonových bloků je možné použít vrtané nebo narážené kotvy. Tento systém kotvení je velmi elegantní, jelikož k pontonu vede jen přístupový můstek a kapacita přístaviště je tak využita na maximum. V případě větších výkyvů hladiny se místo řetězů používají kotvící prvky od firmy SeaFlex.

Železobetonové pontony od společnosti SM PONTON jsou tak ideálním řešením pro každé přístaviště.

**Text Peter Mandl**  
**Foto Ondrej Kliment**  
[www.smponton.sk](http://www.smponton.sk)



Jednotlivé moduly mariny připravené na transport



Chráněná plovoucí zátoka mariny Hamuliakovo na Dunaji

# ČESKÁ DESIGNÉRKA ZÁŘÍ NA SVĚTOVÝCH MOŘÍCH

## DÁŠA MORÁŇOVÁ



Designérka Dáša Moráňová

Dáša Moráňová je sympatická mladá dáma, které se podařilo svým uměním prorazit mezi mocné tohoto světa, a zaujmout i tak náročné zákazníky, jako je Roman Abramovič.

Pochází ze Slavičína, malé vesnice na Moravě, odmala ráda kreslila a ve svém pokojíčku stále něco přestavovala a vylepšovala. V Praze vystudovala produktový design na Akademii umění, architektury a designu, poté si ještě rozšiřovala znalosti na Design Academy v Eindhovenu a na University of Craft and Design v Budapešti.

Začátek její kariéry byl celkem běžný. V Praze pracovala pro časopisy Marianne Bydlení, Elle, Apetit a Maxim jako interiérový designér a stylistka. Pak ji ale ctižádost a touha po poznávání různých kultur hnala do světa. Jako turista procestovala Austrálii a v roce 2007 odletěla pracovat na Mallorce. A to jí změnilo život. Díky profesorovi Michalu Froňkovi (VŠUP), který ji doporučil na práci na Mallorce, nastoupila jako interiérový designér a projektový manažer ve společnosti Taylor Interiors. Měla na starosti vybavení interiérů velmi luxusních vil. Získala zde řadu nových zkušeností nejen ze svého oboru, ale hlavně z koordinace projektů a řízení lidí. Po nějaké době dostala nabídku pracovat exkluzivně pro jednoho z klientů. Ten vlastní řadu nemovitostí po celém světě a Dáša mu pomáhala s veškerým designem a organizací zakázek. Díky jednomu z projektů strávila tři měsíce v Dubaji, což byla velmi zajímavá pracovní zkušenost, i vzhledem k tomu, že to bylo v období velké ekonomické recese v roce 2008.

*Klient byl evidentně s vaší prací spokojen, vzal vás na obchodní schůzku, kde vás seznámil s vlivnými lidmi. Co vedlo k tomu, že vám nabídli práci na stavbě ECLIPSE, jedné z největších soukromých jachet na světě?*

Určitě přispěla shoda náhod i trocha štěstí. Tým Romana Abramoviče, zastoupený firmou Blue Ocean Yacht Management, zrovna hledal interiérového manažera pro projekt ECLIPSE a LUNA.



Německá loděnice Blohm & Voss Shipyards, Hamburk. Modrá budova je „Floating office“ (plovoucí kancelář), kde Dáša Moráňová pracovala. Během stavby byla loď uzavřena v plovoucím doku hned vedle kanceláře. Vedle ECLIPSE je vidět část lodě PALLADIUM (tehdy pracovní název ORCA).

(ECLIPSE byla toho času největší soukromá jachta na světě, 162,5 m dlouhá). Můj klient jim doporučil, aby vzali mě. Nejdřív jsem si nebyla jistá, nikdy předtím jsem na lodi delší než 40 m ani nebyla, natož abych ji vybavovala. Nicméně jsem jim poslala ukázky své práce a reference a přijala pozvání na obchodní večeři do jedné z nejlepších restaurací v Hamburku. A tam se udála taková drobná příhoda, které jsem nejdřív ani nepřikládala váhu. Všem přinesli správné jídlo, jen mně něco, co jsem si neobjed-

nala. Dovedete si představit to dilema. Mám sníst, co mi nechutná a nedělat povyk, nebo se ozvat. Ozvala jsem se a klient mi ještě při večeři řekl, že tu práci mám. Možná mě zkušel, jestli si dokážu prosadit svou a prát se za to, co chci. Pak už to šlo hopem. Schůzka byla ve středu a v pondělí jsem měla nastoupit. Prostě šance, která se neodmítá. Nakonec jsem měla na starost oba hlavní projekty společnosti, motorové jachty ECLIPSE a LUNA (115 m). LUNA se stavěla v jiné německé loděnici, kam jsem podle po-

třeby jezdila na kontroly. Obě jachty byly určeny pro stejného majitele, ale každá za jiným účelem využití. Měla jsem neskutečné štěstí, měla jsem vedle sebe nejen toho nejlepšího lodního designéra na světě Terence Disdala, ale především úžasné lidi, kteří mi věřili a dali mi šanci být součástí takových projektů. Můj hlavní šéf mě od prvního dne bral na veškerá jednání a to mi pomohlo rychle pochopit celou problematiku.

*Během této zakázky jste velmi úzce spolupracovala s designérem Terencem Disdalem, který interiér i exteriér ECLIPSE navrhl. Jaká to byla zkušenost?*

Bylo to úžasné. Nadšeně jsem sledovala, jak pracuje a na co klade důraz. Když jsem na loď nastoupila, nebylo v interiéru nic, jen kilometry a kilometry kabelů na podlaze i na stropěch, takže jsem vážně měla možnost stavbu sledovat od A do Z. U obou projektů jsem stála na straně klienta, mezi loděnicí a designérem, mým úkolem bylo koordinovat všechny strany, plus dodavatele a kontrolovat stavbu interiérů, což obnášelo řízení zhruba 50 lidí. Měla jsem na starosti nejen management celého interiéru a finální kontrolu kvality provedení, ale jezdila jsem i na zkušební vyjíždky na moře, kde se testovalo, jak vše funguje. V podstatě jsem spala a sprchovala se ve všech kajutách na lodi. Mimo to jsem vybírala a objednávala všechny „drobné předměty“, se kterými majitel přišel do styku. >>>



Servírování na lodi

Od několika setů příborů, porcelánu, sklenic, ručníků, vybavení do wellness a fitness až po dekorativní předměty. Abych tento úkol zvládla, poslali mě na jachtu PELORUS (115 m), jednu z majitelových lodí, na které trávím nejvíce času, a tam jsem měla možnost poznat jeho vkus a věci, co má rád. Strávila jsem celý den na lodi s hlavní manažerkou interiéru, a ta mi vysvětlila, jak vypadá běžný den Romana Abramoviče a co k životu potřebuje. Ke konci projektu jsem připravovala brožury s instrukcemi pro posádku a personál, zároveň jsem je i školila, jak se správně starat o všechny ty úžasné materiály použité v interiérech.

*Setkala jste se přímo s Romanem Abramovičem?*

Ano, ale pouze jednou za celou dobu mého působení. Bylo to ve fázi, kdy byly interiéry téměř hotové, ale do kompletního dokončení

a předání lodě zbýval ještě téměř rok. Je to velmi zajímavý a galantní muž. Se všemi v týmu si podal ruku. Po předání lodi všem poděkoval a jako pozornost věnoval členům týmu, kteří zůstali až do předání lodi, na památku speciálně navržené hodinky Eclipse od značky Breitling. Ty moje mají výrobní číslo 5/15. Mám je doma v trezoru.

*Kdy jste plula na lodi poprvé? Jak velký je rozdíl mezi zařizováním domu a megajachty?*

Na výletních lodích jsem jela párkrát jako malá holka ještě s rodiči, ale pořádně jsem měla možnost omrknout ty luxusnější jachty až na Mallorce. Měla jsem spoustu kamarádů, co na těchto jachtách pracovali a kteří mě vzali na palubu. Ale hlavně můj bývalý přítel byl kapitánem na jednom Sunseekeru. Ten mi vysvětlil základní pravidla o lodích a jak se vše správně nazývá. A jaký je rozdíl v zařizování?

Značný! Samozřejmě základní rozdíl je v konstrukci a stavbě jako takové, hlavně v tom, že každý kus nábytku je na lodi připevněn k trupu. V podstatě každý předmět v interiéru je umístěn na své předem určené místo, kde je pevně ukotven. Pak je na lodích kladen velký důraz na bezpečnost, z tohoto hlediska je především výběr materiálů velmi přísný. Do interiéru musíte také zakomponovat kovové příčky, někdy i každý metr a půl z důvodu ochrany proti požáru. Na lodích je vše vyráběno na míru. Na projektech, na nichž jsem měla možnost se podílet, to byly opravdu úžasné umělecké kousky, které se vyráběly a byly dováženy z různých koutů světa. Jeden jídelní stůl stál třeba 200 tisíc liber. Na lodi je také potřeba využít každého kousku místa. Úložné prostory jsou obrovským problémem snad na každém projektu a vůbec nezáleží na tom, zda loď má 40 nebo 162 m.

*Měla jste příležitost pracovat nejen pro designérský ateliér Terence Disdala, ale i pro Andrewa Winche v Londýně. Na jakých projektech jste se podílela a jaký je rozdíl v přístupu k práci a kreativnímu pojetí mezi Terencem Disdalem a Andrewem Winchem?*

Po ECLIPSE mi Terence Disdale nabídl práci v Londýně. Velmi jsem si toho vážila. Líbil se mu můj přístup, a to, jak jsem vše organizovala a měla stále vše pod kontrolou. V té době jsem ale dostala ještě další nabídku práce v Barceloně. Po pár letech v severském Hamburku mě to opět táhlo na jih a vyhrála Barcelona. Ale Terencovu nabídku jsem přijala o pár let později a do Londýna jsem se přestěhovala i se svou tehdy desetiměsíční holčičkou. Terence má specifický styl. Je uvolněný, využívá kontrasty různých přírodních materiálů. Je přirozený a nelibuje si ve vyumělkovaném zlatém zdobení. Pokud se klientovy požadavky neshodují s jeho vizí, klidně ho odmítne. Naštěstí Roman Abramovič není typický bohatý ruský zákazník, který musí mít vše přezlacené a přeplácené. Terencův ateliér je malý. Bylo nás pouze 15 na všechny projekty. Podílela jsem se na projektech KIBO a ROMEA (obě lodě 82 m). Byly to sesterské jachty pro dva různé ruské majitele. Oproti tomu Andrew Winch zastupuje velkou společnost, která navrhuje nejen superjachty, ale i soukromá letadla. Ve firmě je téměř 70 lidí. Pro Andrewa platí heslo „naš zákazník, náš pán“. Takže nejen přístup, ale především projekty jsou velmi odlišné od Terence. Ve Winch Design jsem pracovala na 156 m dlouhé lodi DILBAR.



Vše začíná výběrem materiálů.



ECLIPSE Romana Abramoviče



Práce na domě pro soukromého klienta na Mallorce

*Jaká je podle vás role designéra?*

Myslím, že designér má klientovi radit a usměrňovat jeho požadavky, aby výsledkem jejich společného snažení byla správná vyváženost a krása konečného produktu. Já měla to štěstí, že jsem poznala styl práce různých osobností designu, a mohu si tak vzít příklad z rozdílných přístupů.

*Cestujete, pohybujete se ve světě hodně bohatých lidí. Jste hrdá na to, že jste Češka?*

Určitě ano. Všichni cizinci obdivují Prahu a jsem hrdá na to, že máme takovou historii. Myslím, že je dobře, že jsme prošli komunismem. A musím říci, že jsem vždy moc ráda, když se v Monaku na Yacht show potkám s českými výrobci a dodavateli. Mnoho lidí to ani neví, ale ty nejkrásnější jachty se honosí českým křišťálem a sklem. Několikametrové

křišťálové lustry, které byly vyrobeny v České republice, jsou součástí nejednoho salonu. Český křišťál je stále světově uznávaný.

*Za poměrně krátkou dobu své kariéry jste pracovně vystřídala již tři země, Španělsko, Německo a Anglii, kde se vám nejvíc líbilo?*

Miluji teplo a palmy. Takže, co se týká životního stylu, mne nejvíce obohatila Mallorca a Barcelona a vůbec mi nevadilo, že jsem si připadala jako na každodenní dovolené. Ale upřímně, přístup k práci se mi nejvíce zamlouval v Německu.

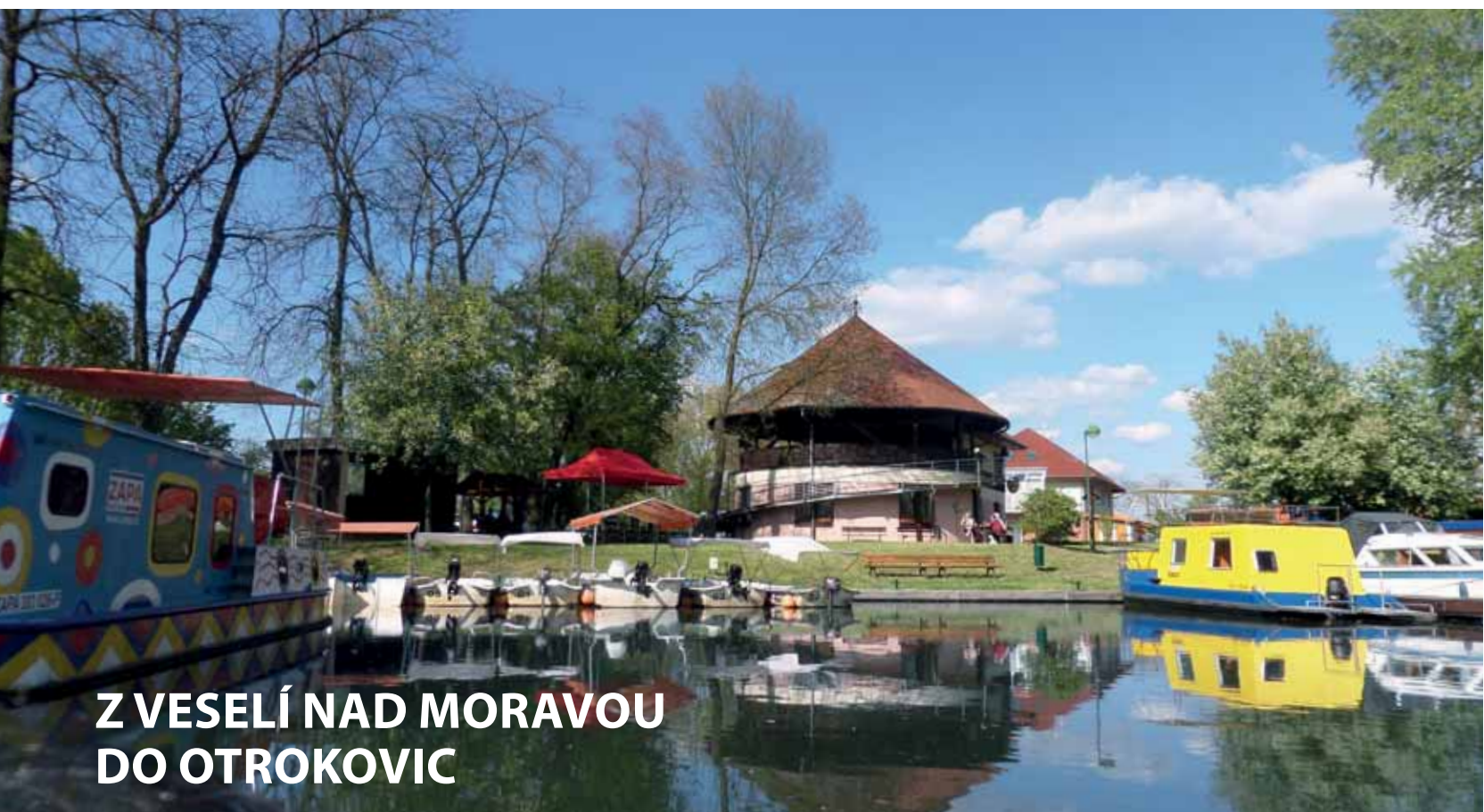
*Ještě nám prozradte, jaké jsou vaše plány do budoucna?*

Teď jsem trochu přehodnotila svůj hektický způsob života. Díky čtyřleté dcerce a kvůli jejímu tatínkovi jsme se usadili v Amsterdamu.

Dcera se zde narodila. Toto město má nesku-tečný půvab a uchvacuje mě svojí pohodovostí a nadčasovostí. Stále se tu něco děje a rostou tu nové zajímavé prostory, ale přitom se zde cítím jako na vesnici. Po třech letech v Londýně je to opravdová změna. Bydlíme téměř v centru u krásného parku, všude dojde pěšky nebo dojeďte na kole. Teď se v Holandsku rozkoukávám a snažím se najít si novou práci. Ráda bych využila svých zkušeností a kontaktů a zůstala u lodí. Nějak mě chytly za srdce.

Děkuji za rozhovor.

**Text Hana Novotná**  
**Foto archiv Dáši Moráňové**  
**[www.dashamoranova.com](http://www.dashamoranova.com)**



## Z VESELÍ NAD MORAVOU DO OTROKOVIC

# S KOBLIHOU PO BAŤOVĚ KANÁLE

*Navazuji na první část plavby uskutečněné z Veselí nad Moravou směrem do Skalice (YACHT 3/2016) po Baťově kanále. Tento plavební tok je nám stále velmi blízký a těšíme se z každé návštěvy. Sledujeme aktivity a život v přístavech, ochotu a vstřícnost obsluh plavebních komor, poznáváme spoustu nových zážitků, příběhů a zároveň zájem, který věnují lidé z okolí Baťova kanálu našemu příběhu.*

**J**ak je již tradicí, první kroky na palubu KOBLIHY směřují z přístavu ve Veselí nad Moravou, startovního bodu všech plaveb. Přístav je vkusně oddělený od hlavního toku mostem působícím jako vstupní brána do areálu a přilehlého velkého kempu, je plný zeleně a nechybí zde ani moderní sociální a

technické zázemí. Vyrážíme z Veselí nad Moravou (129. říční km) a hned na začátku vplouváme do první plavební komory ve Veselí směrem na Uherský Ostroh. Tato komora dělí Baťův kanál od řeky Moravy, je to znatelný rozdíl v plavbě, proud řeky je silnější proti stojaté vodě na kanále, také je zde pod-

statně širší koryto, takže KOBLIHA se v něm vysloveně ztrácí v porovnání s mnohem rozměrnějšími všudypřítomnými hausbótami. Úsek do komory v Uherském Ostrohu dlouhý 4 km trvá přibližně 40 minut, je to dáno nařízením plavby ve výtlačném režimu a samozřejmě plavbou proti proudu.

Něco málo přes půl hodiny a vplouváme do Uherského Ostrohu, jeho dominantou při pohledu z vodní hladiny je most přes řeku Moravu a kostel tyčící se nad střechy domů. Svítí zelená, semafor na plavební komoře dává jasný signál pro vplutí. Okamžitě jsme proplaveni, stoupáme s hladinou a pokračujeme dál. 133. říční kilometr je za námi, další cíl je 5 km vzdálená plavební komora u Nedakonic. Celý úsek vede otevřenou krajinou, žádné stavby, pouze pole a lesy, velký rozdíl proti rušnější části kanálu směrem do Strážnice. Na široké řece tu a tam míváme hausbót nebo člun a užíváme si soukromí na vodě. Máme štěstí, osamělá komora v pravé části řeky na dálku svítí



zeleně a do deseti minut vyrážíme na další úsek dlouhý málo přes 6 km do komory před Starým Městem. Ani tady to není jinak, klid a pohoda během plavby je návyková, zhruba v půli cesty proplouváme obcí Kostelany nad Moravou, mají tu přístavní molo a k dispozici mobilní WC, více zde nenaleznete, ale je dobře, že i obce se snaží mít třeba i malý přístav pro nahodilé lodivody hledající pauzu a možnost kotvit. Pokračujeme, zanedlouho podplouváme most, za kterým je již vidět komora před Starým Městem s přístavem Kunovský les. Hned za komorou je poměrně velká a udržovaná restaurace s tematickým názvem Zašivárna u Osla. Snad jediná piha na kráse tohoto přístavu je právě samotné kotvení. Jsou zde pouze dva nástupní můstky a žádné molo, KOBLIHA byla po chvíli laborování ukotvena k tyči natlučené u břehu řeky, protože můstky byly obsazeny hausbóty.



Vzápětí u dobrého piva a jídla dostává název restaurace vysvětlení, zpoza přilehlého domu vychází dobře rostlý osel do svého výběhu vedle venkovní zahrádky s posezením a hned o sobě dává hlasitě vědět. Příjemná obsluha nám nabízí možnost nechat otevřené sociální zařízení přes noc, což vítáme.

Ráno je teplé a prosluněné, vyplouváme do blízkého Starého Města a Uherského Hradiště. Je brzo, komory provozují od 10 hodin ráno, kotvíme tedy v Uherském Hradišti, přímo ve městě, kde nakupujeme potraviny

na plavbu do Otrokovic. Přístav ve městě je vybaven vším potřebným včetně přípojky na 230 V a vody. Dlouhé molo umožňuje kotvení pro více lodí. V 10 hodin již čekáme na signál u komory Staré Město, která je hned za mostem od přístavu. Jsme proplaveni a ocitáme se mimo řeku Morava opět na Baťově kanále, míváme další přístav s velkou restaurací, kde kotví i člun říční policie, od další komory nás dělí vzdálenost 1,5 km. Kanál je úzký a poměrně dost obrostlý stromy, takže v horkém

počasí vytváří stín příjemné klima. Blížíme se ke komoře, do které právě vplouvají lodě před námi, když v tom míváme hlídku policie v nafukovacím člunu. Hlídka nás zastavila a bylo provedeno povinné dýchání – negativní, přiznávám, strach ze zbytkového alkoholu z večera tam byl.

Pak následuje úsek dlouhý 3,6 km do další komory. Plavba plyne rychle, po 20 minutách proplouváme komorou mezi Hustěnovicemi





a Babicemi. U obce Babice míjíme pěkný přístav, který se nám nakonec stane přístavem na další noc. Jako obvykle i zde je restaurace a posádky lodí, které přes noc zůstávají, mají umožněn přístup na sociální zařízení. Stan stavíme naproti přístavu na úzké louce u malého potůčku. Jako večerní program vybíráme promítání v letním kině, a to v přístavu ve Spytihněvi, kde je přímo na molu chytře vymyšlené sezení do půlkruhu jako v kině, na hraně mola u vodní hladiny je pomocí dvou stojanů napnuté plátno a ve 21 hodin začíná promítání filmu.

Ráno plavba pokračuje dál. Do poslední komory na celém plavebním úseku u obce Spytihněv nám zbývají 3 km. Po opuštění komory se vplouvá opět do řeky Morava. Jak je člověk stále obezřetný v úzkém Baťově kanále, tak nyní si připadá jako na velké vodní nádrži, je to nádhera, ta plocha a samota na vodní hladině nemá chybu, na soukromé kotvení asi lepšího místa z mého pohledu na tomto toku není, ideální na koupání a relax. Plni dojmů pokračujeme v plavbě do Otrokovic. Již nás žádná komora nečeká, máme za sebou 157. říční kilometr a do cílového bodu k jezu v Otrokovicích je to 13 km. Pluje se proti proudu, tak je plavba pomalejší, ale to ničemu nevádí, neu-

stále se kocháme krajinou a rozlohou, směrujeme do Napajedel. Ještě před tímto městem míjíme přístav s molem jménem Pahrbek, kde naleznete zázemí s možností stanování i občerstvením. Pokračujeme dál, podplouváme další most, je tu další přístav Napajedla se vzrostlými stromy podél břehu. Plujeme městem, míjíme sídliště, podplouváme další mosty a Napajedla jsou za námi.

Krátká plavba krajinou a před námi se otvírá poslední město Otrokovice. I zde je přístav s dlouhým molem po pravém břehu, kde nechybí skluz pro lodě a občerstvení, za přístavem poslední most a připlouváme k jezu, dál již není plavba možná. Snad se někdy dočkáme plavební komory, která by umožnila plout až do Kroměříže, což by bylo velmi zajímavé a znatelné prodloužení plavebního toku.



Zpočátku jsem prosazoval plavbu z Veselí nad Moravou směrem přes Strážnici do Skalice, je tam živo, spousta lákavých míst, příjemní a ochotní lidé. Zdůraznit musím přístavy právě ve Veselí nad Moravou, kde naleznete snad vše, co je potřeba, a vyžití i mimo plavbu jako lanový park, koupaliště, kemp pro karavany a stany. Nechybí půjčovna loděk a výletní plavby. Další přístav, který se nám dostal pod kůži, je ve Strážnici, město samo o sobě je kulturně zajímavé, ale největší podíl na příjemném prostředí mají lidé, kteří provozují občerstvení a plavby přímo v přístavu. Retro kiosk a akce, které plánují, jsou určeny všem a nejen posádkám, jež připlují.

Nyní po zkušenostech s plavbou do Otrokovic není názor tak jednoznačný, tato část plavebního úseku je zase klidná, velmi soukromá, ideální na vypnutí a útek z běžného života. Nikým nerušená plavba, možnost kotvit na spoustě pěkných míst, takže každý si jistě najde, co mu právě vyhovuje podle nálady a chutě. I na této části se stále pracuje a vytvářejí se přístavní mola, zařizují přístavy, je vidět snaha na celém toku, který láká nejen na plavby, ale díky cyklostezkám je rájem i pro cyklisty. Baťův kanál byl prozkoumán důkladně a těšíme se na další návštěvy a plavby, které budeme podnikat. Když půjde vše dobře, tak za rok na Baťově kanále pokřtíme loď ANABELLA, na které se aktuálně pracuje a probíhá rekonstrukce.

**Text a foto Luboš Dejdar**  
[www.koblihateam.cz](http://www.koblihateam.cz)



inzerce



**BLUE RENT**

**AUTA PRO JACHTAŘE**

- prodej
- servis
- pronájem

[www.bluerent.cz](http://www.bluerent.cz)

# SÁM PŘES ATLANTIK

Tomáš Kúdela



*Své první zkušenosti s jachtingem sbíral v Chorvatsku, kde v roce 2002 obdržel chorvatský kapitánský průkaz. Od té doby každoročně několikrát vyplouvá na moře a za tu dobu uplul víc než 30 000 Nm a získal nejvyšší kapitánské oprávnění „A“ velitele jachty oceánské plavby. Před třemi lety si koupil vlastní loď, s níž přeplul Atlantik. Na cestu zpět do Evropy se vydal trochu neplánovaně sám a v podstatě bez přípravy.*

**Z**ajímalo mě, jak se s takovou situací vypořádá, a tak jsme se sešli v jedné pražské kavárně. Vyprávění mohlo začít.

*Na jaké lodi jste plul?*

Protože se hodně dobře znám s Martinem Voženílkem, od kterého jsem si celý život pronajímал charterové lodě, konzultoval jsem s ním svůj záměr koupit loď. On tehdy zastupoval Delphii a prozradil mi, že jsou to celkem zajímavé lodě. Našel jsem jednu „čtyřcítku“ se čtyřmi kajutami u Říma, druhou na Sicílii a třetí v Řecku. Všechny rok výroby 2006. Ceny podobné. Řím byl nejbližší, a tak jsem se na ni letěl podívat. Líbila se mi, takže jsem už dál nehledal. Podruhé jsem se na loď vrátil s Oldřichem Strakou, který mi koupil doporučil. Chtěl jsem loď se čtyřmi kajutami, abych mohl brát na šest lidí do posádky, když

jednu kajutu obsadím já. Nechci, aby někdo byděl v salonu, to mi přijde jako velmi nepohodlné řešení na dlouhé plavby. Loď jsem koupil v březnu 2013. Chtěl jsem si ji převést pod českou vlajku, což bylo náročné byrokratické kolečko, které stálo přes 3 000 EUR. První rok jsem proplul celou Itálii – Sardinie, Korsika, Sicílie, Liparské ostrovy. Další rok jsem byl na Krétě, kde byla marina levnější než v Itálii. A podnikal jsem výlety po středních Kykladách.

*Kolik stojí roční kotvení pro čtyřcítistopou loď?*

Na Krétě to stálo 3 000 EUR za rok, v Itálii jsem zaplatil 3 800 EUR za rok.

*Kdy jste začal plánovat cestu přes Atlantik?*

Vloni jsem se vrátil z Kréty zpátky do mariny Fiumicino u Říma, kde je dobrý technický

servis. Tam jsem nechal udělat nový antifouling a nějaké další opravy, které bych nezvládl sám. Pak jsem pokračoval přes Sardinii a Baleáry do Almería do Španělska, kde jsem loď nechal od srpna do začátku října, a odtamtud jsme vloni v říjnu vyplouvali přes Gibraltar na Madeiru a do Tenerife, odkud začala přeplavba Atlantiku.

*Jaké byly podmínky, foukal pasát?*

Ano, vlastně pořád. Neměli jsme vůbec bezvětrí. Většinou foukalo 20 až 28 uzlů. Pluli jsme s genou na pni, a kdyby mi ho nezlomili, dopluli bychom tak až do Karibiku.

*Co se stalo?*

Může za to velryba. Protože najednou celá posádka křičí: „Jé, vedle nás je velryba!“ Kormidel-



Někde ve mně bylo, že bych rád plul sám. Nemyslel jsem si, že to ale bude letos. Sledoval jsem sólové plavby Petra Ondráčka, kniha Sám čtyřmi oceány je pro mě velkou inspirací. Než bych se k sólo plavbě odhodlal, trvalo by to ještě pět let. Řekl jsem si, že to má tak být. Než nechat loď na Bermudách a čekat, že za půl roku seženu posádku, a vydělávat jen na drahé stání (90 USD/noc), raději pojedu sám.

*Proběhly na sólo plavbu nějaké speciální přípravy?*

V podstatě jsem sednul do lodě a vyrazil. Byla dobře připravená již na plavbu z Evropy do Karibiku, ve výbavě je odsolovač, satelitní telefon a datový terminál Inmarsat, používám vlastní navigační software NaviYacht a přesně zkalib-

rované naskenované mapy, které si koupím. Již od roku 1995 mě živí GPS technologie, založil jsem společnost ECS Invention. Vyrábíme zákazkovou elektroniku a navigační a lokalizační systémy pro motorová vozidla. Tak jsem si navigační software vyvinul a používám ho již od roku 2002.

*Jaký je na lodi autopilot? Vydržel?*

S autopilotem jsem si užil podobně jako Petr Ondráček. Na lodi byl přístroj od Raymarine, řešení s elektromotorem, převodovkou a řemenem, který se natáhne a točí kormidelním kolem. Není na takovou zátěž připravený, vydržel 16 dní z 24. Když se udělaly velké vlny, turbulentní proudění pod vlnou vyvodilo takovou sílu, že řemen proklouzl a kormidlo se roztočilo



ník zapomněl, odkud fouká vítr, uhnul z kurzu, udělal nekontrolovanou halzu, peň narazil do vantu a o něj se přerazil.

*Kormidlovali jste ručně?*

Nejdříve na autopilot, ale druhý den jsem ho zakázal. Protože to vedlo k takové letargii posádky, že by si pak nemuseli všimnout ani kontejnerové lodi a narazili by do ní.

*Jaké máte na lodi plachty?*

Rolovací genu a hlavní plachtu se třemi refy. A obě ještě jednou. Chtěl jsem koupit ještě bouřkové plachty, na ně mi už zase nevyšel rozpočet.

*Jak jste pak pluli na zadní vítr bez pně?*

Špatně, museli jsme plout 20° od kurzu, stálo nás to dva dny plavby navíc, ale i přesto jsme z Kapverd na Barbadosu byli za 16 dní. Zimu jsme strávili v Karibiku a postupně přepluli až na Bermudy. Tam začala má sólová plavba, trvala 24 dní a nebyla vůbec jednoduchá.

*Proč jste se rozhodl plout sám?*

Nesehnal jsem posádku. Náklady na takovou plavbu jsou vyšší a je potřeba hodně času. Takoví lidé se těžko shánějí. Posledních 14 dní před vyplutím jsem tušil, že posádka nebude.



Delphia 40 OCEAN JOURNEY

nekontrolované, a často došlo k nechtěnému přehození plachet. Měl jsem hodně protivětru, potřeboval jsem stoupat a to ve vlnách autopilot nezvládal, musel jsem kormidlovat ručně. Takže už před tím, než autopilot definitivně odešel, jsem inspirován Petrem Ondráčkem použil gumicuky, abych zafixoval kormidlo a řemen autopilotu neprokluzoval. Jenže on měl páku a já měl kormidelní kolo. Nicméně podařilo se mi vyladit systém, který mě překvapil svou jednoduchostí, když jsem měl dobře vytrimované plachty a kormidlo dělalo jen nepatrnou korekci, tak pružné uvázání způsobilo, že loď držela kurz na vítr s odchylkou +/- 10°. Vlna nezpůsobí vychýlení lodi, ona vychýlí kormidlo, to gumy dovolily. Kormidlo se po překonání vlny vrátilo zpět a loď plula zase rovně. Nebylo to stoprocentní, ale hodně mi to pomohlo. Naštěstí jsem měl na lodi několik různých rezervních gum a dostatek nářadí.

*Co se stalo, když autopilot vypověděl službu?*

Přišel zadní vítr, měl jsem proto velkou radost, že konečně nemusím křížovat. V poryvech ale dosahoval přes 40 uzlů. Po dvou dnech se vzdemlo moře, takže autopilot nebyl schopen na zadní vítr jet. Stál jsem za kormidlem asi 19 hodin prakticky nepřetržitě, přežil jsem noc a ráno začal vítr slábnout. S gumicuky to autopilot dá, řekl jsem si a dole jsem na chvíli usnul. Vtom se ozval divný zvuk, loď se otočila



Sám doplul z Bermud do Horty na Azorech, kde si může namalovat svou vlajku mezi ostatní, kteří sem dopluli...

a kormidlo se začalo protáčet. Co s tím? Zjistit, kde je závada. Demontoval jsem celý driver z kormidla. Najednou to vidím. Prasknul řemen. Mám náhradní. Rozlepím krabici a v tu chvíli mě opustil humor. Asi omylem byl řemen dodán na jiný typ. A měl poloviční délku. Takže tam nešel nacpat jakýmkoli způsobem. Přišlo zoufalství. Zbývalo mi ještě 650 mil k Azorům, bylo mi jasné, že sám kormidlovat celou dobu nezvládnou. Pořád byl silný zaďák, musím plout, než budu muset zase křížovat. Připravil jsem si

ke kormidlu do plastových krabiček nějaké jídlo, přichystal ampule s energetickými gely a jel jsem. Po 20 hodinách za kormidlem jsem musel dát loď do driftu a jít na 6 hodin spát. Abych byl alespoň trochu vidět, v noci jsem rozsvěcel hodně výkonný pracovní reflektor osazený LED diodami, který nebere velký proud. Krásně nasvítal plachty, mohl jsem klidněji spát. Po 24 hodinách jsem dostal nápad. Abych nemusel stavět loď do driftu, když jdu spát, čímž bych prodloužil zbývající plavbu ze šesti na 12 dní, rozhodl jsem se vyrobit vlastní driver. Vzal jsem pilu, rozřezal ten původní driver a vyřezal jsem z něj elektromotor s převodovkou. Napadlo mě, že mám náhradní řemen k alternátoru v lodním motoru. Je sice delší, tlustší, neohebný, ale když na kormidle dám dohromady nějakou řemenici, tak by to mohlo fungovat. Za 5 hodin ohýbání, konstrukčních pásků ve svěráku, vrtání a šroubování jsem vyrobil svůj driver, který řídil lépe než ten původní. Neprokluzovalo to. Tak jsem doplul do Horty. Byla to zatím nejzajímavější plavba celého života. Hodně mi dala.

*Vraťme se ještě ke spánkovému režimu.*

*Osamělí mořeplavci jej často trénují dlouho před plavbou nanečisto. Jak jste si se spánkem poradil vy?*

Ještě když autopilot fungoval, snažil jsem se spát ve 30minutových intervalech. Ne vždy se to povedlo. Zjistil jsem, že 45 minut mi vyhovuje víc. Za 30 minut propadnu do hlubokého spánku a nejsem k vzbuzení. Takže se třetí den stalo, že jsem se s leknutím probudil, a zjistil jsem, že jsem spal 5 hodin a nevnímал budík.



Tomáš Kúdela, své první zkušenosti s jachtingem sbíral v Chorvatsku, kde v roce 2002 obdržel chorvatský kapitánský průkaz. Od té doby každoročně několikrát vyplouvá na moře a za tu dobu uplul víc než 30 000 Nm a získal nejvyšší kapitánské oprávnění „A“ velitele jachty oceánské plavby.

Autopilot řídil, loď jela, nic se nestalo. Pravidelnost kolize je naštěstí hodně malá, protože jsem za celou plavbu viděl pouze jednu loď.

*Foukal po celou dobu plavby vítr?*

Ano, pouze 3 dny jsem měl skoro bezvětří. Plul jsem na motor, podle předpovědi jsem věděl, že vítr zase přijde. Navíc jsem měl 210l nafty v nádrži plus ještě 20l v kanystru. Díky solárům jsem soběstačný. Osvětlení lodě, svícení v interiéru a trvalý provoz lednice a počítače mám pokryté. Mám spočítáno, že čtyři dny pak nemusím baterii dobíjet. Vyvinul jsem si systém power managementu, který neustále přesně ukazuje, na jak dlouho mi při dané spotřebě ještě baterie vydrží. Při plavbě bylo týden pod mrakem, takže jsem na 3 dny lednici vypnul. Nejsem na ní moc závislý. Jedl jsem hlavně Express menu, které ohřejou, uvařím k tomu rýži a mám chutný oběd. V lednici si chladím pivo. Měl jsem tam jen pár sýrů, nějakou slaninu. Na lodi je místo pro instalaci dalších tří solárních panelů, což určitě plánuji. Objednal jsem už hydraulický lineární pohon, chystám se předělat řízení. A dalším pomocníkem bude větrné autokormidlo.

*Co bylo na osamělé plavbě nejtěžší, když pomínu problém s autopilotem?*

Sžít se se spánkovými intervaly. První týden bylo mé tělo strašně vyčerpané. Potom to bylo lepší. Myslel jsem si, že je to ke konci už dobré, ale když jsem doplul do Horty, vyvázal jsem

loď, prošel jsem se trochu po přístavu, šel se natáhnout a vzbudil jsem se za 16 hodin.

*Co bylo naopak příjemné?*

Já jsem si to užil. Víím, že nemám problém být sám se sebou. Je dobré, když to člověk umí, protože jak život prožijeme, za to si můžeme sami, nikdo jiný. Projektovat vlastní spokojenost na nějaké okolí a na to, že jsem někde s někým, to je chyba. Jediné naplnění získám sám ze sebe. Když mám s sebou někoho jiného, s kým to mohu sdílet, tak se to jenom může znásobit. Samozřejmě, že se přidává strach, je přirozený. Strach sám o sobě není nic špatného. Špatný je strach, který nás paralyzuje. Ale strach, který nám zvyšuje bdělost a říká, že bychom něco neměli zanedbat, ten je naopak velmi užitečný. Po prvním dnu jsem měl strach z toho, že bych z lodi mohl vypadnout.

*Přivazoval jste se?*

Velice důsledně. Opravdu. Nikdy jsem z lodě nevyšel, ale před třemi lety, když jsme pluli z Itálie do Řecka, mi vypadla dcera. Naštěstí v klidných podmínkách. Při osmiuzlové rychlosti chtěla naplnit kbelík vodou. Přivázala si ho na lanko, to si omotala kolem zápěstí, šla na bok lodi, hodila kbelík, přišla vlnka a ten 10l kbelík se celý naplnil. Váží asi 55 kg, jak měla lanko kolem zápěstí, nemohla kbelík pustit, tak letěla za ním do moře. Naštěstí to viděla její kamarádka, která začala křičet, a my se pro ni vrátili a bezpečně ji vylovili. Od toho okamžiku dávám větší důraz

na nácvik MOB s každou novou posádkou. Protože si říkám, co když to budu já, a oni s tou lodí ještě první den neumí? Jak se pro mě vrátí?

Takže druhý den přišel nápad, že jsem vypustil 25 m tenkého lanka, na konec jsem dal malou bójku. Když se rychle zorientuju a budu plavat kolmo na dráhu lodě, jsou to 2–3 tempa a lanko chytím. 25 metrů lanka, pojedou 5 uzlů, mám na to 12 vteřin. Není to moc, ale ta tři tempa dám za 5 vteřin, takže mám šanci. Nazval jsem ho lano poslední naděje a vlekl ho až do Horty za sebou.

*O své plavbě jste natočil také film. Kde ho mohou čtenáři vidět?*

Můj film Sám s oceánem čtenáři mohli vidět v polovině září na filmovém festivalu Voda – moře – oceány v Hluboké nad Vltavou, dále se bude promítat 19. října od 17 hodin v Městské knihovně v Pelhřimově, 20. října od 18:30 v Klubu cestovatelů v Praze, 22. listopadu od 18 hodin v multikinu Cinestar v Centru Černý Most Praha a v rámci Festivalu Kolem světa v Praze 3.–4. 12. budu mít prezentační stánek v předsálí. Od 18. září do 3. října plánujeme přeplavbu z Horty do Lisabonu. Online zpravodajství bude na [www.tomaskudela.cz](http://www.tomaskudela.cz).

Děkuji za rozhovor.

**Text Eva Skořepová**  
**Foto archiv Tomáše Kúdely**



Křižování k Tortole na Britských Panenských ostrovech

# MARSTRAND

*Sice nejmenší městečko v kraji Västra Götaland, ale jeho hlavní letní rekreační středisko. To je přístav Marstrand v souostroví Bohuslän, přibližně 20 mil severozápadně od švédského Göteborgu.*





Sektorový maják Marstrand u severního vjezdu [FI(3) WRG 9s 9-7-6M]

**M**arstrand byl založen ve 13. století za vlády krále Haakona Haakonssona, kdy celá oblast patřila Norsku. Později se dostal pod dánskou nadvládu a součástí Švédska je až od uzavření Roskildského míru v roce 1658. Prosperita města původně závisela na lovu sledů, takže není divu, že se tři tyto ryby dostaly i do městského znaku. Počátkem 18. století nabídli králi Karlu XII. někteří pirátští kapitáni z Madagaskaru, které v Indickém oceánu zle pronásledovalo anglické a francouzské námořnictvo, že přesídlí do Švédska a jejich lodě mu pomohou při válkách se sousedy. K tomu nakonec nedošlo, ale tento nápad byl roku 1775 inspirací k vyhlášení Marstrandu svobodným přístavem. Svobodný přístav znamenal zrušení cel a daní, výrazné rozšíření přístavu, zrušení do té doby povinného cechovního systému a neuvěřitelné zbohatnutí místních obchodníků. A také úplnou náboženskou svobodu, takže se zde začali usazovat Židé a postavili tu první synagogu ve Švédsku. Kromě nich se ve městě usadilo mnoho bohatých politických uprchlíků, zejména po vypuknutí revoluce ve Francii, a také spousta různých dlužníků a finančních podvodníků, kteří s sebou přinesli své nakradené zisky a Marstrand jim za to udělil povolení k pobytu a právní ochranu. Nakonec situace místním lidem přerostla přes hlavu a po dvaceti letech sami požádali krále o odejmutí tohoto privilegia. Pak přišel rychlý pokles životní úrovně, Židé se odstěhovali do nedalekého Göteborgu, ustaly mezinárodní investice, po deseti letech zmizela z okolních vod i hejna sledů a vše dokonal požár, který zlikvidoval převážnou část města.

K opětovnému rozmachu došlo až s rozvojem přímořských lázní v polovině 19. století, město se rozrostlo i na druhý břeh úžiny, oddělující ostrovy Marstrandsön a Koön, a nyní je velkým turistickým letoviskem s množstvím kaváren, restaurací, barů, galerií a obchůdků ve starých barevných domcích, postavených po ničivém



Stání pro velké lodě na nábřeží v Marstrandu

požáru opět z dobře vyschlého dřeva. Největší zdejší atrakcí je pevnost z roku 1660, která se tyčí na kopci nad městem. Nechal ji vybudovat švédský král Karel X. Gustav, aby chránila nově nabytá území v provincii Bohuslän před útoky bývalých norských a dánských majitelů, a podle tehdejšího zvyku ji pojmenoval po sobě. Původně pevnost tvořila pouze kamenná čtvercová věž, ale vězni, odsouzení k nuceným pracím, ji rozšiřovali další dvě století a práce skončily až roku 1860. Nijak úspěšná při obraně ovšem nebyla. Nepřátelská vojska ji oblehla dvakrát, jednou to byli Dánové a podruhé Norové, a v obou případech se pevnost dostala do rukou nepřítele, takže v roce 1882 byla vyřazena z provozu. V majetku švédské armády ovšem zůstala až do roku 1990. Za zmínku také stojí, že na střeše věže pevnosti byl v letech 1781 až 1868 umístěný maják. V současné době je v pevnosti hotel, restaurace a konferenční centrum. České památkáře by z toho pravděpodobně trefil šlak, ale ve Švédsku to evidentně funguje. Vstupné do pevnosti je 85 SEK, větší část areálu si lze prohlédnout samostatně a od června do srpna jsou pořádány i prohlídky s průvod-

cem po některých veřejně nepřístupných prostorech. Trvají asi padesát minut a jsou pouze ve švédštině; drahého anglicky hovořícího průvodce je nutné si objednat a zaplatit předem.

## Marstrand je skvěle chráněný a nezamrzající přístav, poskytující jachtařům mnoho stání na hloubkách od dvou do šesti metrů.

Další atrakce jsou přímo na nábřeží, nedaleko mol pro návštěvníky. V kamenné pevnosti Södra Strandverket, která chránila jižní vjezd do přístavu, je umístěno muzeum současného umění s expozicemi fotografií, obrazů a soch. Vstupné činí 70 SEK. O kousek vedle, u stanice

přívozu na ostrov Koön, je galerie umění a řemesel a výstavu starých fotografií města si můžete prohlédnout každé úterý a čtvrtek odpoledne ve staré usedlosti za marstrandskou radnici, pokud přijedete o prázdninách.

Potřebujete-li doplnit zásoby, jeden ze supermarketů je na břehu ostrova Marstrandsön, kde je přístav pro hosty. Lékárna a bankomat jsou na ostrově Koön, kam jezdí v pravidelných intervalech řetězový přívos. Potraviny stojí ve švédských korunách zhruba stejně jako u nás v českých, takže přibližně trojnásobek českých cen. Problematický je, jako ostatně všude ve Švédsku, nákup alkoholu, neboť nejbližší obchod Systembolaget je až v téměř třicet kilometrů vzdáleném městečku Kungälv.

Marstrand je skvěle chráněný a nezamrzající přístav, poskytující jachtařům mnoho stání na hloubkách od dvou do šesti metrů, do kte-



Jeden ze vstupů do pevnosti Carlsten



Pevnost Carlsten na kopci nad přístavem



Mimo sezonu se u volných mol pro návštěvníky stojí bokem.

rého existují tři vjezdy. V jižním je třeba se vyhnout několika mělčinám, skaliskům a malým ostrůvkům, mezi kterými vás v noci bezpečně provede sektorový maják Gråberget, ale jinak nejsou nijak vyznačeny. Pokud zdejší oblast neznáte nebo pokud na moři panuje špatné počasí, je lepší vplouvat severním vjezdem, neboť tam žádná podobně nebezpečná místa nejsou. Západní vjezd z vnitřního souostroví je úzký, plavební znaky nejsou osvětleny a vzhledem k tomu, že zdejší mělčiny tvoří poctivá žula, vyžaduje velmi pozorné kormidlování.

Mola pro návštěvníky Marstrandu se nachází jižně od přivozu, který zde má přednost v plavbě, a jsou vybavena prsty nebo mooringovými lany; je zakázáno používat záďové kotvy, jak je ve švédských skérách běžné. Přístavní poplatek pro lodě o délce 10 až 13 metrů je mimo sezonu 230 SEK a v sezoně 370 SEK a zahrnuje vodu, elektřinu, použití sprchy, prádelny a připojení k internetu přes wifi síť. Zdejší sprchy vybavené termostatickými bateriemi, vyhřívanou podlahou a neomezenou dobou použití jsou asi nejlepší, s jakými jsem se ve Skandinávii doposud setkal.



Na nejsevernějším výběžku ostrova Kläverön stojí lodní čerpací stanice a v zátoce mezi ostrovy Marstrandsön, Koön a Kläverön je k dispozici bezplatné kotviště. Vzhledem k rušnému

provozu se při kotvení vřele doporučuje vyvěsit černou kouli a v noci rozsvítit kotevní světla.

**Text a foto Miroslav Jaroš**

inzerce

## PŘEHLEDNÝ KATALOG

plachetnic, motorových a nafukovacích člunů, vodních skútrů, hausbótů, plovoucích mol a přívěsů pro lodě

KATALOG  
**LODÍ** 20  
16

Téměř 900 modelů



www.yacht-magazine.cz



**550**  
motorových  
člunů

**120**  
plachetnic  
a katamaránů

**130**  
nafukovacích  
člunů

**OBJEDNÁVEJTE:**  
**+420 244 460 104, www.yacht-magazine.cz**

## Pantaenius - New Benefits in Your Best Interests



### Reliable All-round Protection Against All Risks

All risks to which the insured yacht is exposed during the term of the insurance are covered. Including damages resulting from theft, fire, acts of God, sinking, grounding, collision or piracy.



### Reimbursement without deductions

We will agree a fixed insurance sum with you, which will be reimbursed in the event of total loss without any deduction for actual cash value, so that you are able to afford an equivalent vessel.



### Accommodation and Return Journey Costs

Necessary accommodation and return journey costs for the Skipper, crew and guests, shall be reimbursed up to a sum of EUR 5,000, if the yacht is uninhabitable during a journey as the result of an insured event.

**PANTAENIUS**  
Yacht Insurance

Germany · United Kingdom · Monaco · Denmark · Austria · Spain · Sweden · USA\* · Australia  
**pantaenius.at**

\*Pantaenius America Ltd is a licensed insurance agent licensed in all 50 states. It is an independent corporation incorporated under the laws of New York and is a separate and distinct entity from any entity of the Pantaenius Group.



Přístav Husøy

# NORSKO NA PLACHETNICI

*Do Norska na plachetnici?  
„Norsko je daleko a bude  
to drahé, navíc 14 dnů  
dovolené,“ bylo první, co  
mě napadlo, když jsem  
dostal nabídku  
na takovou plavbu. Ale  
dali jsme dohromady  
mezinárodní osmičlennou  
posádku a rozhodli se  
vyrazit.*

**Z**ásoby jsme poslali autem do Gdaňsku, odkud připlula 55stopá plachetnice Conrad 55 TORNADO do Bergenu, kam jsme přiletěli. Nalodili jsme se v sobotu 14. 5. 2016. Nemilé bylo zjištění, že v lodi není naftové topení, pouze elektrické, a na přídi někudy zatéká, milé bylo, že tam je benzinový agregát (ani jednou jsme ho nepoužili) a lepidlo, kterým se můžeme pokusit prosakující místa na palubě zalepit. Na přídi se to povedlo a do postelí na levoboku už neteklo. Na zádi se později v dešti ukázalo, že by to bylo na hlubší servisní zásah. Dokoupili jsme nějaké potraviny, ovoce a zeleninu a vyplutí jsme odložili na nedělní ráno.

## **Neděle 15. 5.**

Vyplováme ve 13:00, první cíl je pumpa na druhé straně přístavu, cena necelých 8 NOK za litr nafty příjemně překvapila, pro jistotu jsme naplnili ještě kanystr. Fouká svižný severozápadní vítr, nejsou

velké vlny, proto začínáme proti větru stoupat. TORNADO si vede dobře. Daří se nám plout 45° proti větru o síle 25–30 uzlů s třetím refem na hlavní plachtě a klivrem na přídi. K otevřenému moři musíme plout cca 30 Nm fjordem a mezi ostrovy. Soumrak nás halí do tmy až na otevřeném moři, naše cesta na sever začala.

Při plavbě se střídaly dny, kdy foukalo více nebo méně, a protože jsme potřebovali držet časový rozvrh, nevyhnuli jsme se motorování. Střídali jsme se na službách ve dvou hlídkách po čtyřech, pokud byly dobré podmínky, držela hlídka jen jedna dvojice polovinu služby a další polovinu druhá. Poprvé jsem zažil, jak se plachtí na dlouhých oceánských vlnách, byť jsou 2 až 3 m vysoké. Není to tak intenzivní jako na Baltu, je to příjemné, ale nedobrovolnému krmení ryb jsem se stejně první dny nevyhnul. Proto klíčovou otázkou pro

zvládnutí (nejenom této) plavby je dobrá posádka, na kterou se dá spolehnout a našťástí ani teď tomu nebylo jinak. Podle dostupných předpovědí počasí jsme se rozhodli nejdřív plout z Bergenu na severozápad a „nastoupat sí“, abychom potom pokračovali podél pobřeží k Lofotám na boční až zadoboční vítr. Během prvních dnů plavby jsme mohli skoro navštívit Shetlandy, nebyly daleko, ale časový harmonogram nás pobízel plout k severu. Pomalu jsme se stáčeli až k severovýchodu a kopírovali linii pobřeží ve vzdálenosti cca 60 až 90 Nm.

### Středa 18. 5.

Třetí den jsme si říkali, že by nebylo marné stáhnout čerstvou předpověď počasí, kolem měly být těžební plošiny a tam by mohl být signál. Jedna se zjevila na obzoru, nemuseli jsme ani moc měnit kurz, abychom se k ní přiblížili, když byly obě na dohled z levoboku, vyplul za námi žlutý člun. Mezitím jsme zjistili, že připojení k GSM síti



Foto Josef Towrýn

Vplouváme do Trollfjordu.



Foto Josef Towrýn

Po vyplutí z Bergenu

na plošině není levná záležitost, ale připojit se nám stejně nedařilo. To už nás dojížděl žlutý člun a z něho vylezl chlapík, aby nás upozornil, že volají na kanálu 16 a zopakoval to pro jistotu do megafonu. Necháпали jsme, protože celou dobu, co se k nám blížili, čekal Libor v kokpitu na 16. kanálu. Až po gestu, kdy posádce žlutého člunu jasně ukázal, že rádio má v ruce a čeká na výzvu, se ozval z vysílačky hlas, nařídili nám změnit kurz na 060°, což se s ohledem na vítr dařilo hodně těžko, ale povedlo se a po pár mílích jsme se vrátili na původní kurz 030°. Byli to vlastně první cizí lidé, které jsme od neděle potkali, a nevedlo nám, když se vzdalovali, moc družní nebyli.

### Čtvrtek 19. 5.

Na obloze sledujeme blížící se frontu a s ní i změnu počasí, ale zatím opět svítí slunce a fouká příznivý vítr. Splouvali jsme příjemné dlouhé vlny, náhle jsem spatřil v dále nějaké mávání. Velrybí ploutev, převalovala se a plácala do vody, potom několik malých vodotrysků a byla pryč. Stále častěji se přitom objevují na obloze shluky černých mračen stahujících se až do vody, většinou se z nich rozfouká, tak jako na Baltu. A přišlo to i nyní. Pěkně rychle a mnohem silněji, než jsme stačili refovat, už jsme v tom jeli, rychlost stoupá, 7, 8, 9, 10 uzlů, reeling do vody, okamžitě vypouštíme hlavní plachtu, ostříme. Pomalu jsme se srovnali, nezapršelo, začaly padat rovnou kroupy a při troše snahy by z nich šlo na palubě postavit malého sněhuláka. Okamžitě refujeme, ale už jsme se do takového



Foto Josef Towrýn

Asi 100 Nm od Lofot

poryvu nedostali, byť jsme o to stáli, protože nás krásně popohnal blíž k cíli. Už nevím, jestli byl den nebo noc, ale ty černé hradby mraků se stále střídaly kolem nás, my jsme s třetím refem a kapesníkem na geně s napětím čekali, co se semele, motorovali jsme a seděli na lodi jako na tanku, který jede na frontu. Nic se našťástí nestalo, bouře nás neuchvátila a černota zmizela v dále.

## Pátek 20. 5.

Hodiny plavby se střídaly jako plachty a motor, najednou se ráno na horizontu začaly v moři objevovat temné žraločí ploutve, tedy vrcholky kopců podobné těm ploutvím. Vynořily se první ostrovy Lofot. Nemohli jsme se dočkat mariny, těšili jsme se na teplou sprchu a zapnuté elektrické topení v lodi. Teploty v noci klesaly k nule a v kombinaci s vlhkem v lodi moc pohodlí v podpalubí nebylo, o členech posádky s tenkým spacákem raději pomlčím, nebylo večera, abych si nevzpomenul na svůj teplý spacák, který zůstal doma. Jako první zastavení jsme zvolili ostrov Røst, ale vplutí do mariny na mapě vypadalo snadněji než ve skutečnosti, kdy se na horizontu objevila hromada ostrůvků a tyčí, u kterých z dálky jenom odhadujete barvu a pak zjistíte, že je pouze orezlá. Zkusili jsme vjet do dráhy, ale po prvním nejistém odhadu, kudy se tam vlastně najíždí, jsem se raději otočil, neměl jsem odvahu laborovat s lodí s ponorem přes 3 metry a hledat kudy proplout mezi skalami...

Ostrov Røst zůstal za námi a pokračovali jsme k Værøya, dalšímu ostrovu vzdálenému asi 15 Nm. Tady už s vplutím nebyl problém, přístav v osadě Sørland je především pro rybáře, dosta-



Vyplouváme ze Sørlandu.

Foto Josef Továrník

tečně hluboký i široký, ale infrastruktura tu pro sportovní jachtaře v podstatě žádná není, pro zájemce o rybolov je to lepší. Dobrou zprávou bylo, že tady lze natankovat naftu. Stále jsme hledali nějaké pěkné místo k vyvázání, v zadní části přístavu tomu odpovídalo plovoucí molo s menšími sportovními loděmi, ale s ohledem na 2m odliv tam bylo pro nás mělko. Na doporučení místních jsme se nakonec vyvázali u plovoucího mola na samotném začátku přístavu vedle místa, kde přistává trajekt, který spojuje Lofoty s Bodo. Místo to sice nebylo moc pěkné, ale pro TORNADO i nás vhodné. Sociální zázemí nám nabídla čekárna u trajektu s toaletou a teplou vodou, někomu z posádky posloužila i jako sušárna. Byl pátek poledne a poprvé od neděle jsme se připojili na elektrinu, pustili topení a hned bylo v lodi útulněji.

Skoro po týdnu ve vlhku a bez valné hygieny jsme někteří toužili po sprše, jenže nabídka použít sprchy místního fotbalového klubu za 100 NOK na osobu naši touhu po zapařeném koupelně poněkud ochladila. Nakonec jsme si dali sprchu za 50 NOK v bungalovech pro rybáře, ale zázrak to nebyl, zapařená koupelna se nekonala, jen opravdu nutná a rychlá očista v teplé vodě. Byl jasný a slunečný den s výtečnou dohledností a z kopců nad přístavem byl moc pěkný výhled. Předpověď na druhý den ale slibovala déšť.

## Sobota 21. 5.

Přestože pršelo a mlha se snesla na okolní kopce, vyrazili jsme na procházku po okolí. Ráz krajiny je jednotvárný, drsný, travnaté kopce, bez stromů, maximálně nějaké jeřáby a skály. Šli jsme kolem nádherných pláží s bílým pískem, jenom teplota vody a počasí určitě nebyly pozvánkou ke koupání. Došli jsme téměř na sever ostrova, cestu občas lemovala stavení, až na severu byla další osada Nordland i s malým letištěm. Vítr, déšť, mokré boty a oblečení nás donutilo k návratu po stejné ose. K večeru déšť ustal, už se honily pouze mraky, takže jsme vyzkoušeli nafukovací člun s motorem, abychom ho další den mohli použít. Po vyplutí plánujeme kotvení v zátce, která je asi 2 Nm západně od přístavu.

## Neděle 22. 5.

Asi 25 Nm vzdálený přístav Sørvagen na ostrově Moskenesoya byl zvolen jako další zastávka. Přístav opouštíme kolem poledne, ale nejdřív zamíříme na západ do zátoky Mastadfjellet, kde je úžasná písčiná pláž a jeskyně. Do jeskyně je údajně možný vstup pouze z lodě nebo z druhé strany ostrova a jsou tam prý zajímavé malby



Foto Josef Továrník

Voda o teplotě 7 °C Vojtu nezastaví.

z dávných dob. Písečná pláž ve slunečném počasí působí idylicky, ale teplota vody je alespoň pro mne limitující faktor. Ne tak pro ostatní členy posádky. Kotvíme, zůstáváme na lodi, zkouším rybařit a čekám, až se posádka vrátí na loď. Vyplováme dál, to už se opět honí mraky a čím dál víc zakrývají slunce, nestmívá se, ale je oblačno, občas se přidají přeháňky. Vítr fouká a za pár hodin jsme v Sørvagenu. V noci (za světla) vplouváme do úz-

**Při vplouvání do Trollfjordu jsem si připadal, jako když vcházím do katedrály.**

kého přístavu, který vypadá už tak nějak „malebně norský“ s červenými domy s bílými okenicemi. Vyvazujeme se u menšího mola, vyhrazeného sice pro lodě do 35 stop délky, ale nemá být špatné počasí, ani sezona ještě nezačala, proto nejsou výhrady k našemu TORNADU, i když měří 55 stop. Platí se do papírových obálek samoobslužně a elektřina zvlášť, 180 NOK je cena příjemná. Sørvågen, obec s cca 460 obyvateli a malebným přístavem, leží na úpatí krásných hor, kam určitě vyrazíme.

### **Pondělí 23. 5.**

Předpověď počasí na dnešní den je optimistická, proto se vydáváme na výšlap do kopců na ostrově, kde je několik sladkovodních jezer a mnoho vodopádů. Vystoupali jsme až do míst, kde stále ležel sníh, zhruba 300 m n. m. Stoupali jsme po stezkách i skalních plotnách podél vodopádů, na nejvyšším dosaženém místě jsme postavili sněhuláka a museli jsme se napít vody přímo z jezera, které pomalu rozmrzalo. Večer jsme plánovali pokračovat dál na sever, cílem bylo město Andenes a zastávka v Trollfjordu. S ohledem na proud mezi ostrovy a předpokládaný čas plavby jsme stanovili čas vyplutí na 24:00, počítali jsme, že do ústí mezi ostrovy připlujeme kolem poledne, navštívíme Trollfjord a s otočeným proudem budeme pokračovat dál. Jedna věc je předpoklad, druhá realita.

### **Úterý 24. 5.**

Vypluli jsme o půlnoci. Vál svižný zadobok, přšelo a mlha se válela na lofotských ostrovech. Už kolem deváté dopoledne jsme vplouvali do Trollfjordu, vycházela nám průměrná rychlost

6,66 uzlu při plavbě pouze s mírně zrefovanou přední plachtou, to nebylo špatné. Při vplouvání do katedrály. Nebe tvoří klenbu a vysoké stěny skal se tyčí někde téměř kolmo přímo z vody, zdobené proudy padající vody v nesčetných vodopádech. Fjord je dlouhý cca 2,5 km, široký je 96 m v nejužším místě a asi 400 m na svém konci. Připluli jsme až k malému molu, které slouží pro loď obsluhy vodní elektrárny, stála tam holandská plachetnice ANNE MARGARETHA, po domluvě jsme se k ní podélně vyvázali. Po devíti dnech plavby první plachetnice, kterou jsme potkali. Během krátké zastávky ve fjordu se Karlovi podařilo chytit první rybu, byla malá, zase jsme ji pustili. Kolem 13. hodiny jsme pokračovali v plavbě. Byl to úžasný pocit s 16,5 m dlouhou lodí připlout až ke stěnám fjordu a rukou si na skálu sáhnout. Vypluli jsme z fjordu a směřovali na sever, když jsme se dostali na širší vodu a vítr vadnul, vyzkoušeli

jsme genakr, loď se okamžitě rozjela na 7 uzlů, ale obava z černých mraků v zádech nás donutila po krátké chvíli genakr rychle zabalit. Samozřejmě, že větrná smršť se nekonala, právě naopak. Už na motor jsme se blížili k městu Sortland, začal se měnit směr proudu, proto jsme se pokusili o návštěvu mariny, ale ani podle mapy jsme nebyli schopni s jistotou určit hloubku v marině (s ponorem 3,2 m se vhodná marina hledala hůř), pokus o dočasné vyvázání na stání pro velké lodě nás stál přední levé světlo (vlnění nás zhouplo na velkou pneumatiku), proto jsme nakonec v průplavu zůstali nějakou hodinu na kotvě a byli rádi, že to odneslo pouze světlo, příďový koš by byl horší. Stejně světla teď nepoužíváme.

### **Středa 25. 5.**

Směr proudu se točil po půlnoci, ve 24:00 jsme proto zvedli kotvu a pokračovali dál, dokonce se rozfoukalo a pluli jsme na plné plachty. V 8:00



Foto Marlene Lindner

Zvědavá velryba



Foto Karol Syka

Idylka v Trollfjordu



Foto Josef Továřín

## Lofoty na obzoru

do Andenes zbývalo ještě cca 10 Nm. Andenes je malé městečko na ostrově Andøya, ležící na jeho nejsevernějším výběžku, kde pořádají velrybí safari. Překvapila nás přítomnost mnoha vojenských lodí, ale dočetl jsem se, že na tomto strategickém místě je vojenská raketová základna. Prohlídka města i přístavu byla celkem stručná a rychlá, v místním whalesafari centru jsme zjistili lokalitu nejčastějšího výskytu velryb, což byl jasný cíl na příští den. Vysušili jsme ještě genakr a udělali pár údržbových prací na lodi.

## Čtvrtek 26. 5.

Oblačnost s průsvitem slunečních paprsků a moře téměř bez vln vytváří zvláštní atmosféru, proplováme kolem kotvičích vojenských lodí před přístavem, plujeme nejdřív kurzem na sever, potom na severozápad asi 12 Nm nad místo, kde dno rychle klesá do hloubky přes 1 000 m, a doufáme, že uvidíme alespoň jednu velrybu. Ve vzdálenosti asi 20 Nm na západ od Andenes dno klesá ještě o 1 000 m hlouběji, ale tak daleko nechceme plout s ohledem na čas, který se nám už krátí. U těchto podvodních kopců je údajně proudem vyplavováno mnoho potravy pro velryby, proto je tam jejich koncentrace hustější. Společnost provozující výlety za velrybami garantuje 100% úspěšnost, že je uvidíte. Dokážou je najít pomocí sonaru.

Počasí se zlepšilo, bylo jasno a dokonce se rozfoukalo, jenom velryby nikde. Už jsme přemýšleli o změně kurzu, čekání se nám zdálo dlouhé a nyní i zbytečné, náhle nás Ondra vyrušil zvoláním: „Támhle!“ Ano, byla tam, lesklé tmavé tělo na hladině, asi 50 m od lodě, zčeřená hladina,

gejzír vody a po chvíli ocasní ploutev nořící se do hlubin. Bylo to tak rychlé, že se to nikomu nepodařilo natočit na kameru, pouze pár snímků se povedlo Karlovi a Marlene, ale i tak čekání stálo za to. Zkusili jsme ještě nějakou chvíli počkat, ale už nám nebylo přáno. Všechno jsme zabalili a vypluli na severovýchod směrem k Tromsø. Vyhledli jsme si v mapě kotviště, kde jsme plánovali strávit noc, ale vítr se úplně ztratil a ani genakr nám nepomáhal, nezbylo než nastartovat motor a doufat, že se rozfouká.

## Pátek 27. 5.

Přehoupla se půlnoc, stále motorujeme. Než motorovat celou noc, rozhodli jsme se zůstat v malém přístavu Husøy. Leží v zátocce, kolem které jsme pluli. Přistáli jsme u mola asi ve 02:00, hned vedle fabriky na zpracování ryb. Přístav byl postavený

mezi malým ostrovem a pevninou, propojený umělým vlnolamem se silnicí, malebný a s úžasnými panoramaty zasněžených vrcholů kolem. Celá ta nádhera kolem prokoukla ráno, když se do ní opřely sluneční paprsky. Pod lodí bylo hodně ryb, zřejmě z továrny vypouštěli odpad ze zpracovaných ryb a těm živým náramně chutnal. Libor neodolal a dvě chytil, byly dobré, ale nevím, jestli se v přístavu smí takhle chytat. Považoval jsem to trochu za provokaci, ale pravda, koukali na nás i lidé z továrny, jak chytáme, a nikdo nic nenamítal...

Nenechali jsme si ujit krátkou vycházku po okolí, bylo teplo a slunečno. Všudypřítomné sušení tresčích hlav nechybělo ani tady. Některé konstrukce byly plné, jiné prázdné, ale nepochopil jsem, co je to za delikatesu, sušená rybí hlava. Odpoledne jsme pokračovali v cestě, rozfoukalo se a už jsme se viděli, jak letíme po vlnách. Stačil ale jeden obrat u protějšího břehu fjordu a bylo po větru, do okamžiku, než jsme vypluli na volnější moře, tam se přidaly vlny a bylo na chvíli o zábavu při refování postaráno. Pluli jsme kousek od útesů vzdálených asi 0,6 Nm severně od pevniny, bylo zajímavé sledovat, jak příboj řádil na skalách čnějících těsně nad hladinu. Abychom si zkrátili cestu, zamířili jsme k průplavu mezi mělčinami u ostrova Hekkingen. Doufajíc, že proplujeme na přední plachtu. Nakonec ale zvítězil rozum a 40 m širokou a cca 400 m dlouhou vyběhovanou úžinu mezi skalami jsme proplouvali za jistého vrnění motoru. Podle hodin se den schyloval ke svému konci a obloha šedla, ale foukalo, nepršelo a kolem 22:00 jsme na plachty dorazili na plánované kotviště. Připadal jsem si trochu jako na přehradě, když jsem se rozhlédl po břehu, stály tam dřevěné chatky a voda bez



Vyplouváme z Husøy.

Foto Karel Syka



jediné vlnky. Vzít člun na výsadek se nám moc nechtělo, a když Libor chytil první rybu, bylo jasné, čemu se budeme po zbytek večera věnovat. Nikdy jsem to nezažil, stačilo nahodit nástrahu a do pár sekund byl záběr. Menší kousky jsme pouštěli, ale několik větších tresek skončilo na pánvi. Byly znamenité.

### Sobota 28. 5.

Po probuzení v klidu opouštíme kotviště, podle počasí je zjevné, že budeme motorovat až do Tromsø, posádka se pomalu probouzí, slunce osvětluje okolní zasněžené kopce a stále víc na nás doléhá skutečnost, že naše norské dobrodružství je u konce. Plavba končí až bezpečným vyvázáním u mola, doufáme proto, že najdeme v marině vhodné stání pro TORNADO, nejlépe u plovoucího mola, neboť kolísání hladiny vlivem přílivu a odlivu není zanedbatelné. Konec dobrý, všechno dobré, místo u mola nám udělala kanadská plachetnice, poslední uzel a loď je bezpečně uvázaná. Definitivní tečka.

Upluli jsme cca 920 Nm na trase z Bergenu do Tromsø, myslím, že počasí nám vyšlo nesukutečně luxusně, minimum srážek, větru přimě-

řeně, v dobrém směru, ne moc velké a pěkné dlouhé vlny. Teploty v noci pravda klesaly k nule, ale i první týden, kdy jsme někteří vzpomínali na teplé spacáky, co leží doma ve skříni, jsme si ve dne svorně krásně spálili obličej.

Nikdo totiž nepovažoval za nutné vzít krém na opalování. Posádka byla skvělá. Co víc si přát? Další plavbu.

Text Marian Bubeník



inzerce

Charter 2017

**DOVOLENÁ NA LODI**

PŘEHLED kapitánských kurzů

Kalendář závodů na moři

ŘECKO na katamaránu

VÝCHODNÍ ASIE Thajsko, Malajsie, Vietnam

yacht www.yacht-magazine.cz

## DOVOLENÁ NA LODI

- PRŮVODCE NABÍDKAMI PRONÁJMŮ LODÍ
- RADY • TIPY • REPORTÁŽE

UZÁVĚRKA PRO INZERCÍ 14. 11. VYCHÁZÍ 9. 12.

20% SLEVA NA INZERCÍ\*

yacht@yacht-magazine.cz  
www.yacht-magazine.cz

\*Sleva platí při objednání inzerce a dodání kompletních podkladů do 31. 10. 2016

# CHAMPAGNE CUP CLASSIC 2016



Nádherné letní počasí, moře dostatečně teplé na koupání a příjemný větrík doprovázely již 14. ročník fun regaty Champagne Cup Classic 2016.

V neděli 11. září vyplulo z Biogradu šest Bavií 40 cruiser Sport a zároveň z Kremiku devět Salon 38, aby se setkaly v Tribunji, odkud byla v pondělí odstartována první etapa. Závodilo se tedy ve dvou kategoriích – devět týmů se utkalo na Salonách a čtyři na Baviích (dvě byly pořadatelské).

Champagne Cup je sice závod, stále však zůstává fun regatou, která měla být spíše flotilovou plavbou, ale mnohé týmy berou závodění skutečně vážně. Nejdůležitějším cílem je strávit pohodovou dovolenou, užít si večery s hudbou a vrátit lodě a posádky v pořádku do přístavu. Hlavní rozhodčí Dragan Penjalov připravil přesně v tomto duchu trasu první etapy, která vedla kolem několika ostrovů

do cíle před Opatem na Kornatech. Ředitelka regaty Hanka Kohoutová odstartovala závod slavnostním přípitkem sektem, který v dostatečném množství na všechny lodě věnoval hlavní sponzor akce – Champagne.cz.

První etapa se jela většinou proti větru a v cíli byla jako první Salona 38 Michala Mareše. „Jsme zde jako jediná posádka již počtrnácté, to znamená, že jsme nevynechali ani jeden ročník. Máme tudíž nejvíc zkušeností, a tak doufáme, že vyhrájeme,“ věřil kapitán týmu. Opat nabídl jachtařům vše, co si jen mohou přát – koupání v nádherně teplém a průzračném moři u malé písčité pláže i vynikající večeři v místní restauraci – brancina pod pekou čili pečeného mořského vlka s bramborem a zeleninou.

Druhá etapa vedla na jih do Zlarinu. Lodě pluly se spinakry se slabým mistralem v zádech. V cíli byla první Bavaria 40S KASÍCI. „K vítězství nám trochu dopomohla trenérka regaty Eva Skořepová, která s námi tuto etapu jela a která nás naučila, jak správně pracovat se spinakrem,“ přiznal kapitán Tomáš Kadlec. Na Zlarinu si posádky užily bujarý večírek s hudbou na mole až do časných ranních hodin.





Vítězný tým kategorie Salona 38 PRAGUEWEEKENDS



Vítěz kategorie Bavaria 40S COCO LOCO

Třetí den byly na programu dvě krátké etapy ve velmi slabém větru v prostoru před Zlarihem. První vyhrála Salona 38 PRAGUEWEEKENDS Lukáše Tatka a druhou opět Salona 38 ODPADLÍCI Petra Kupky. Kategorie se hodnotily zvlášť, mezi Salonami průběžně jasně vedl tým PRAGUEWEEKENDS, za ním však byly hned čtyři týmy, které mohly zasáhnout do bojů o medaile. Mezi Bavariemi sváděly souboj o vítězství KASÍCI a COCO LOCO Libora Černého.

Další zastávkou byl Solaris, hotelový komplex, kde nechybí vynikající restaurace, bazény, bary, živá hudba ani diskotéka. Řádně zrelaxovaní závodníci tak byli připraveni ke startu posledních dvou rozjížděk. Bylo pořád slunečno, ale přišlo poměrně silné jugo kolem 20 uzlů, které prověřilo, co se posádky za týden naučily. První start ukázal několik spinoutů, ale vše se obešlo bez kolizí. Ani při plavbě se spinakry si některé týmy nebyly úplně jisté svými manévry. Etapu vyhrál opět tým PRAGUEWEEKENDS, čímž si již před poslední rozjížděkou zajistil celkové vítězství

v závodě. V Baviích rozhodnuto nebylo, KASÍCI a COCO LOCO měly stejně bodů.

Na poslední etapu, která vedla do Vodice, jugo zesílilo natolik, že byly zakázány spinakry. Cílovou čarou projela jako první posádka Michala Mareše, to pro ni znamenalo celkové druhé místo. Třetí v kategorii Salon 38 skončili KONDOŘI Petra Vorla jen o bod před týmem Zdeňka Ženiška. Vítězství v Baviích pro sebe rozhodl tým COCO LOCO, druzí byli KASÍCI a třetí GERKIN Jana Palečka.

Závěrečná party s večerí, chorvatskou hudbou a vyhlášením výsledků se vydařila. „Děkujeme soupeřům, pořadatelům i Neptunovi, byl to krásný závod, těšíme se na příště,“ poděkoval při přebírání trofeje – obrovské láhve šampaňského – Lukáš Tatek, kapitán vítězného týmu.

Závodů se zúčastnil také Pavel Polák s vlastní plachetnicí Maxus 26 TORPEDO, s níž obeplul celou Evropu. Povídání o jeho plavbě najdete v někte-

rém z příštích čísel YACHTU. Další akcí, kterou pořádá Colins Yacht Club, je Champagne Race, jemuž již potřetí Český svaz jachtingu přidělil titul Mistrovství České republiky ORC. Pojede se od 6. do 12. listopadu ve Vodici. Přihlášeno je zatím 12 lodí.

*Text a foto Eva Skořepová*



Třetí v kategorii Salon 38 se umístili KONDOŘI.



Posádka Michala Mareše nevynechala ani jeden ročník, letos skončila na druhém místě.

# ABY VÁM NA LODI CHUTNALO 28.

## Krevety Saganaki



Blíží se podzim a s ním i doba, kdy bude v Řecku znovu povolen lov krevet. Pokud vám některý hospodský tvrdí, že má v létě čerstvé krevety získané volným lovem, buď nemluví pravdu, nebo porušuje předpisy na jejich ochranu. Přesvědčit se o tom dá v kterékoli místní prodejně ryb. Krevety jsou vyhledávanou pochoutkou a dají se i snadno připravit, ale musí být opravdu zcela čerstvé, nebo mražené.

**S**aganaki je řecký název úpravy pokrmů podle pánve, ve které se připravuje. Kdo navštíví Řecko, asi zná sýr saganaki velmi podobný našemu „smažáku“. Proto bývá takzvané Shrimp Saganaki považováno za smažené krevety, ale vůbec tomu tak není. Nabízíme dvě varianty na přípravu krevet Saganaki, oba osvědčené na palubě malých i velkých jachet.

### Pro šestičlennou posádku:

- 600 g vyloupaných malých krevet nebo 24 tygřích nevylopaných krevet
- 500 g krájených rajčat z konzervy nebo 12 velkých čerstvých rajčat
- plátek feta sýru
- 2 červené cibule
- 6 stroužků česneku
- 3 lžíce ouza
- čerstvá bageta/řecký chléb jako příloha
- lístky bazalky na ozdobení
- oregano, sůl, chilli paprička
- olivový olej

První variantu máme pro případ, kdy nás na lodi zastihne lenivá nálada a zároveň nejsme ochotni ustoupit z vysokých nároků na dobré jídlo. V tomto případě zvolíme rychlejší variantu s vyloupanými krevetami a konzervovanými rajčaty.

Nejdříve nakrájíme cibuli najemno a česnek na plátky. Krevety omyjeme ve studené vodě,



osušíme a lehce osolíme. Na pánvi rozpálíme olivový olej a přidáme do něj nejmeno nakrájenou chilli papričku. Množství zvolíme podle toho, jak chceme mít pokrm pálivý. My dáváme čtvrt až půl chilli papričky. Přimícháme cibuli a necháme ji zesklivatět. Pak orestujeme česnek a vsypeme krevety. Až jsou krevety hotové (zhruba za 5 minut), přidáme konzervovaná rajčata, omáčku zahřejeme a dochutíme oreganem. Plátek fety rozdrolíme do omáčky a necháme rozpustit. Nakonec podle chuti dosolíme, ale nesmíme zapomenout, že feta je sama o sobě hodně slaná. Nakrájíme pečivo, do omáčky vlijeme ouzo, zapálíme ho a jakmile plamen dohoří, můžeme podávat ozdobené lístky bazalky.

Druhou variantu máme většinou v záloze pro gurmánské večery v osamělé zátoce u sklenky dobrého vína. Tento recept vyžaduje trochu víc času i snahy, ale rozhodně se to vyplatí podstoupit. Výsledná chuť je mnohem intenzivnější!

Postup je v podstatě stejný, jen použijeme tygří krevety a čerstvá masitá rajčata. Příprava krevet je zdlouhavější, protože je musíme vylopat a odstranit z nich střívka, která tvoří nepříjemnou chuť, pokud je vaříme s nimi.

Krevety omyjeme, oloupeme pouze střední část krunýře a poslední článek ocásku necháme nevylopaný. Hlavičky také neoddělujeme, protože tvoří základ chuti v omáčce. Takto připravené krevety vložíme na větší pánve k osmahnuté cibuli a česneku a vaříme zhruba 10 minut. Krevety vyjmeme, odlomíme z nich hlavičky, které vrátíme zpátky na pánve, a vlastní těla krevet dáme stranou do mísy. Do pánve přisypeme nakrájená rajčata a dusíme zhruba 30 minut. Potom omáčku propasírujeme, vložíme do ní těla krevet a dále postupujeme stejně jako v první variantě.

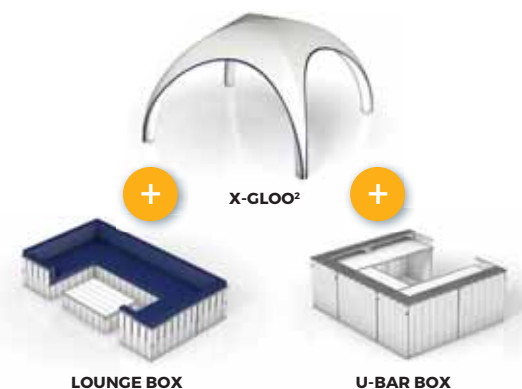
Dobrou chuť s čerstvými krevetami na pa-lubě přeje ALTUMARE!

[www.altumare.cz](http://www.altumare.cz)



## POSTAVTE ZÁZEMÍ PRO VAŠE HOSTY RYCHLE A POHODLNĚ

Vždycky jsme toužili mít hospodu, která by se vešla do krabíčky od sirek. Už se nám podařilo dostat blízko. Vybíráme pro vás vybavení, která je skladné a rychlé na stavbu i převoz, abyste vy takovou hospodu mohli mít.



Příklad sestavy vybavení, kterou postavíte za 1/2 hodiny.

- ✓ Ověřeno! Nabízené vybavení používáme na našich akcích.
- ✓ K našemu vybavení nepotřebujete žádné nářadí.
- ✓ Vybavení postaví jeden nebo dva lidé během chvilky.
- ✓ Bary a sezení složité na dvě palety.
- ✓ Naše nafukovací stany X-GLOO² nepotřebují stálý přívod vzduchu.



Foto Ricardo Pinto

# ŠACHOVÉ SOUBOJE POHÁRU AMERIKY

Závod v Toulonu vyhrál  
ARTEMIS RACING.

## VE STŘEDOZEMNÍM MOŘI

*Předposlední závod Louis Vuitton America's Cup World Series 2016 se ve dnech 9.–11. 9. konal ve francouzském Toulonu. Objevila se při něm i česká vlajka. Plachetnice LA GRACE zde totiž působila jako jedna z lodí pro diváky.*

**D**ošlo ke značným změnám ve složení týmů. V ORACLE TEAMU USA Tom Slingsby vystřídal skippera Jimmyho Spithilla, který musel doléčit poraněný loket. Z olympiády se vrátili skipper Nathan Outteridge na palubě ARTEMIS RACING, taktik Giles Scott na lodi LAND ROVER BAR a Peter Burling s Blairem Tukem za EMIRATES TEAM NEW ZEALAND. Posádky v původním složení tak slibovaly napínavý průběh regaty.

Předpověď slabého větru se vyplnila a v páteční horký den se neodjely tréninkové rozjíždky. První závodní den byl vítr slabý, ale postačující. Bylo zřejmé, že podmínky budou velice složité a hlavním faktorem úspěchu bude štěstí a chytrá taktika. V zahajovací rozjíždce se perfektním startem dostal do vedení SOFTBANK TEAM JAPAN. ORACLE byl na první značce pátý, ale taktickým manévrem se na třetí značce probojoval na druhou pozici před týmem ARTEMIS RACING, který

po taktické bitvě do cíle brilantně proklíčkoval na první pozici před EMIRATES TEAMEM NEW ZEALAND a ORACLE TEAMEM USA. SOFTBANK TEAM JAPAN nakonec dojel na páté pozici a zklamáním bylo šesté místo pro favorita LAND ROVER BAR.

Po startu druhé rozjíždky byl penalizován GROUPAMA TEAM FRANCE za předčasný start. ARTEMIS RACING se taktickým manévrem ujal

vedení a po tvrdém boji s EMIRATES si dojel pro vítězství. GROUPAMA TEAM FRANCE přestože dostal penaltu, potěšil domácí fanoušky dojezdem na třetím místě. Týmy ORACLE a LAND ROVER BAR svedly boj o páté a šesté místo, kdy nakonec byli Američané úspěšnější.

Před startem třetí rozjíždky bylo vidět velké napětí ve favorizovaném britském týmu, který ve dvou rozjíždkách skončil na posledním místě. Všichni fanoušci s napětím čekali na poslední rozjíždku prvního dne. Po startu se ARTEMIS RACING ujal vedení. Za první značkou Američané udělali obrat a jeli na opačné křídlo. Tento taktický manévra je vyvedl na čistý vítr. ARTEMIS RACING se propadl mezi skupinu lodí a bojoval o druhé a třetí místo. LAND ROVER BAR se trápil na čtvrtém místě a zdálo se, že nedokáže překonat neúspěch z předešlých rozjížděk. Na třetím úseku tratě se ale štěstí obrátilo a v poryvu větru si dojel Sir Ben Ainslie pro vítězství s těsným náskokem 16 sekund před domácím týmem GROUPAMA.

Po prvním dni byl na prvním místě ARTEMIS RACING před GROUPAMA TEAMEM FRANCE, následován EMIRATES TEAMEM NEW ZEALAND. Všichni fanoušci byli zvědaví na průběh nedělní části regaty, která se hodnotí dvojnásobným počtem bodů, což umožňuje týmům ještě změnit svoje celkové umístění.

Povětrnostní podmínky v neděli byly stejné jako předešlý den. V pořadí čtvrtou rozjíždku hned po startu vedli Novozélandané. První značku však jako první točil ARTEMIS RACING před SOFTBANK TEAMEM JAPAN. LAND ROVER BAR byl před startem penalizován, ale po tvrdém boji točil značku v polovině tratě na třetím místě před ORACLEM. ARTEMIS RACING udržel svoje vedení do cíle před týmy SOFTBANK TEAM JAPAN a LAND ROVER BAR. Pátá rozjíždka začala excelentním startem LAND ROVER BARU s vedením na první značce. GROUPAMA TEAM FRANCE jel v závěsu za vedoucí lodí. Obdivuhodný taktický výkon provedl ARTEMIS RACING na začátku čtvrtého úseku tratě, kdy se probojoval na třetí místo a udržel si tuto pozici do cíle. LAND ROVER BAR si zachoval náskok a dojel si pro vítězství před GROUPAMA TEAMEM FRANCE. Skrumáží na startu začala šestá rozjíždka s penalizací pro ORACLE a ARTEMIS RACING za předčasný start. LAND ROVER BAR byl penalizován za neposkytnutí místa u bójky pro EMIRATES TEAM NEW ZEALAND. Vítězství v této poslední jízdě vybojoval SOFTBANK TEAM JAPAN.

ARTEMIS RACING v Toulonu zaslouženě zvítězil svými třemi prvními místy a stabilním výkonem. V celkovém pořadí série vedoucí LAND ROVER BAR zvýšil náskok o 14 bodů před ORACLEM,

na který se se ztrátou tří bodů tlačí EMIRATES TEAM NEW ZEALAND. Závod ukázal výkonnostní vyrovnanost týmů, což je příslibem pěkných soubojů v dalším pokračování série.

Závěrečný závod Louis Vuitton America's Cup World Series se odehraje ve dnech 18.–20. 11. ve městě Fukuoka v Japonsku. Finále Louis Vuitton Cupu se bude konat na Bermudách od 26. května do 12. června 2017. Souboj o Pohár Ameriky začne 17. června 2017.

**Text P.A.**

### VÝSLEDKY

Závod v Toulonu	
1. ARTEMIS RACING	76 bodů
2. SOFTBANK TEAM JAPAN	71 bodů
3. LAND ROVER BAR	70 bodů
4. GROUPAMA TEAM FRANCE	68 bodů
5. EMIRATES TEAM NEW ZEALAND	63 bodů
6. ORACLE TEAM USA	57 bodů
Průběžné pořadí po osmi závodech Louis Vuitton America's Cup World Series	
1. LAND ROVER BAR	437 bodů
2. ORACLE TEAM USA	423 bodů
3. EMIRATES TEAM NEW ZEALAND	320 bodů
4. SOFTBANK TEAM JAPAN	399 bodů
5. ARTEMIS RACING	391 bodů
6. GROUPAMA TEAM FRANCE	360 bodů



V Toulonu skončil na druhém místě SOFTBANK TEAM JAPAN, třetí LAND ROVER BAR udržel celkové průběžné vedení v sérii.



# ČESKÁ POSÁDKA NA ROUND THE ISLAND RACE

Začátkem prázdnin jsem měl možnost zúčastnit se jednoho z nejobsazenějších námořních závodů v Evropě, na jehož start se letos postavilo na 1 500 lodí. Ve stabilním větru lehce přes 30 uzlů se nakonec do cíle dostalo jen něco přes 900 plavidel a my mohli sledovat roztrhané plachty a zlomené stěžně, nemluvě o tom, že se jedna ze závodících lodí potopila. Závod vyhrál trimaran PHAEDO 3 (YACHT 9/2016).

**A**kci předcházelo zapůjčení závodní 40stopé plachetnice v Normandii, které se neobešlo bez komplikací. Jednalo se o nejsportovnější velkou loď, na které kdy kdo z posádky seděl, což s sebou neslo mnoho technických anomálií cílících na maximální redukci hmotnosti a funkčnost, značný diskomfort (toaleta přímo v kajutě, manuální pumpa, absolutní absence věcí jako dvířka, skříňky či podlážky) a především šest plachet, které se bylo třeba naučit nejen ovládat a trimovat, ale hlavně za jízdy vůbec vytáhnout (či stáhnout). Francouzský přístup, kdy se majitel dostavoval opakovaně s několika hodinovým zpožděním, loď jsme obdrželi



Lod' Class 40 – Jumbo 40, na níž závodila česká posádka.





Zleva: Petr Bučík, Jan Jüttner, Šimon Seidl a Jan Prokop

absolutně nepřipravenou a vše se řešilo za chodu ve 25 uzlech větru, dešti a s jeho poznámkami: „I did a mistake,“ po kterých následovaly mnohaminutové změny v takeláži, situaci také příliš neulehčoval. První trénink končil až krátce před půlnocí a zmořená posádka se jen hořce vypořádala s faktem, že v té době neobjeví otevřenou restauraci na doplnění sil.

**I přes vítr postupně sílí nad hranici 30 uzlů a blízkost bouřkových mračen sehrály hlavní roli proudy.**

Přejezd do Anglie byl dlouhý a deštivý a počasí se umoudřilo až poblíž ostrova Wight, jenž byl středobodem celého dění. Proplutí kolem malebného poloostrova Needles zvedajícího se z vln v podobě bílých zubů, mezi nimiž stojí bílo-červený maják, však všem zlepšilo náladu. Večer bylo třeba opravit roztrženou plachtu, vyřešit problémy s dopravou na pevninu (naše molo na ni nebylo přímo napojeno) a nabažit se místní gastronomií ve vyhlášené restauraci. Zde je nutno dodat, že ani lodní zásoby nebyly podceněny a my měli podpalubí zaskládané francouzskými sýry, klobáskami a vínem – což francouzského

majitele lodi, který vymontoval i nadbytečnou elektroniku, jen aby snížil váhu, poslalo do kolen. Ten s námi již ale nebyl a pro nadcházející závodní den tak bylo vše jen v našich rukou.

Startovali jsme v první nejrychlejší skupině krátce před devátou hodinou. I přes vítr postupně sílí nad hranici 30 uzlů a blízkost bouřkových mračen sehrály hlavní roli proudy. Na více než 60mílové okružní trase kolem ostrova nás čekala stoupačka (po proudu), bočák levobokem kolem poloostrova Needles, dlouhý zaďák proti proudu – i když ke konci se již proud otáčel, krátký bočák a cílová stoupačka tentokrát proti proudu. To vše v mumraji

stovek dalších lodí od rekreačních, které startovaly až po nás, po závodní supersporty.

První stoupačka byla poněkud rozpačitá, projížděly výtahy a my tak ztratili na stoupavosti a flotila nám lehce ujela. Bočák a počátek zaďáku již naše loď mírně vydělávala díky široké zádi, kterou vlny s láskou hnaly kupředu, a když jsme se vyhecovali a rozhodli v třímetrových vlnách vytáhnout asymetrický spinakr, byl závod náš. Postupně jsme předjeli větší část pole a do cílové stoupačky jsme vstupovali v čele ne-supersportů (které již byly dobré dvě hodiny v cíli). Tam jsme ale příliš pozdě otočili pod břeh, kde byl slabší proud a menší vlny, a zbytečný boj s mořem nás stál několik pozic. Po přepočtení koeficientů jsme i tak skončili v první čtyřstovce lodí a nebyť chyby při přihlašování do závodu, připadlo by nám i druhé místo v naší kategorii.

Po závodě následoval tradiční večírek a druhý den přeplavba kanálu La Manche zpět do Francie. Plout pod hvězdným nebem s plachtami napjatými na zadobok byl zážitek téměř srovnatelný s adrenalinem při divokém zaďáku během závodu. Pokud někdo budete mít šanci, pak jednoznačně doporučuji se závodu v dalších letech zúčastnit. Závěrem bych rád poděkoval celé posádce a zejména Milovi, který jako kapitán odvedl výbornou práci za kormidlem, díky níž jsme uvezli spinakr i tam, kde to většina posádek vzdala. Vše by taky nešlo bez Marka, který měl jako nejzkušenější námořní jachtař na palubě na starosti kompletní organizaci posádky.

**Text Šimon Seidl**

**Foto Miloslav Hartman**



Nadšený skipper Miloslav Hartman

# COWES WEEK

## ÚSPĚŠNÝ SLOVENSKÝ TÝM



Neexistuje mnoho závodů, které by byly takovou oslavou námořního jachtingu na amatérské i profesionální úrovni, jako je Cowes Week. Oblast mezi jižním pobřežím Anglie a ostrovem Isle of Wight, také známá jako Solent, je každoročně začátkem srpna zaplněna stovkami lodí příznivců tohoto sportu. Vyhýbat se tak musíte nejen tříposádkovým sportovním „lodkám“, ale vzít vítr vám může i trimaran MOD70 PHAEDO, tréninkový foilující katamaran Sira Bena Ainslieho, nebo britští reprezentanti v M32 Series.

**H**istorii tohoto podniku začalo psát v roce 1826 sedm lodí závodících pod záštitou Royal Yacht Clubu. Už další ročník posvětil úřadující král Jiří IV., čímž se změnil název na Cowes Regatta a hlavní cenou se stal tzv. Kings Cup, o který se tu bojovalo až do roku 1939. Na rozdíl od Amerického poháru se nesoutěží o jedinou trofej, ale každá kategorie má svoji hlavní cenu opředěnou vlastní legendou. Příkladem může být tzv.

Queens Cup, který od roku 1897 vyhrávala nejlepší posádka kategorie IRC Class 0. Na začátku 19. století se však záhadně ztratil, dokud nebyl v roce 1937 nalezen a vykoupen z místního starožitnictví za 35 liber.

Tradice Cowes Weeku se pomalu blíží k dvoustému výročí, mimo období dvou světových válek nebyla nikdy přerušena. Několikrát se jen posunul termín kvůli lépe vyhovujícím

proudům, anebo kvůli kolizi s olympijskými hrami, jako tomu bylo v roce 2012. V organizaci se vystřídal vícero místních klubů, několik ročníků mělo dokonce formát paralelně probíhajících separátních akcí. Od roku 1964 se na podnět prince Filipa (pravidelného účastníka akce) k účelu organizace regaty zformovalo sdružení sedmi klubů – tzv. Cowes Combined Clubs. Pozůstatky starých časů ale můžeme vidět i dnes, když se výsledky každé kategorie vyhláší jindy a na jiném místě. Společně je dekorovaný pouze celkový vítěz celého Cowes Weeku a vítězové jednotlivých rozjížděk. Ti jsou vždy další den pozváni do Royal Ocean Racing Clubu, kde jsou jim předány trofeje. Těto počty se dostalo i slovenským reprezentantům týmu SAILING FOREVER. Vyhlásování výsledků každé rozjížděky asistují i takové osobnosti jako několikanásobná účastnice Vendée Globe a posledního ročníku Volvo Ocean Race Sam Davies nebo britská reprezentantka na paralympijských hrách a čerstvá mistryně Evropy i světa v lodní třídě 2.4 mR Helena Lucas. Tyto dvě dámy předávaly ceny konkrétně v kategorii Sunsail Match F40.

Délka závodu prošla také několika změnami. Z třídní regaty se v roce 1953 prodlužovala až na rekordních devět dní! Nakonec ale vyhrál pracovní a charterový kalendář, takže se dnes závodí klasicky od soboty do soboty.

Moderní Cowes Week hostí 800 až 1 000 lodí ve více než 40 různých kategoriích od ultra rychlých trimaranů až po veterány, které se tu poprvé postavily na start před více než 50 lety. Střetává se zde přibližně 8 000 závodníků – mezi nimi jak bývalí olympionici, tak i víkendoví rekreanti. Množství koncertů, leteckých přehlídek stíhaček a další doprovodný program každý rok přiláká přes 100 000 návštěvníků včetně členů britské královské rodiny. Letos byla zastoupena vévoda z Cambridge; princem Williamem a jeho chotí Kate.

Druhý srpnový týden byl letos na anglické poměry nebyvale slunečný a bez jediné dešťové kapky. Vítr přitom některé dny dosahoval rychlosti téměř 30 uzlů, jindy zase prověřoval pevné nervy kormidelníků, protože trefit bójku ve slabé bríze proti silnému proudu (místy měl sílu okolo čtyř uzlů) vyžadovalo opravdu dobrý odhad. Rozjížďky trvaly průměrně 3 až 4 hodiny, každý den se jela jedna.

Už počtvrté zde Slovensko výborně reprezentovala posádka zastupující jednu z nejúspěšnějších one designových charterových



Návštěva Royal Yacht Clubu

společností Sailing Forever (donedávna známé pod jménem First Sailing). Po první účasti v roce 2011 ještě v kategorii IRC přesedlal tento česko-slovensko-chorvatsko-anglický tým na kategorii, kterou zvládají nejlépe, a to Sunsail Match First 40 One Design. Tuto třídu se jim podařilo již dvakrát ze tří pokusů vyhrát. Naposledy ale tuto příčku neobhájili a skončili těsně druhí, přičemž ještě na startu poslední rozjížďky měli s pozdějším vítězem stejný počet bodů.

„Je znát opotřebenění lodí Beneteau First 40. Tato flotila má naposledy jet v roce 2017,



S trofejí

takže se do ní nebude už nijak investovat. Což je škoda, protože pozorujeme větší kvalitu posádek, poměrně slušné vyrovnané startovní pole, ale i zájem nováčků. I proto by určitě mělo smysl v této nebo podobné kategorii pokračovat. Regata s účastí všech věkových kategorií, od začínajících jachtařů až po šampiony jezdící v nesčetném množství rozmanitých lodních tříd, s každodenní hudbní produkcí a počasím, které nabídlo letošní ročník, je velkým sportovním festivalem, jemuž byste těžko hledali konkurenta,” zhodnotil Tomáš Malatinský.



Celkové druhé místo pro mezinárodní posádku ve složení: Tomáš Malatinský, Marek Ihnaťo, Vladimír Kopáček, Marián Slobodník, Tomáš Stankovič, Milan Jankura, Michal Andel, Tomáš Valášek, Andrej Holák – všichni Slovensko, Monika Martinková – Česko, Mario Malenica – Chorvatsko, Chris Brookes – Anglie

Text Michal Andel  
Foto Marián Slobodník

# LETNÍ TRUC REGATA



*Největším závodem kajutových plachetnic je na Slapech zcela jistě Truc regata. Koná se každoročně poslední srpnovou sobotu.*

Již druhým rokem pořádá tuto populární akci časopis YACHT v čele s ředitelem závodu Danielem Guryčou ve spolupráci s Lodním klubem Štěchovice a Jakubem Růžičkou, bez něhož si Truc regatu ani nedovedeme představit. Na startu se letos sešlo 66 lodí, které byly jako obvykle rozděleny do kategorií podle zvyklostí Slapského poháru, kam je Truc regata zařazena.

Počasí bylo opravdu letní, na nebi ani mráček, bohužel ale také absolutní bezvětří. Start byl odložen na 14. hodinu a trať byla postavena



Po vyhlášení výsledků probíhala ochutnávka vín ve stanu MVP Events.



Na start se letos postavilo 66 lodí.

### VÝSLEDKY

#### Celkové pořadí (70 lodí)

1. Superopen USYS
2. First 7.5 SÁRA
3. T-750 MARBO

#### Kategorie Open (4 lodě)

1. K6 PIPPI
2. Soling PANNA COTTA
3. Trimaran ČERVENÁ

#### Kategorie Racer (7 lodí)

1. Skippi 650 R PERFORMANCE
2. Skippi 650 R PÍDÁLKA
3. Skippi 650 R BLUE RENT

#### Kategorie Cruiser Racer (8 lodí)

1. Sportina 595 TINA
2. Café 24 BARAKA
3. Dyno 550 DUHA

#### Kategorie Cruiser lehký (12 lodí)

1. Sasanka LADY
2. Sasanka Viva 700 VIVA
3. Tes VRABČÁK RENNY

#### Kategorie Cruiser těžký (31 lodí)

1. Bavaria 31 HOLIDAY
2. Neptune Trident 80 SUMMER WIND
3. Jeanneau Aquila MARIGOLD

skutečně krátká. Nakonec přišel sem tam nějaký poryv větru, který umožnil početnému startovnímu poli jednokolový závod dokončit. Rychlé racery musely objet kola dvě. V celkovém pořadí zvítězila loď USYS Stanislava Šnajberga, druhý byl First 7.5 SÁRA Jiřího Kvasničky a třetí T-boat MARBO Marka Obermajera.

Po vyhlášení výsledků se o vynikající občerstvení starala firma Progrill, když její zástupci pro závodníky a hosty osobně připravovali skvělé maso i další speciality na grilech značky Outdoorchef. Pila se dvanáctka z pivovaru Cvikov i dobré víno a sekt. Atmosféra byla jako vždy v Modré loděnici skvělá.

*Text Eva Skořepová*

*Foto autorka a Daniel Guryča*



Vítězům v jednotlivých kategoriích předával ceny zástupce firmy Lanex Vojtěch Eliáš.

Pořadatel:

Partneři:

www.yacht-magazine.cz  
**yacht**  
ČASOPIS O LODÍCH

**Lanex**  
YACHTING ROPES

MARINE

**HONDA**  
MARINE

Wavy Boats  
a nádobí, nářadí, doplňky

**Segafredo**  
ZANETTI

ALUMARE

**KVIS**  
KUBOŠEK WATER SPORTS

EUROPEAN  
OUTDOORCHEF

YACHTING ASSOCIATION  
CZECH REPUBLIC

**mvp events**  
strategické events producer

Nor**mark**

**LTV**  
BATTERY

NAUTICA



# ČESKÝ JACHTAŘ POPRVÉ NA PARALYMPIÁDĚ

V sobotu 17. září skončila v Riu de Janeiru paralympijská regata. Poprvé v historii se jí účastnil český jachtař. Byl jím Daniel Bína, který závodil ve třídě 2.4mR.

**V**náročném závodě, který ovlivnily zejména silné proudy, vybojoval 13. místo. To je vzhledem k tomu, že v Riu prakticky netrénoval, velmi slušné umístění.

*Takže spokojenost?*

Teď už ano, ale začátek byl těžký. První den jsem byl nervózní, nebyl jsem schopen držet se dané strategie a zajel dva velmi špatné výsledky. Druhý den jsem jel dobře, první bójku jsem točil na 6. místě, bohužel jsem ale zalil loď a s těžkou špatně ovladatelnou lodí jsem ůkl bójku, musel jsem točit penaltu a skončil jedenáctý. A pak ten stěžeh.

*Druhý závodní den jsi ohnul stěžeh, a nemohl jet dvě rozjíždky. Co se stalo?*

Před startem čtvrté rozjíždky jsem sledoval, jak jedou Skudy, a nedával pozor. Švédské závodnice jsem si všiml na poslední chvíli. Stihl jsem se tak tak vyhnout, ale její ráhno zachytilo můj zadní stěž. Na levobok loď jela skvěle, ale po obratu jsem zjistil, že je něco špatně... Takže na břeh, nechat změřit náhradní stěžeh a celou loď přetrimovat. Na další den jsem byl připraven.

*Nervozita pak trochu opadla, ne?*

Dá se to tak říct. Nešly mi hlavně starty. Startovalo se v proudu, který měl rychlost až 50 m

za minutu. Správně odhadnout vzdálenost, abych byl v okamžiku startu na čáře, bylo velmi těžké. Většinou foukal jihovýchod, pouze jeden den přišel vítr severní. Celý závod se odjel ve středním větru 4–7 m/s, jen jeden den byl vítr silnější, až přes 10 m/s. Když foukal proti proudu, tvořily se nepříjemné krátké vlny. Strategie byla kvůli proudům většinou daná. Odstartovat od prámu, otočit na pravobok a jet ke břehu, kde byl slabší proud. Snažil jsem se této strategii držet a konečně jezdil svůj standard kolem 8. až 11. místa, kde se pohybovali závodníci, s nimiž obvykle soupeřím. Rozjížďky měly tři kola, takže kratší stoupačky. Nemám to moc rád, protože se závodní pole neroztáhne a záleží na každém manévru. Ty mám s jednou rukou pomalejší. Když jedou lodě pohromadě, nemám prostor si manévry připravit, je potřeba reagovat rychle a v takových okamžicích potom ztrácím. První den jsem byl naštvaný, druhý den rezignovaný a pak už jsem si regatu užíval.

*Jak vypadala situace na čele závodu?*

Podle předpokladů se o medaile utkali Britka Helena Lucas a Francouz Damien Seguin. K nim se přidal ještě Australan Matthew Bugg, který jezdil výborně. Žil poslední rok a půl v Riu, takže zde měl hodně natrénováno. Překvapivě z bojů o medaile velmi brzy vypadl Němec Heiko Kroeger, kterému se závod vůbec nepovedl a skončil až šestý. Australan byl ale v předposlední rozjížďce po protestu Španěla diskvalifikován, čímž přišel o zlatou medaili. Vítězstvím v poslední rozjížďce vybojoval alespoň stříbro. Paralympijským vítězem se stal Damien Seguin, bronz zbyl na Helenu Lucas, která nezvládla finálovou rozjížďku.



**Skromný český paralympijský jachtařský tým – Daniel Bína, trenér Milan Hájek a přítelkyně Michaela Čudová**

*Finálová jízda se jela přímo u pláže před diváky.*

*Jak ji hodnotíš ze svého pohledu?*

Švédka Fia Fjeldahl, která byla mou hlavní soupeřkou, ji zajela výborně, neudělala žádnou chybu a já se marně snažil se na ni dovést. Takže mi celkově nakonec patří 13. místo.

*Co olympijská marina?*

Měli jsme po celou dobu k dispozici kontejner, což bylo dobře, protože v marině, i když je velká a nově vybudovaná, žádné zázemí pro sportovce, kde by bylo možné nechat věci, nebylo. Bydleli jsme ve vesnici, odkud to bylo do mariny hodinu až hodinu a půl autobusem, proto jsme si vše nechávali v kontejneru.

*A voda v moři?*

Občas to zasmrdělo, ale očekával jsem to podstatně horší. Když byl příliv, byla voda čistá. Jakmile přišel odliv, barva vody se změnila na sytě tyrkysovou, asi jako když kvete Bolevák. Škrábance na nohou, které se mi vždy v moři hojí, mám všechny zanícené, ale není to nic vážného. Byl to jediný takhle významný závod, při kterém bylo dovoleno vytažovat lodě z vody. Hrozilo totiž, že závodníci a trenéři budou mít lodě u mola, tak zakázali strčit do vody byť jen ruku a dovolili vytažování lodí z vody. Každý den mohla jít na jeřáb jedna třída.

*Mělo to smysl? Byly lodě špinavé?*

Ano, strašně. Narostl na nich takový šlem, chytaly se na ně řasy.

*Čistili jste s koučem loď na vodě před rozjížďkami?*

Jasně, koupili jsme na to koště. Tedy původně jsme mysleli, že s ním budeme sundávat nachytané igelity z kýlu, ale mýt s ním loď šlo také dobře. Vždy jsem ji naklonil a Milan ji umyl. Nejvíce byla znečištěná vodoryska.

*Stihli jste se v Riu také někde podívat?*

Před závodem jsme měli jen jeden volný den, a to přšelo. Den před odletem domů, v neděli 18. září, jsme stihli navštívit Corcovado (sochu Krista). Jinak bohužel nic.

Děkuji za rozhovor a gratuluji k úspěchu.



**Text Eva Skořepová**

**Foto Richard Langdon/World Sailing**

## Gorla a Centomiglia

Dvou největších závodů, které se každoročně konají na konci léta na Gardě, se letos zúčastnily české lodě – HÉBÉ IV s posádkou Zdeněk Sünderhauf, Jan Sünderhauf, David Kovařík, Milan Tomek, Vojtěch Komárek, Jakub Havelka a na Centomiglii byl za kormidlem Petr Fiala, a T-boat 750 TYVADO Matouše Reka. Obě lodě startovaly ve třídě Mono Proto. Na startu Gorly bylo 160 lodí, HÉBÉ IV dojela na 23. místě a vyhrála skupinu, TYVADO bylo ve skupině druhé. Na Centomiglii k nim přibýly ještě další tři: ABRAKA-DABRA Jaroslava Sochora, SÁRA Jiřího Kvasničky a DIDI Václava Fajfrlíka, které startovaly také ve skupině Mono Proto. Na dělené startovní čáře bylo přes 300 lodí a foukal silný protivítr 25 až 30 uzlů. HÉBÉ IV se dostala rychle do čela své skupiny, kde sváděla neúprosnou bitvu se švýcarským týmem VUVUZELA. Celých 13 hodin se jelo bok po boku. S příchodem tmy ale VUVUZELA lehce poodjela, a tak si náš tým odvezl skvělé druhé místo.



Foto Zdeněk Sünderhauf

## MČR třídy Optimist



Foto Martin Houska

Rekordních 94 lodí se od 25. do 28. 8. zúčastnilo na Nových Mlýnech mistrovství České republiky lodní třídy Optimist. Ve čtvrtek, kdy závod začínal, se pro bezvětří nic neodjelo, ale v pátek i v sobotu se uskutečnily čtyři rozjíždky v krásném slunečném počasí s větrem od 8 do 12 uzlů. V neděli se pak odjely ještě dvě další rozjíždky. Ta úvodní byla poznamenána výraznou změnou směru větru, která hodně zamíchala pořadím. Jasným mistrem republiky se stal Lukáš Wehrenberg z Kladna, který vyhrál se 17bodovým náskokem před Adamem Nevelošem ze Štětí a Matějem Jurečkou z ČYKu. Kategorii starší žáci ovládl Lukáš Wehrenberg, mezi mladšími zvítězil Adam Neveloš, kategorii žačky vyhrála Zosia Burska z YC CERE a mezi mladšími začkami byla nejlepší Kristýna Chalupníková z Jachtklubu Brno.

## Skify na Lipně

Skify RS700 měly své mistrovství republiky na Lipně v YC Černá v Pošumaví ve dnech 18.–21. 8. Závodu se zúčastnilo celkem 21 skifů a díky skvělé práci rozhodcovské komise se odjelo šest kvalitních rozjížděk. Závodilo se za slabého větru, a tak docházelo často k úpravám trati. Suverénním vítězem se stal Milan Hájek, který dokázal vyhrát čtyři rozjíždky. Na druhém místě skončil David Křížek a na třetím Adam Plhoň.



Foto Martina Barmetová

## RS Fevy v Brně



Foto Pavel Vištor

Brněnská přehrada hostila mistrovství republiky lodní třídy RS Feva. Na startu se sešlo celkem 25 posádek. Odjelo se 11 rozjížděk a prvních 10 lodí se na závěr utkalo v dvojnásobně bodovaném neškratelném finále. Suverénně zvítězila sourozenecká posádka Jakub a Tereza Dobrých z Plzně, stříbro vybojovali Jaroslav Čermák a Petr Košťál z Pardubic a bronz Vojtěch Brož a Matouš Hlaváček z ČYKu.

## Lipenský šampionát katamaranů Tornado



Foto Martina Barmetová

Do kempu Jestřábí I v Černé v Pošumaví se sjela flotila ex-olympijských katamaranů Tornado, aby zde odjela mezinárodní mistrovství republiky. Přijelo jich dvanáct. První den závodu panovalo bezvětří, ale v sobotu se odjely čtyři rozjíždky ve středním až slabším větru. Do čela závodu se dostala posádka Zdeněk Pavliš a Michaela Pavlišová, která vedla na shodu bodů před posádkou David Křížek a Zdeněk Adam. O vítězi tak měla rozhodnout až neděle. Předpověď byla skvělá a vítr skutečně přišel. Odjely se další čtyři rozjíždky a pořadí se otočilo. V závěrečné rozjíždce došlo na match racing a posádka David Křížek a Zdeněk Adam si pohládala celkové vítězství. Na druhém místě skončili Zdeněk a Michaela Pavlišovi a na třetím Wilhelm a Claudia Guggenmosovi z Německa. Další příčka pak patřila posádce František Němec a Lukáš Fröhlich, kteří získali bronz v hodnocení domácích posádek.



## MČR ve windsurfigu

Mistrovství České republiky třídy Raceboard se konalo od 25. do 28. 8. na Rozkoši. Čtyři dny, tři závodní, obloha bez mráčku, 24 závodníků a 10 rozjížděk. První dva dny přinesly proměnlivý vítr a sedm rozjížděk při krásném letním počasí. Po prvních dvou dnech vedl Adam Horký, následován Petrem Kučerou jun. a Jakubem Slívou. Toto pořadí již zůstalo až do konce závodu. Třetí den nedostatek větru nedovolil odstartovat regulérní rozjíždku. Poslední den se odjely ještě další tři rozjíždky. Mistrem ČR nad 45 let se stal Martin Pospíšil, stříbrnou medaili si odvezl Petr Čech a bronzovou Pavel Hrubý.



Foto: Martina Hrubá



Foto: archiv závodu

## Čluny F1H2O v Číně

Září a říjen tráví závodníci seriálu mistrovství světa motorových člunů F1H2O v Číně. Na začátku září probíhaly závody v Harbinu, od 1. do 3. října se přesunou do Liuzhou. Po katastrofálním začátku sezony, kdy si finský jezdec Sami Seljö nedokázal připsat ani bod, v posledních dvou zastávkách prokazuje své zkušenosti. V červenci se v Portugalsku probojoval na druhé místo, v Harbinu si připsal dokonce své premiérové vítězství v této sezoně. V celkovém pořadí se tak vyhoupl už na čtvrté místo. Třetí místo pomohlo Philippu Chiappemu k vedení v celkovém pořadí mistrovství. Na stříbrný stupeň v Číně vystoupal Jonas Andersson. Seriál mistrovství světa je ve své polovině. Účastníky čeká již zmiňovaný závod v Liuzhou, poté se přesunou do Spojených arabských emirátů, kde proběhnou dva závody – v Abú Dhabí a finále ve Sharjahu.

## APL INFORMACE Z ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU

### Výměna průkazů VMP

Nezapomeňte si vyměnit starý průkaz Vůdce malého plavidla za nový! Průkazy VMP, které byly vydány do 31. 12. 1984, a průkazy vůdců a členů posádek plavidel jiných než malých, které byly vydány do 30. 4. 2004, je nutné vyměnit do konce tohoto roku! Pokud tak neučiníte, platnost vašeho průkazu zanikne a pro získání nového bude nutné znovu složit zkoušku!

Omezené průkazy VMP (kategorie M do 20 a 100 kW výkonu motoru a kategorie S plochy plachet do 20 a 80 m<sup>2</sup>) budou vyměněny za nové průkazy bez omezení. Plavební úřad k tomu přistoupil z důvodu, že rozdíl mezi těmi, kdo omezení měli, a kteří měli průkaz bez omezení, byl pouze v absolvování praktické zkoušky a za dobu, kdy byli držitelé průkazu, nepochybně praktické dovednosti získali. V souvislosti s novelou zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, která nabyla účinnosti 1. 1. 2015, pozbydou platnost všechny průkazy způsobilosti k vedení a obsluze plavidel, které Státní plavební správa vydala do 31. 12. 2014. Výměna bude probíhat postupně v časovém rozmezí několika let, a to od začátku roku 2015 do konce roku 2020 s tím, že nejdříve je stanovena povinnost vyměnit průkazy způsobilosti nejstarší a postupně bude docházet k výměnám průkazů novějších. Podrobnosti o časových obdobích výměny a další informace týkající se výměny jednotlivých druhů průkazů způsobilosti k vedení a obsluze plavidel naleznete

na internetových stránkách Státní plavební správy: <http://plavebnisprava.cz/dok-os/vymena-prukazu-zpusobilosti>, nebo na jednotlivých pobočkách úřadu.



### Výstava v roce 2017

LODĚ  
NA  
VODĚ



Pražské nábřeží se v dubnu 2017 promění v rušnou marinu! Po osmi letech nastal čas na změnu a 9. ročník veletrhu lodí a všeho pro milovníky vody a vodních sportů pořádaný Asociací lodního průmyslu by měl vypadat jinak. Na Rašínově nábřeží v Praze vznikne od 21. do 23. dubna 2017 marina vytvořená exkluzivně pouze pro tuto akci. Tradice výstavy LODĚ NA VODĚ začala na jaře roku 2009. Úspěšně tak odstartovala nový a jedinečný koncept výstavy lodí, šitý na míru českému a slovenskému trhu s přesahem pro celý středoevropský region. Na zrekonstruované náplavce na břehu Vltavy v centru Prahy se za 8 let představilo více než 1 000 lodí, které si během osmi ročníků prohlédlo přes 100 000 návštěvníků a hostů! Příští rok bude výstava sice menší, ale bude zaměřená pouze na lodě a vše, co s nimi úzce souvisí. Jachty, plachetnice, motorové čluny, vodní skútry, lodě a vybavení pro rybáře, potápěčská technika, oblečení, obuv a doplňky pro vodní sporty, kluby, instituce a sportovní organizace, přístaviště, mola a zařízení pro vodní sporty, charter - pronájem plachetnic a motorových lodí, informace, kurzy, průkazy, možnosti a pravidla plavby, pojištění a leasing lodí – to vše by se mělo na „nové“ výstavě na náplavce mezi Vyšehradem a Palackého mostem objevit. Ve spolupráci s Českým svazem jachtingu bude organizován doprovodný program zejména pro děti, mladé námořníky a jachtaře. Bude se jednat o jedinečné společenské setkání výrobců, distributorů a prodejců jednotlivých značek lodí a lodního příslušenství, obchodních partnerů, zákazníků a široké veřejnosti. Budou zde také instruktory, školitelé, distributoři nových technologií v oboru, zástupci cestovního ruchu a v neposlední řadě sportovci a milovníci nových trendů. Předpokládána návštěvnost výstavy je 10 000–15 000 lidí. Pro majitele firem působících na lodním trhu je výstava jedinečnou příležitostí jak oslovit zákazníky v atraktivním a výlučném prostředí přímo v centru Prahy s možností předvést lodě na vodě. Více informací na [www.lodenavode.cz](http://www.lodenavode.cz).



2012 | 8 485 125 Kč včetně DPH

## GREENLINE 40 „MICHAELA“

**N**adstandardně vybavená motorová jachta Greenline 40 nabízí možnost odpočtu DPH. Je vybavena hybridním pohonem (diesel/elektro/solární panely) a zvýšenou kapacitou nádrží na vodu, což zaručuje dlouhý pobyt na moři bez nutnosti návštěvy přístavů.

### Na palubě

Jachta umožňuje komfortní pobyt čtyřem osobám ve dvou kajutách, kuchyně je součástí prostorného salonu s panoramatickým výhledem a možností spojení s kokpitem. Pro celoroční využití je jachta vybavena kli-

matizací, topením a posuvným střešním dílem pro kvalitní větrání v letním období. Pro příjemný pobyt je kokpit i paluba obložena masivním teakem.

### Pohon

O pohon se starají dva dieselové motory CMD 150.5 TDI (110 kW/150 HP), které mají najeto cca 240 hodin, dva 7kW elektromotory s integrovaným generátorem o výkonu 5 kW a příďový i záďový thruster. Vzhledem k pravidelnému servisu je loď ve velmi dobrém stavu. Byla velmi málo používaná, výhradně majitelem a jeho rodinou.

### TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	11,99 m
Šířka	4,25 m
Ponor	0,85
Motory	2x CMD 150.5 TDI (110 kW/150 HP) 2x elektromotor 7 kW
Objem nádrže na palivo	720 l
Objem nádrží na vodu	2x 400 l
Více informací o lodi <a href="http://www.yachtworld.co.uk/tpscentrum">www.yachtworld.co.uk/tpscentrum</a>	



### Výbava

Ve výbavě najdeme také mikrovlnnou troubu, elektrickou toaletu, mapový plotr Raymarine C120 včetně autopilotu, radaru, VHF a kamery, dvě televize a audio systém PIONEER/BOSE.

### Kotviště

Loď kotví v Marině Olive Island v Chorvatsku. V případě kotvení v Marině Dalmacija, TPS Centrum může zajistit její servis a pravidelný dohled.





2008 | 1 650 000 EUR včetně DPH

## DOMINATOR 86S

**T**ento Dominátor 86S je jednou z nejlepších nabídek s poměrem cena/výkon, jež se v tuto chvíli na trhu nabízí. Přestože rok výroby 2008 už není synonymem zá-

novní lodí, tato jachta díky provedení refitu a starostlivého přístupu současného majitele svým stavem předčí většinu lodí ročníků 2013 a mladších.



### TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	27 m
Délka na vodorysce	24 m
Šířka	6,6 m
Počet hostů/lůžek	14/8
Motory	2x Caterpillar (2x 1 850 HP, 2 340 mth)
Generátory	2x 30 kW, 4 300 hodin
Objem palivové nádrže	12 000 l

Více informací o lodi  
<http://channel.prodriver.cz>

V roce 2013 prošla loď kompletním refitem, kdy byla vyměněna a opravena většina hlavních komponentů, celková investice přesáhla 200 000 EUR. Loď kotví v Chorvatsku a byla používána jen svým majitelem. Má vlastního profesionálního skippera, který ji perfektně zná a stará se o ni. Trup je potažen unikátním filmem KPMG 170 v barvách „deep blue“ a „white pearl“. Interiér je maximálně prosvětlen velkými okny jak na hlavní palubě, tak i podpalubí. Poskytuje velmi komfortní ubytování až pro osm hostů.

### Výbava

Loď je prošípikována technickými vymoženostmi – wifi, apple TV, video-audio Bose systém, klimatizace/topení, podvodní LED osvětlení, hydraulická lávka, palubní navigační počítač, satelit... Vše se ovládá pomocí iPadu. K dispozici jsou dva úplně nové akumulátory (2015) za 12 000 EUR. Do výbavy dále patří zářový i přířový propeler, odsolovač a jacuzzi. V garáži parkuje vodní skútr Sea-Doo RXP a na flybridgi člun Zodiac.





2009 | 3 162 500 Kč včetně DPH

## HANSE 430E „MUDY“

**N**ámořní plachetnice Hanse 430e „MUDY“ je tříkajutová majitelská verze s maximální výbavou. Je vybavena pro oceánskou plavbu. Pro laminaci trupu byla použita epoxidová pryskyřice. Plachetnice byla velmi málo používána, najeto jen 400 mth výhradně majitelem a jeho rodinou. Vzhledem k pravidelnému servisu je loď ve velice dobrém stavu. Kotví v Marině Biograd v Chorvatsku a pluje pod slovenskou vlajkou.

### Na palubě

V šedé barvě s teakem v kokpitu působí luxusním dojmem. Stůl v kokpitu je sklá-

dací nerezový a je na něj připevněn mapový plotr Simrad. Nechybí světle šedé originální Hanse matrace na lavicích.

### V interiéru

Interiér je proveden v kombinaci mahagonu a zlaté kůže Porto Fino s LED osvětlením. Nabízí šest lůžek ve třech kajutách a dvě další lůžka v salonu. K dispozici jsou dvě koupelny s manuálními WC a oddělenými sprchovými kouty. Sprcha je i v kokpitu. O příjemnou teplotu celého interiéru se stará topení Eberspächer Airtronic D5.

### TECHNICKÉ ÚDAJE

Design	Judel/Vroljik & Co.
Celková délka	13,28 m
Šířka	4,18 m
Délka na vodoryse	11,99 m
Ponor	2,16 m
Výtlač	10 900 kg
Balast	3 204 kg
Hlavní plachta	63 m <sup>2</sup>
Kosatka	39 m <sup>2</sup>
Genakr	121 m <sup>2</sup>
Motor	Yanmar 4JH 4-AE, 41 kW

Více informací o lodi

[www.yachtworld.co.uk/tpscentrum](http://www.yachtworld.co.uk/tpscentrum)



### Výbava

Lod' je vybavena plachtami North Sails D-Cut – celospírovou hlavní plachtou, samopřehazovací rolovací kosátkou a genakrem. Motor Yanmar 4JH 4-AE o výkonu 41 kW s pohonem Saildrive a sklopnou vrutlí má najeto 400 hodin. Ve výbavě je i generátor, bow thruster, radar, VHF, Zodiac Cadet 260 s pevným dnem s motorem Tohatsu 3,5 HP a mnoho dalšího.



# PRODEJ | KOUPE | PRONAJEM | KURZY

## Soukromá inzerce

cena 100 Kč (maximálně 200 znaků), foto 100 Kč, zvýraznění 100 Kč

## Firemní rádková inzerce a pronájmy

cena 600 Kč (maximálně 200 znaků), foto 500 Kč, zvýraznění 500 Kč

Informace vám poskytneme v redakci, tel./fax: +420 244 460 104, inzerci lze podávat i e-mailem: yacht@yacht-magazine.cz.

## PRODEJ

### PLACHETNICE



**Privátní námořní plachetnice Beneteau First 345**, r. v. 1984 – v současné době suchý dok na ostrově Murter, Chorvatsko. Motor Yanmar 2GM20F, GO v roce 2011, délka 10,99 m, šířka 3,5 m, ponor 1,9 m pevný kýl, počet osob 8, počet kajut 3, salon, kuchyňka, WC, Navtex, GPS, VHF rádio, měnič 12/220 V, echolot a log Navman, solární panel, kormidelní pína, bimini, síť, loď je udržovaná a v dobrém stavu. Má vyřízené clo a DPH vč. certifikátu T2L. Pluje pod polskou vlajkou. Možná je též výměna za nemovitost v okolí Tišnova, automobil + doplatek nebo kombinace výše uvedeného. Cena 590 000 Kč. Kontakt: +420 602 754 930, kilada@centrum.cz



**Závodní plachetnice Beneteau First 40.7 THREE SISTERS**, délka 11,92 m, šířka 3,78 m, ponor 2,4 m, r. v. 2007, v roce 2010 optimalizace pro závody ORCI, karbonový stěžeň, PBO vanty, modifikovaný kýl, plachty North Sails 3Di a spousta další výbavy. Loď vyhrála mnoho inshore i offshore závodů. Cena pouze 95 000 EUR bez DPH. Kontakt: +420 603 578 565, info@trisestry.cz

## MOTOROVÉ ČLUNY A LODNÍ MOTORY



**Motorový člun Regal 28 EX**, r. v. 2014, po prvním majiteli, délka 8,78 m, šířka 2,5 m, hmotnost 3,44 t, motor Volvo Penta V8 300 Catalyst. Výbava: bimini top, elektrické WC, automatický hasicí přístroj, volant v kůži, Fusion Marine Radio + iPod dock a 6 reproduktorů (2 v kajutě, 4 v kokpitu), stůl v salonu. Doplnky: vaříč lihový/elektrický, bow thruster, 2x plachta na zakrytí kokpitu, sluneční matrace na přídí, systém Neutrasalt, sportovní oblouk (černý) elektricky sklopný vpřed, hledací světlo, vypínač trimu na zádi, Garmin 740 Chart Plotr. Cena 79 000 EUR nelze odečíst DPH. Kontakt: www.cld.cz, +420 602 720 164



**Lod'FB 1250**, r. v. 1984, motor diesel Vetus Deutz F4M – 47,8 kW/65 HP, délka 12,5 m, šířka 3,25 m, ponor 0,6 m, výška 1,65 m (výška v kajutě 2 m), palivová nádrž 300 l, nádrž na vodu 1 600 l, venkovní i vnitřní řízení, elektrický rozvod 12 a 220 V, samostatná ložnice s dvoulůžkem, tři patrové postele a rozkládací lůžko, ložní prádlo, kompletně vybavená kuchyně včetně plynového sporáku a trouby, samostatné WC a sprcha, topení, rádio. Cena 650 000 Kč bez DPH, možnost odpočtu DPH. Kontakt: www.cld.cz, +420 602 720 164



**Lod'FB 1050**, r. v. 1984, motor diesel Bukh DV36 – 26,5 kW/36 HP, délka 10,5 m, šířka 2,7 m, ponor 0,6 m, výška 1,65 (výška v kajutě 2 m), 4–6 osob, palivová nádrž 250 l, nádrž na vodu 1 000 l, venkovní i vnitřní řízení, elektrický rozvod 12 a 220 V, dvoulůžková postel, patrová postel a rozkládací lůžko, kompletně vybavená kuchyně včetně plynového sporáku, samostatné WC a sprcha, topení, rádio. Cena 45 000 EUR bez DPH, možnost odpočtu DPH. Kontakt: www.cld.cz, +420 602 720 164



**Nafukovací člun Zodiac 550 PRO Open limited edition** ve skvělém stavu s motorem Evinrude 115 HP. Nadstandardní výbava, echolot, log, ležení, bimini, elektrická kotva, schůdky a další. Převážný vlek Pongratz. Najeto 60 mth jen na sladké vodě. Pořizovací cena 1 100 000 Kč, nyní 420 000 Kč + DPH. Možno prohlédnout na Slapech. Kontakt: +420 736 143 351, koudelkova@hral.cz



**Crownline 250 CR**, r. v. 2009, v provozu od r. 2010. Perfektní stav, nadstandardní vybavení, 177 mth pouze na sladké vodě. Cena 980 000 Kč bez DPH. Kontakt: +420 777 557 140



**Motorový člun Wally 55**, r. v. 2013, délka 17,4 m, šířka 5,4 m, ponor 1,2 m, motor 2x Volvo Penta IPS 1 200 HP, 230 mth. Cena 1 700 000 EUR vč. DPH. Kontakt: info@exclusive-yachts.cz, +420 602 667 246



**Motorová loď Prestige 510 MY2011**, r. v. 2011, délka 16,4 m, šířka 4,36 m, ponor 1,15 m, motor 2x Volvo Penta D9, počet kajut 3+1, počet lůžek 6+1. Výbava: 2x plotr Raymarine E120, VHF vysílačka se dvěma stanicemi, autopilot, modul s hloubkoměrem, mapy Navionics, přední a zadní dokor-midlovací motor, generátor, břehová přípojka na 220 V, automatická nabíječka baterií. Cena 399 000 EUR bez DPH. Kontakt: info@exclusive-yachts.cz, +420 602 667 246

**BLUE RENT**  
www.bluerent.cz



**Motorová loď Prestige 350 MY2011**, r. v. 2011, délka 11,25 m, šířka 3,72 m, ponor 0,87 m, motor 2x Volvo Penta D3, 2 kajuty, 4 lůžka. Výbava: 2x plotr Raymarine E120, VHF vysílačka se dvěma stanicemi, autopilot, modul s hloubkoměrem, Raymarine radar 2kW, kompas, přední dokormidlovací motor, generátor, břehová přípojka na 220 V, el. bojler na vodu 220 V. Cena 195 000 EUR včetně DPH. Kontakt: info@exclusive-yachts.cz, +420 602 667 246



**Motorová loď Jeanneau Leader 8 MY2010**, r. v. 2011, délka 8,95 m, šířka 2,99 m, ponor 0,55 m, motor Volvo Penta 5,7 GXi, 1 kajuta, 4 lůžka. Výbava: navigační systém Raymarine A70D, kompas, přední pomocný motor, břehová přípojka na 220 V, automatická nabíječka baterií, el. naviják na kotvu, el. bojler na vodu 220 V, elektrický rozvod 220/12 V, automatický protipožární systém, rádio s CD přehrávačem. Cena 65 000 EUR bez DPH. Kontakt: info@exclusive-yachts.cz, +420 602 667 246



**Vodní skútr Sea Doo RXT 260 IS MY2010**, r. v. 2010, délka 3,05 m, šířka 1,2 m, ponor 0,3 m, hmotnost 360 kg, motor Rotax 1503 SC, výkon 260 HP, 100 mth, hmotnost 360 kg. Cena 8 900 EUR vč. DPH. Kontakt: info@exclusive-yachts.cz, +420 602 667 246

## RŮZNÉ



**Seabob F7 Yellow MY2013**, r. v. 2013, délka 1,29 m, šířka 0,48 m, výkon 5,2 kW, hmotnost 64 kg, využitelnost do hloubky 40 m. Cena 6 900 EUR včetně DPH. Kontakt: info@exclusive-yachts.cz, +420 602 667 246



**Obytný automobil Carado Glücksmobil**, model 2015, najeto 43 000 km, objem/výkon motoru 2 300 ccm/96 kW. Tovární záruka do 5/2017. Počet osob 6 na jízdu i spaní, chladnička s odděleným mrazákem 160 l, velmi prostorná kuchyň, topení s boilerem Truma C4, klimatizace kabiny, schránka na 2x PB, přední sedadla výškově nastavitelná s loketními opěrkami, koupelna s dvěma oddělenými sprchovými kouty, LED osvětlení, markýza. Výbava: manuální převodovka, 2x airbag, ABS, stabilizace podvozku (ESP), posilovač řízení, klimatizace, nezávislé topení, palubní počítač. Cena 990 990 Kč vč. DPH. Kontakt: +420 777 656 272, info@bluerent.cz



**Obytný automobil Concorde 840L – jubilejní edice 35 let**, r. v. 2016, najeto 0 km, objem/výkon motoru 3 000 ccm/151 kW. Pouze 35 kusů, model 2017. Exteriér: hliníkové desky v bronzové barvě, prémiová Alu kola ve stejném barevném provedení, originální znak Diamant edice. Sklopné el. lůžko vpředu, sprcha, markýza, solární panel, podlahové topení, 190 l dělená lednice, střešní ventilátor v kuchyni s dešťovým senzorem. Cena 239 900 EUR vč. DPH. Kontakt: +420 777 656 272, info@bluerent.cz

**Starší sada plachet značky Pinnell & Bax na plachetnici Fireball**. Jetá cca 10 závodů. Hlavní plachta kevarlová ODL06 (stříh pro Alto nebo M7), kosatka, spinakr. Cena 22 000 Kč. Možno i jednotlivě. Kontakt: +420 602 124 289



**Obytný automobil Westfalia Amundsen 600 E**, model 2016, najeto 0 km, objem/výkon motoru 2 300 ccm/96 kW. Motor Fiat Ducato 2,3 l/130 HP, celková hmotnost 3 500 kg, rozměry 5,99 x 1,9 x 2,8 m. Výbavení: Chassis Paket – 120l naftová nádrž, klima kabiny, 2x airbag, elektrická zrcátka, výškově nastavitelná sedadla, příprava pro rádio, 16palcová alu kola, kožený paket – volant, řazení, kliky dveří v barvě vozu, okno v ložnici a salonu, otočný stůl. Komfortní podélná postel o rozměrech 1 980 x 1 980 mm, na které se mohou vyspat 2 dospělí a dítě. Součástí výbavy je i lůžko na přední lavici. Cena 1 197 900 Kč vč. DPH. Kontakt: +420 777 656 272, info@bluerent.cz



**Obytný automobil Concorde Carver 692H**, r. v. 2007, najeto 92 000 km, objem/výkon motoru 2 998 ccm/130 kW, první majitel, hmotnost 5 200 kg. Podvozek Iveco Daily 50C15/177 HP. Výbava: 2x airbag, automatická klimatizace a převodovka, uzávěrka diferenciálu, autochladičnicka, autorádio, CD přehrávač, dvojitá okna, markýza, měnič 220 V, nezávislé topení, tempomat, 4 lůžka, satelitní přijímač + internet, wi-fi, couvací kamera, střešní klimatizace 2,4 kW s topným tělesem 1,5 kW, 2 baterie 150 Ah, nové pneumatiky univerzální, najeto 2 000 km, nová markýza 4,5 m. Cena 1 788 600 Kč, nelze odečíst DPH. Kontakt: +420 777 656 272, info@bluerent.cz

## RŮZNÉ



**Nabízíme sezonní i celoroční uskladnění lodí v těsné blízkosti přehrady Orlik**. Vaše loď uskladníme v krytých halách ve výrobně-skladovacím areálu Bohostice o celkové rozloze 61 000 m<sup>2</sup>, 262 31 Bohostice 102. Více informací Kateřina Pěčová, tel.: +420 733 372 389, pecova.katerina@seznam.cz a Renata Peclinovská, tel.: +420 721 974 854, renata.peclinovska@gmail.com

**Brigáda – trenér jachtingu!** Sháníme trenéry pro výuku jachtingu dětí a dospělých. Tréninky v Praze nebo na Nechranicích. Více informací na info@cere.cz nebo na +420 605 815 688.

## NABÍZÍME

### KURZY A PRONÁJMY



**Pronájem lodě MacGregor 26M** na jezeře Lago di Garda, Itálie. Plachetnice a motorový člun v jednom! Více na www.jachta-garda.cz.

**MARINE**  
www.marine.cz

**BEMEX BO T**  
NECHTE STAROSTI NA BŘEHU  
www.bemex.cz



## HLEDÁME NOVÉ PRODEJCE

**VÍCE INFORMACÍ:**  
+420 244 460 104  
yacht@yacht-magazine.cz

**VIG TRAVEL**

- ▶ Kapitánské zkoušky v Chorvatsku
- ▶ Kondiční plavby
- ▶ Charter lodí Nauticat 331

**NAVY JANE**

**VIG Travel s.r.o.**  
vigtravel@vigtravel.cz  
(+420) 728 644 094  
www.vigtravel.cz

**PLUSZU**

**PRONÁJEM LODÍ  
KAPITÁNSKÉ  
KURZY  
POZNÁVACÍ  
PLAVBY**

**aaayacht**  
www.aaayacht.cz  
tel: +420 568 823 955

## Externí redaktor časopisu YACHT

Vydavatelství YACHT hledá spolupracovníky na pozici

### EXTERNÍ REDAKTOR – SLOVENSKO

**Základní požadavky:**  
minimálně středoškolské vzdělání nejlépe humanitního nebo technického směru, vynikající znalost slovenského nebo českého jazyka a práce s textem, orientace ve světě jachtingu, znalost lodí a lodního příslušenství, schopnost psát samostatné reportáže o slovenských lodích, vodách a akcích.

**Náplň práce:**  
tvorba článků a reportáží  
spolupráce při testování lodí a lodního příslušenství

**Odměna:**  
honorář za vytvořené články a reportáže

**V případě zájmu o tuto spolupráci zašlete prosím profesní životopis s ukázkou své práce na e-mail: dan@yacht-magazine.cz**

Pohodlně až do přístavu... **BLUE RENT**



**PRONÁJEM od 1 390 Kč/den**

**PRODEJ • SERVIS • PRONÁJEM** ☎ +420 777 656 272, www.bluerent.cz

LODĚ - PŘÍVĚSY - MOTORY - PŘÍSLUŠENSTVÍ - BAZAR



**LODNI KRANJ**  
e-shop  
bezpečně klidný nákup

www.lodnikranj.cz

## PRODEJ | KOUPĚ | PRONÁJEM | KURZY

Inzerce lze podávat i e-mailem na yacht@yacht-magazine.cz

## KUPON

Firma:	
Jméno:	
Adresa:	
Telefon:	Datum:
Podpis:	

PRODEJ  KOUPĚ  PRONÁJEM  KURZY  RŮZNÉ

**Soukromá inzerce**  
cena 100 Kč (maximálně 200 znaků), foto 100 Kč, zvýraznění 100 Kč

**Firemní řádková inzerce a pronájmy**  
cena 600 Kč (maximálně 200 znaků), foto 500 Kč, zvýraznění 500 Kč

Tel.:	
-------	--

Vyplněný kupon zašlete nebo faxujte s dokladem o zaplacení příslušné částky!  
YACHT, s. r. o., Nedvědovo nám. 14, 147 00 Praha 4, tel.: +420 244 466 682-4,  
fax: +420 241 430 036, bankovní spojení: KB Praha 4, číslo účtu 6542020257/0100

# NEVÍTE, KDE KOUPIT



Na těchto místech časopis Yacht 100% najdete!

## »»» PRAHA

**AVAR YACHT**

- PLACHETNICE
- MOTOROVÉ A NAFUKOVACÍ ČLUNY
- LODNÍ MOTORY A SERVIS
- JACHTAŘSKÉ PŘÍSLUŠENSTVÍ
- KURZY YMP A ŠKOLENÍ
- CHARTER

PRODEJNA  
VEVERSKÁ BÍŤYSKA  
ZA ŘEKOU 815, +420 546 428 015  
PRAHA  
KONZUMNÍ 34/800, +420 284 818 921  
BRATISLAVA  
MLYNSKÉ NIVY 56, +421 253 419 218  
[WWW.AVARYACHT.CZ](http://WWW.AVARYACHT.CZ)

**PÖSSL BLUE mobil Concorde**

**Prodej a pronájem**

**BLUE RENT**

Modřanská 102, 147 00 Praha 4  
777 656 272  
[www.bluerent.cz](http://www.bluerent.cz)

**Colins Yacht Club**

[www.cyc.cz](http://www.cyc.cz)

Pronájem lodí po celém světě,  
kurzy, průkazy,  
regaty...

Whisky Cup, 14. – 21. 5.  
Champagne Cup, 10. – 17. 9.  
Champagne Race, 5. – 10. 11.  
Mistrovství ČR v ORC 2016

tel.: 603 835 803

PRODEJ • CHARTER • SERVIS • KOTVENÍ  
ŠKOLENÍ • BAZAR • USKLADNĚNÍ

Prodej lodí Regal, Chaparral, Cranchi,  
Galeon, Greenline, Pedro, Karnic, Galia

**ČESKÁ LODNÍ DOPRAVA**

Česká lodní doprava - charter, s.r.o.  
Záběhlická 48/1658, 106 00 Praha 10  
+420 272 769 280, +420 602 720 164  
[www.cld.cz](http://www.cld.cz)  
[cld@cld.cz](mailto:cld@cld.cz)

**EXCLUSIVE YACHTS**

Prodej lodí a příslušenství  
Servis ✪ Poradenství ✪ Pojištění  
Pronájem lodí a charter ✪ Kurzy  
Uskladnění plavidel v celoroční  
suché marině v Chorvatsku

Prestige oficiální dealer pro ČR  
[www.exclusive-yachts.cz](http://www.exclusive-yachts.cz)  
+420 602 667 246

**LA SARTORIA**

*italské oblečení – obuv  
krejčovské služby  
úprava věcí na míru*

Tel: +420 606 788 878  
Haštalská 9 / 110 00 Praha 1  
[www.lasartoria.cz](http://www.lasartoria.cz)

**LODNÍ PLACHTY**

+420 777 231 401  
[info@cisteniplachet.cz](mailto:info@cisteniplachet.cz)  
[www.lodniplachty.cz](http://www.lodniplachty.cz)  
[www.cisteniplachet.cz](http://www.cisteniplachet.cz)

- VÝROBA KRYCÍCH PLACHET NA VŠECHNÝ TYPY PLAVIDEL – převozní, bimini, cabin, persenic, spray-hood křivky, kapsy, zastřešení caravanů, pergoly aj.
- VÝROBA A OPRAVY INTERIÉRŮ – čalounění sedaček, matrací, koberců, lemování koberců
- VÝROBA A OPRAVY KOVOVÝCH KONSTRUKCÍ PRO LODE
- OPRAVY – švy, výměna zipů, fólie oken, zapínání apod.
- ČISTĚNÍ PLACHET – od plísňe, nečistot + impregnace
- PRODEJ LÁTEK, ZIPŮ, ZAPÍNÁNÍ, ČISTIČÍ A PĚSTIČÍCH PROSTŘEDKŮ
- SERVIS LODÍ A PŘEPRVNÍCH VLEKŮ, PRODEJ LODNÍCH DOPLŇKŮ, POJIŠTĚNÍ LODÍ

**MARINE**

**PRODEJ LODÍ, MOTORŮ, AUTORIZOVANÝ SERVIS**

Motorové čluny – Crownline, Starcraft  
Vodní skútry – Sea Doo  
Nafukovací čluny – Zodiac, Lomac, Bombard, Allroundmarine  
Lodní motory – Evinrude, Tohatsu, Parsun, MinnKota  
Přepravní vleky – CBS, Harbeck  
Hliníkové čluny – MARINE, Starcraft  
Příslušenství – Plastimo, Lindemann

Podolské nábřeží – přístav 4  
147 00 Praha 4  
tel.: +420 241 433 211  
[paha@marine.cz](mailto:paha@marine.cz)  
[www.marine.cz](http://www.marine.cz)

**NEO LUXOR**

**KNIHKUPECTVÍ**

**NEJVĚŠTÍ KNIHKUPECTVÍ V ČESKÉ REPUBLICĚ**

Václavské náměstí 41, 110 00 Praha 1

Otevírací doba:  
Po-Pá 8.00 - 20.00  
So 9.00 - 19.00  
Ne 10.00 - 19.00

[www.neoluxor.cz](http://www.neoluxor.cz)

**yacht**

Vydavatelství časopisů  
Yacht, WINE & Degustation,  
Dovolená na lodi  
a Katalog lodí.

Nedvědovo nám. 14  
147 00 Praha 4  
tel.: +420 244 460 104  
[yacht@yacht-magazine.cz](mailto:yacht@yacht-magazine.cz)

[WWW.YACHT-MAGAZINE.CZ](http://WWW.YACHT-MAGAZINE.CZ)

**YachtNet**

[www.yachtnet.cz](http://www.yachtnet.cz)

Pronájem lodí po celém světě  
Kapitánské kurzy a přeplavby  
Prodej plachetnic Delphia  
Vyzkoušejte ten rozdíl!

[www.yachtnet.cz](http://www.yachtnet.cz)

YachtNets.r.o. • Brdlickova 288/1e • Praha 5  
tel.: 233 354 050 • e-mail: [info@yachtnet.cz](mailto:info@yachtnet.cz)

## »»» ČECHY

**akita yacht**

pronájem lodí  
teambuilding  
jachtařské  
služby  
Velikonoční  
regata 2017

[www.akitayacht.cz](http://www.akitayacht.cz)  
[www.velikonocniregata.cz](http://www.velikonocniregata.cz)  
+420 737 970 155 +420 603 502 229  
[charter@akitayacht.cz](mailto:charter@akitayacht.cz)  
[regata@akitayacht.cz](mailto:regata@akitayacht.cz)



## BOAT CENTRUM

### PRODEJ A SERVIS

- motorových člunů  
QUICKSILVER, GALIA, STINGRAY
- nafukovacích člunů  
QUICKSILVER, HonWave, ZODIAC
- lodních motorů MERCURY,  
HONDA, SUZUKI, YAMAHA,  
TOHATSU, Motorguide, MinnKota
- servis přepravních vleků

Mníšek u Líberce  
+420485146590, +420607525351  
www.boatcentrum.eu



PRODEJ A PRONÁJEM JACHT  
KURZY A KAPITÁNSKÉ LICENCE  
VLASTNÍ FLOTILA V CHORVATSKU  
CHARTER MANAGEMENT  
ZASTOUPENÍ BENETEAU, LAGOON

Unhošťská 2752, PS93  
27280 Kladno  
Tel. +420 312 697579  
Fax +420 312 699770  
Mobil 724 041 592, 602 333 636  
office@bemexboot.com

www.bemex.cz



### PRODEJ A SERVIS

lodi, lodních motorů a příslušenství

výhradní zastoupení pro ČR  
plachetnice BAVARIA  
katamarány NAUTITECH

### PRONÁJEM LODÍ

vlastní flotila na Lipně a v Chorvatsku

+420 389 045 311  
marine@kubousek.eu

www.kws-sport.cz

## MARINE

### PRODEJ LODÍ, MOTORŮ, AUTORIZOVANÝ SERVIS

Motorové čluny – Crownline, Starcraft  
Vodní skútry – Sea Doo  
Nafukovací čluny – Zodiac, Lomac,  
Bombard, Allroundmarine  
Lodní motory – Evinrude,  
Tohatsu, Parsun, MinnKota  
Přepravní vleky – CBS, Harbeck  
Hliníkové čluny – MARINE, Starcraft  
Příslušenství – Plastimo, Lindemann

Řadová 465  
549 01 Nové Město nad Metují  
tel./fax: +420 491 420 129

marine@marine.cz

www.marine.cz

## READY LINE s.r.o.

www.readyline.cz

- Nafukovací čluny  
– BSC, HONDA, SACS, ZODIAC
- Laminátové čluny  
– CROWNLINE, RANIERI, STARCRAFT
- Hliníkové čluny  
– rybářské pramice MARINE
- Lodní motory – EVINRUDE, HONDA,  
MERCURY, SUZUKI, TOHATSU,  
YAMAHA, elektromotory GUIDE  
a MINNKOTA
- Přepravní vleky – CBS, HARBECK, R.H.C.

ZVÝHODNĚNÉ CENY KOMPLETŮ  
SERVIS LODNÍCH MOTORŮ A VLEKŮ

Fáblavka 560, 533 52 Pardubice - Staré Hradiště  
Tel.: +420 466 303 204, mob.: +420 777 567 821  
Email: info@readyline.cz



### PRODEJ A SERVIS

Motorových člunů Sea Ray  
a Quicksilver  
Nafukovacích člunů Quicksilver  
Lodních motorů Mercury

Schön-Boot, s.r.o.,  
Kiliánská 242, 252 06 Davle  
Tel.: +420 736 533 209,  
+420 739 227 238

Email: schon\_boot@email.cz  
www.schon-boot.cz



### Wavy Boats

- prodej a servis motorových člunů
- lodní motory Suzuki, Evinrude
- přepravní vleky Tema
- příslušenství, doplňky

provozovna Týnice 3, 399 01 Milevsko  
tel.: +420 603 482 552, +420 603 814 506

www.wboats.cz • info@wboats.cz

### Bohemia Marine

- velkoobchodní prodej eholotů,  
chartplotterů a příslušenství  
Lowrance, Simrad, B&G

tel.: +420 605 294 983

www.bohemia-marine.cz  
info@bohemia-marine.cz

## MORAVA

www.dovolenanalodi.cz



### MORAVYACHT

Prodej a pronájem lodí

Zastoupení firmy  
HUNTER Marine, USA  
Soudní posudky, odhady  
a technické prohlídky lodí

PLAVBY S KAPITÁNEM  
KAPITÁNSKÉ KURZY  
OKRUŽNÍ PLAVBY na  
luxusních lodích all inclusive

info@moravyacht.cz, tel.: +420 545 575 663

www.moravyacht.cz

## SLOVENSKO

### CENTRUM VODNÝCH ŠPORTOV



IMPORT · PREDAJ · SERVIS  
KURZY · POISTENIE

Pribinova 32, 821 09 Bratislava, Slovensko  
tel.: 00421-2-5296 0877, e-mail: info@imidjex.sk

www.imidjex.sk



MAGNET PRESS, SLOVAKIA s.r.o.

Šustekova 8

851 04 Bratislava  
Slovenská republika

Po-Pá: 7:00 - 18:00  
So: 8:00 - 12:00

Tel.: +421 267 201 952  
E-mail: pokladna@press.sk

www.press.sk

listujte s námi

MAXO s.r.o.

Černyševského 26 Bratislava



- Prenájom plachetnic a jacht
- Kapitánske kurzy
- Námorné mapy a literatúra
- Dovolenkové plavby
- Firemné podujatia na mori



+421 2 62 522 722 www.maxo.sk

Predaj lodí  
a lodného  
príslušenstva,  
prenájom lodí,  
vodné športy,  
poistenie

Mramorova 2/a, 821 06 Bratislava  
tel./fax: +421 245 259 000

shop@sailor.sk  
www.sailor.sk

MERCURY SUZUKI  
CROCS H H HELLY HANSEN  
QUICKSILVER JOBE

Škola jachtingu  
Kapitánske preukazy  
Prenájom lodí  
Jachtársky obchod

Stará Vajnorská 37/G, Bratislava  
tel.: +421 2 44 37 18 36  
e-mail: predajna@yachter.sk

www.yachter.sk

www.yacht-magazine.cz

JACHTAŘSKÝ  
slovník do kapsy

CD  
s vyslovností

anglicko-český  
česko-anglický

yacht

- 1 250 abecedně řazených výrazů
- jednotlivé tematické okruhy
- součástí je CD

Cena 199 Kč



## Mobilní aplikace Navionics

Společnosti Navionics a Raymarine spojily síly a uvedly na trh nové aplikace pro mobilní telefony a tablety.



## Euphoria 68

Představíme luxusní novinku turecké loděnice Sirene Marine.



## Vendée Globe

Osmý ročník sólo nonstop závodu kolem světa startuje 6. listopadu za účasti 29 lodí!

### YDAVATELSTVÍ YACHT, s.r.o.

#### Adresa redakce

Nedvědovo nám. 14  
147 00 Praha 4  
tel.: +420 244 460 104  
+420 244 466 683,  
+420 244 466 684  
fax: +420 241 430 036  
e-mail: yacht@yacht-magazine.cz  
www.yacht-magazine.cz

**Vydavatel** Daniel Guryča

**Marketing** Jana Ježková

**Šéfredaktorka** Eva Skořepová

#### Redaktorka

Markéta Prokšánová

**Inzerce** Lucie Nováková,  
Kristýna Tintěrová

#### Spolupracovníci

Kristina Bánoková, Hana Novotná,  
František Novotný

#### Předplatné

SEND Předplatné s.r.o.  
Ve Žlíbku 1800/77  
193 00 Praha 9  
tel.: +420 225 985 225  
fax: +420 225 341 425  
e-mail: yacht@send.cz  
www.send.cz

#### Rozšiřují

Společnosti holdingu PNS  
Press Media

#### Distribuce na Slovensku

Mediaprint & Kapa, Bratislava

#### Předplatné na Slovensku

Magnet Press Slovakia, s.r.o.  
Šustekova 8, 851 04 Bratislava  
tel.: +421 267 201 931-33  
e-mail: predplatne@press.sk  
www.press.sk

Mediaprint-Kapa Pressegrasso, a.s.

Stará Vajnorská 9  
P. O. BOX 183  
830 00 Bratislava  
tel.: +421 800 188 826  
e-mail: info@ipredplatne.sk,  
objednavky@ipredplatne.sk  
www.ipredplatne.sk

Registrace MK ČR E 6797

ISSN 1211-0493.

© YACHT, s.r.o., Všechna práva vyhrazena.  
Vydavatel neodpovídá za obsah inzerátů  
a nenesé žádnou zodpovědnost  
za nevyžádané materiály.

### DALŠÍ TITULY:

KATALOG  
**LODÍ**

DOVOLENÁ  
**NA LODI**

WINE  
& Degustation

Průvodce  
nejlepšími  
víný ČR

# Nejdřív respekt, až poté zábava.



## Nový Tiguan. Život bez hranic.

Nový Tiguan je dokonalým ztělesněním podstaty SUV. Vzpřímený postoj a působivé křivky vyzařují mužnou sílu a budí respekt. Při bližším pohledu si Vás získají precizně provedené detaily a designové prvky, jako jsou 3D LED čelní světlomety a koncová světla, nová sada litých kol nebo výrazné prahové linie. Sebevědomý vzhled nového Tiguanu napovídá leccos o výkonu, který můžete ovládat po usednutí na místo řidiče.

[www.novytiguan.cz](http://www.novytiguan.cz)



1. Stáhněte si zdarma aplikaci Volkswagen seeMore.
2. Otevřete „Skener obrázků/QR kódů“ a naskenujte inzerce.
3. Objevujte speciální 3D interaktivní obsah.

Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub>: 4,7-7,4 l/100 km, 123-170 g/km.  
Vyobrazený model může obsahovat prvky příplatkové výbavy.



Volkswagen

**Autorizovaný prodejce Volkswagen AMOND, spol. s r.o.**

Smečenská 889, 272 04 Kladno, tel.: 312 817 111, 800 123 400, [www.amond.cz](http://www.amond.cz), e-mail: [amond@amond.cz](mailto:amond@amond.cz)



# ZÁBAVA PRO CELOU RODINU

Každý den na vodním skútru Sea-Doo® se může stát nezapomenutelným. Zažijete tak jedinečné okamžiky vzrušení a relaxace zároveň.

Bez ohledu na to, který vodní sport preferujete, je Sea-Doo® tou správnou volbou.

Sea-Doo® s novým modelem SPARK™ TRIXX™ od základu mění způsob zábavy na vodě.



SEA-DOO®



MARINE  
www.marine.cz