12 / 2022 – 1 / 2023

yacht

XXIX. ročník
99 Kč / 4,69 €

PLACHETNICE

Beneteau First 44

SPECIÁL

Charter 2023
DOVOLENÁ NA LODI

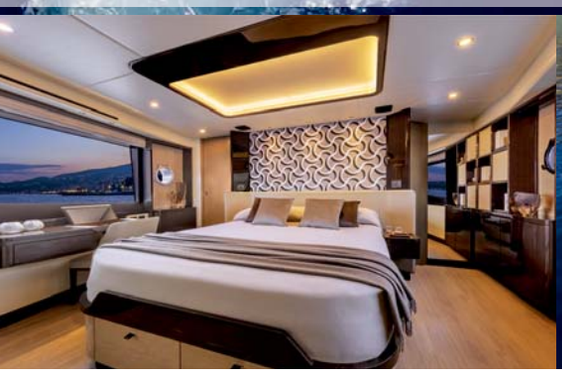
18 MOTOROVÝ ČLUN
Riva 180 Anniversario

84 PLAVBA
Plavba do Grónska 2. část Boomerang

ABSOLUTE 60 FLY

ABSOLUTE®

absoluteyachts.com



info@yachtprofessional.cz

YACHT PROFESSIONAL

tel.: + 420 775 799 901

67 | DOVOLENÁ NA LODI

Tradiční ročenka DOVOLENÁ NA LODI, ve které se věnujeme tipům na plavby, zajímavým lokalitám, lodím a nabídkám charterových společností, na vás čeká na stranách 67–107.

18 | RIVA ANNIVERSARIO

Riva Anniversario v sobě ztělesňuje vše, co bychom od motorového člunu italské věhlasné značky očekávali. Elegantní design, rychlost i luxus, který není vůbec opulentní. Tento stylový kousek vyrobený speciálně ke kulatému výročí představujeme na straně 18.

36 | CLUBSWAN 80

Nestává se tak často, aby zcela nová loď se zcela nově postavenou posádkou sklízela úspěchy v soutěžích, které jsou nabité konkurencí. U velké supersportovní luxusní jachty ClubSwan 80 pokřtěné jménem MY SONG se tak ovšem stalo. Čtyřiadvacet metrů dlouhou plachetnici přiblížíme na straně 38.

69 | DOVOLENÁ NA LODI OČIMA MAJITELŮ CHARTEROVÝCH FIREM A AGENTUR

I letos jsme oslovili majitele charterových firem a agentur a položili jim dvě otázky, o kterých se domníváme, že zajímají i vás, naše čtenáře. Letos jsme se ptali na nejoblíbenější charterové destinace a chystané novinky na příští sezonu. Odpovědi najdete na straně 69.

84 | PLAVBA DO GRÓNSKA 2. ČÁST

Čeká vás pokračování plavby do Grónska. Tentokrát se Jiří Zindulka se svou posádkou a BOOMERANGEM z Jan Mayenu dostal napříč Grónským mořem až k jeho břehům a prozkoumal nádherné fjordy a ledové kry všech možných velikostí, tvarů i barev.

AKCE
6 POZVÁNKA NA BOOT DÜSSELDORF

NOVÉ LODĚ
8 ITAMA 62RS
9 SUN FAST 30 ONE DESIGN

MOTOROVÉ ČLUNY
10 APREAMARE GOZZO 45
24 LAGUNA 700 CRUISER

PLACHETNICE
30 FIRST 44

MEGAJACHTY
42 WING 100

PLAVBY
48 SE SNĚHURKOU KOLEM SVĚTA – SOUOSTROVÍ TUAMOTU
56 GALAPÁGY
64 MODERNÍ PŘÍSTAVIŠTĚ NA LABI

CHARTER
74 MEKLENBURSKEM A DOLNÍM POMOŘANSKEM PO VODĚ
84 PLAVBA DO GRÓNSKA – 2. ČÁST
94 JACHTING S MALÝMI DĚTMI
98 PO OSTROVECH V KARIBIKU
106 MEMORIÁL VLADIMÍRA PSALMANA 2022

LODNÍ MENU
82 SPECIALITY ITÁLIE – LASAGNE

HISTORIE, LIDÉ
108 CESTY VASCA DA GAMY Z PORTUGALSKA DO INDIE

ZÁVODY
112 ROLEX MIDDLE SEA RACE
114 MISTROVSTVÍ SVĚTA RS 21

SERVIS
116 50 LET JACHTKLUBU ZNOJMO
117 18. ROČNÍK IT REGATTY
117 BOOKING MANAGER SUMMIT
118 IQFOIL
119 DIÁŘ

Na titulní straně First 44 – plachetnici představujeme na straně 30.

DB YACHTS

DB/43

VIAC AKO OČAKÁVATE

JEANNEAU

www.jeanneau.com

imidjex spol. s r.o.
CENTRUM VODNÝCH ŠPORTOV

Oficiálny dovozca pre SR
Lieskovská cesta 10/A, Bratislava, Slovenská republika,
tel.: +421-2 - 5296 0877, +421-905 724 554, +421-911 703 624
e-mail: info@imidjex.sk • www.imidjex.sk

Predaj · servis · poradenstvo · kurzy · poistenie · leasing · charter

yacht

Milí čtenáři,

rok 2022 utekl alespoň u nás v redakci neuvěřitelným tempem a jak můžete vidět, právě sedíte nad letošním posledním vydáním. Jeho součástí je i ročenka Dovolená na lodi – Charter 2023, jak zní plný název. Pronájem lodí sice v posledních dvou letech poznamenala pandemie kvůli cestovním omezením, letošní léto ale potvrdilo rostoucí zájem a kdo chtěl loď v červenci, srpnu nebo září na poslední chvíli, měl často smůlu. Nejen této problematice se věnujeme v části zaměřené na pronájem lodí od strany 67.

Protože Yacht by měl být pro vás inspirací, je toto dvojčíslo nabité reportážemi z plaveb do nejrůznějších destinací. Od německého vnitrozemí v okolí jezera Müritz přes Karibik, Grónsko, Galapágy nebo Francouzskou Polynésii – máte z čeho vybírat. S plavbou na lodi souvisí i článek Davida Křížka o pobytu na lodi s dětmi. O tom také právě vychází Davidovi knížka pro děti, a myslím, že i rodiče, s výmluvným názvem „Plavba snů". Kde ji lze objednat, najdete v rubrice Tipy, tentokrát se zaměřením nejen na vánoční dárky na straně 29.

V prosinci a lednu je u nás pro jachting trochu zima. Na opačné polokouli je to ale obráceně. I to byla motivace zavést novou rubriku Diář, kterou najdete na straně 119. Budeme vás informovat o nadcházejících událostech, které stojí za to sledovat nebo se jich přímo zúčastnit.

Z lodí, o kterých v tomto vydání píšeme, bych tentokrát rád upozornil na jednu plachetnici a jeden motorový člun. Představujeme totiž exkluzivní člun Riva Anniversario, který byl vyroben v limitované sérii symbolických osmnácti kusů ke sto osmdesátému výročí této značky a přiznám se, že náhodně článek začíná na osmnácté straně. Plachetník neboli obří škuner, jestli se tak dá psát o jachtě dlouhé sto metrů, se jménem WING 100 bude aktuálně největší moderní plachetnicí na světě a vzniká v holandské loděnici Royal Huisman. Podrobně se na něj podíval František Novotný, článek začíná na straně 42. Jako obvykle je toho ale mnohem víc.

Za celou redakci i autorský tým vám přeji příjemné čtení a klidný konec roku 2022 i úspěšný vstup do roku příštího.

Daniel Guryča
vydavatel

PF 2023

MOBIL TABLET ONLINE

PDF verze k dispozici na **www.yacht.cz**

FACEBOOK INSTAGRAM

Pozvánka na boot Düsseldorf

Po třech letech v plné síle od 21. do 29. ledna 2023

Hala 6 bude tradičně hostit největší motorové superjachty.

Ve druhé polovině ledna otevře své brány po třech letech mezinárodní veletrh BOOT v německém Düsseldorfu. Pořadatelé neponechali nic náhodě a podle informací z listopadové tiskové konference jsou připraveni doslova na všechno. Veletrh BOOT je také důležitý pro návštěvníky z České republiky i ze Slovenska a na větších stáncích renomovaných loděnic můžete potkat i české a slovenské zástupce. Po zkušenostech z minulých ročníků ale doporučujeme domluvit a naplánovat schůzku předem. Na BOOTU budou zastoupeni i dva významní domácí výrobci. Výrobce hliníkových lodí, firma MARINE, bude vystavovat v hale 3, číslo stánku A31.1, a JET SURF v hale 4, číslo stánku D44.

Aktuálně je přihlášeno 1 500 vystavovatelů: „Naše velké poděkování patří všem vystavovatelům, kteří nás tak skvěle podporují svou loajalitou a nadšením. Návštěvníky čeká obrovské množství jachet, lodí, zábavy, sportu a akcí na ploše o velikosti jednatřiceti fotbalových hřišť v šestnácti výstavních halách. A můžu potvrdit, že se všechny veletrhy na výstavišti v Düsseldorfu plánované na zimu a jaro 2022/2023 budou konat. Jsme dobře vybaveni jak na energetickou krizi, tak i proti šíření virů v halách. Výstavní haly jsou opatřeny nejmodernějšími vysoce výkonnými částicovými filtry, takzvanými HEPA filtry, které eliminují 99,9 procenta virů ze vzduchu, a haly budou vytápěny na devatenáct stupňů Celsia," vysvětluje generální ředitel Messe Düsseldorf Wolfram Diener. Ředitel veletrhu BOOT Petros Michelidakis ještě dodává: „V Düsseldorfu budeme opět hostit celý svět. Seznam vystavujících zemí

Nejmodernější trendy, jako wing foiling, bude možné vyzkoušet v hale 17.

sahá od Austrálie po Kypr. Obzvláště mě těší, že si k nám znovu našly cestu četné potápěčské regiony, které zavedou návštěvníky do exotiky podmořského světa. Své vysněné destinace představí například Egypt, Curaçao, Izrael, Kuba, Mauricius, Omán a Palau. S novou potápěčskou věží a inovativním vybavením přivítá zájemce o potápění hala 12.

Jsem velmi potěšen, že se nám společně s loděnicemi, výrobci a prodejci podařilo udělat z bootu opět místo setkání číslo jedna v tomto odvětví. Až na několik málo výjimek budou na ročníku 2023 zastoupeny všechny nejvýznamnější firmy z oboru. Před několika dny začal online prodej vstupenek a již nyní vidíme velkou poptávku. BOOT Düsseldorf byl bolestně zasažen covidem a je vidět, že návštěvníkům i vystavovatelům poslední tři roky chyběl. Mám radost, že jsme nyní zpět na trhu ve své staré velikosti a síle a můžeme znovu poskytnout obvyklý impuls na zahájení sezony."

Jak z hlediska výstavní plochy, tak počtu vystavovatelů se jedná o skutečně mezinárodní akci se zahraničním zastoupením téměř šedesát pět procent. Návštěvníkům se vyplatí koupit vstupenky v předprodeji na www.boot.com. Běžné online vstupné je 19 EUR, pro členy www.boot.club.com a členy ADAC je snížená cena 17 EUR. Odpolední vstupenka je k dispozici online od pondělí do čtvrtka od 14:00 do 18:00 pouze za 10 EUR. V pokladně na místě bude stát vstupné 27 EUR. Pro návštěvníky, kteří přijedou obytnými auty, nabízí Caravan Center Messe Düsseldorf levné ubytování za 25 EUR za noc s příjezdem od 16:00 a odjezdem do 18:00 následujícího dne.

www.boot.com

Lodní motory a příslušenství pro lodě najdeme v halách 10 a 11.

1 MOTOROVÉ JACHTY A ČLUNY
3 MOTOROVÉ ČLUNY DO 10 METRŮ, LODNÍ MOTORY
4 MOTOROVÉ JACHTY
5 SUPERLODĚ, LUXUSNÍ TENDRY A HRAČKY
6 SUPERJACHTY
7 SUPER YACHT SHOW
7a NÁMOŘNÍ UMĚNÍ
9 MOTOROVÉ NAFUKOVACÍ ČLUNY, VODNÍ SKÚTRY
10 PŘÍSLUŠENSTVÍ, MOTORY, VODNÍ SPORTY
11 PŘÍSLUŠENSTVÍ, VYBAVENÍ PRO LODĚ
12 POTÁPĚNÍ
13 CESTOVNÍ KANCELÁŘE – POTÁPĚNÍ
13 CHARTER, PRONÁJEM LODÍ, HAUSBÓTY
14 PÁDLOVÁNÍ, CHARTER
15 PLACHETNICE A KATAMARANY
16 PLACHETNICE A KATAMARANY
17 WIND A KITE SURFING, WING FOILING

ITAMA 62RS

Jachta se siluetou malého otevřeného člunu

Itama 62RS byla poprvé představena letos na podzim v Cannes a budila tam svým sportovním tvarem a elegantní siluetou zaslouženou pozornost. Barva trupu evokuje barvu moře a paluba je zase celá z tradičního teaku. To dává devatenáctimetrové otevřené jachtě vskutku působivý vzhled. Uspořádání kokpitu je navrženo tak, aby nabízelo maximální prostor a co nejautentičtější zážitek z moře. Velké opalovací lehátko na zádi je čalouněné šedou tkaninou, která je příjemná na dotek a odolává povětrnostním podmínkám na moři. Na něj navazuje obývací a jídelní prostor, který je vybaven pohovkou ve tvaru C uspořádanou kolem pevného ocelového a dřevěného stolu, ten lze upravit podle vkusu majitele, a barovým pultem vlevo.

Kormidelní stanoviště se vyznačuje novým designem palubní desky s digitálním vybavením, jež je integrováno do plotru s dvěma dvanáctipalcovými obrazovkami. Kormidelní kolo zůstává věrné duchu Itama a je vyrobeno z lesklého lakovaného teaku s logem uprostřed. Kokpit a jídelní prostory je možné zakrýt před sluncem či nepřízní počasí střechou kabrio ovládanou elektrohydraulickým mechanismem.

Denní zóna v podpalubí nabízí pohodlný obývací prostor se světlými barvami a ořechovým dřevem, jídelní kout s pohyblivým stolem, který lze přeměnit na extra rozkládací pohovku, a kuchyňku s půdorysem ve tvaru C a bíle lakovaným dřevěným nábytkem. Uspořádání kuchyně bylo přepracováno a nyní poskytne maximální pohodlí a ještě více světla díky přidání dalšího otevíracího okénka.

Kajuty na spaní jsou navrženy s apartmá majitele na přídi a dvěma kajutami pro hosty, obě s vlastní koupelnou a k dispozici buď jako dva dvoulůžkové, nebo se dvěma oddělenými lůžky.

Itama 62RS je vybavena dvěma motory MAN V12 o výkonu 1 400 koní. To zaručuje cestovní rychlost 37 uzlů a maximální rychlost 40 uzlů. Hlavní novinkou je možnost instalace Seakeeperu NG9, který nabízí větší stabilitu jak při kotvení, tak během plavby na vlnách.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	19,03 m
Délka trupu	17,24 m
Délka na vodorysce	15,4 m
Maximální šířka	4,75 m
Ponor	1,7 m
Hmotnost suchá	25 900 kg
Palivové nádrže	3 250 l
Nádrže na vodu	700 l
Materiál	sklolaminát
Počet osob	14
Motory	2x MAN V12 1 400
Výkon motorů	2x 1 400 HP
Pohon	přímý náhon
Maximální rychlost	40 kn
Cestovní rychlost	37 kn
Dojezd	255 Nm
Počet kajut	3
Kajuta pro posádku	1 (na přání)
Počet koupelen	3

SUN FAST 30 ONE DESIGN

Jeanneau & Multiplast spojily síly

Jeanneau a Multiplast, dva hlavní hráči ve světě sportovních lodí, se rozhodli spolupracovat a spojit síly při vývoji nové vysoce výkonné a cenově přístupné plachetnice.

Sun Fast 30 One Design je výsledkem projektu iniciovaného třemi prestižními kluby offshore jachtingu a jeho cílem je stát se referenční One Design Class pro offshore jachting s ambiciózním mezinárodním závodním programem. Sun Fast 30 One Design je navržen společností VPLP Design, která má s projektováním podobných lodí velké zkušenosti.

Multiplast přináší na jedné straně své odborné znalosti v koncepci a vývoji offshore závodních lodí. Na druhé straně se stará o vztahy s kluby odpovědnými za spuštění závodního programu této nové třídy a také bude dohlížet na prodej a podporu. Jeanneau bude vyrábět Sun Fast 30 One Design ve své loděnici v Cheviré nedaleko Nantes. Kromě své agility a průmyslové kapacity poskytuje Jeanneau všechny služby, záruky a technickou podporu, které nabízí její globální distribuční síť.

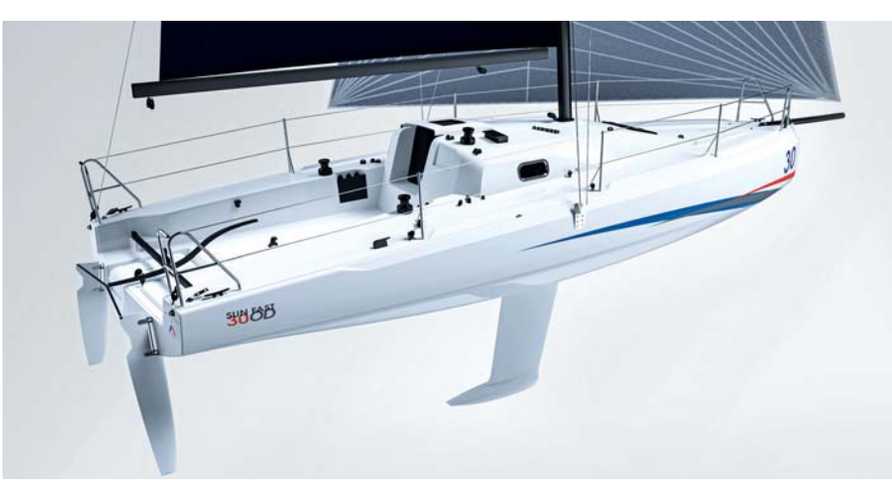
Zvláštní pozornost byla věnována inovacím a ekodesignu v souladu s původními specifikacemi soutěže, s globálním ohledem na fázi konstrukce, použití lodi a způsobu plavby. Revoluce tohoto projektu se týká použití pryskyřice Elium®, termoplastické pryskyřice od společnosti Arkema. Tato pryskyřice se vyznačuje tím, že je z 20 % vyrobena z recyklovaného materiálu, ale je také recyklovatelná.

To hraje roli během celého životního cyklu lodi. Za prvé, umožňuje recyklovat odpad z výroby. Umožňuje také dekonstrukci a recyklaci všech kompozitních dílů díky oddělení vláken a matrice.

Tato pryskyřice má stejné mechanické vlastnosti jako tradiční pryskyřice. Dovoluje konstrukci při podobné hmotnosti a zachovává výkon a spolehlivost tohoto nového modelu. Sun Fast 30 One Design bude první sériově vyráběnou recyklovatelnou plachetnicí. Tento vývoj je výsledkem více než tří let výzkumu a vývoje v rámci skupiny Bénéteau Group s cílem vyvinout se společností Arkema třídu pryskyřice Elium® vhodné pro stavbu lodí.

Kromě toho budou v nabídce dva motory, tradiční spalovací nebo elektrický se stejnou hmotností.

www.fasyachting.cz



APREAMARE GOZZO 45

Ve středomořském stylu

Jednou z novinek a hvězd letošního lodního festivalu byl bezesporu stylový motorový cruiser Gozzo 45 od Apreamare, který v portfoliu italské značky navazuje na bestseller v podobě menší jachty Gozzo 35. Nové plavidlo v sobě kombinuje design, komfort, výkon a bezpečnost se širokou škálou možností přizpůsobení potřebám konkrétního klienta.

Apreamare Gozzo 45 spojuje koncepci rovné otevřené paluby a moderní techniky s klasickým designem člunů Apreamare.

Kde se snoubí tradice a budoucnost

Novinka se chlubí nadčasovým středomořským stylem a překvapivě prostornou palubou i interiérem. Mimochodem, paluba je v tomto případě typu „walkaround" a nenajdete na ní ani jeden schod. Architekturu trupu si vzal na starost zkušený Umberto Tagliavini ze společnosti Marine Design, který už má za sebou návrhy většiny úspěšných projektů italské loděnice.

Loď je elegantní, ale na rozdíl od tradičních „gozzo" už není dřevěná a používá ty nejmodernější materiály. Tradice se zde snoubí s inovacemi, které se projevují například na tvaru přídě a oken nebo na designu nástavby. Kromě Tagliaviniho se na návrhu lodi podílel také Marco Casali z firmy Too Design a přirozeně i samotný ředitel společnosti Apreamare, Cataldo Aprea, jehož cílem bylo rozvrhnout téměř patnáctimetrovou jachtu tak, aby její interiér dodával posádce pocit, že plují na mnohem větší lodi.

„Gozzo 45 je vizí budoucnosti prostřednictvím tradice," shrnuje koncept lodi Casali. „Vnímejte budoucnost skrze zkušenosti těch, kteří v minulosti seriózně vyplouvali na moře, a hledejte v ní bezpečnost a pohodlí."

Velkorysá paluba

Samozřejmostí je uspořádání, které odpovídá všeobecným představám o skutečně středomořské lodi. Zákazníci se tak mohou těšit nejen na spoustu prostoru na opalování a další volnočasové aktivity, ale také na velkoryse široké průchody po palubě, po které je možné projít zepředu až dozadu a naopak, aniž by bylo nutné přehnaně uhýbat nebo do něčeho občas narazit. Paluba je opravdu prostornější, než je v daném segmentu zvykem. Začneme-li na zádi, zaujme nás velká koupací plošina, která zároveň poskytuje dostatek prostoru pro

Interiéru dominují moderní materiály, barvy i tvary.

„zaparkování“ tendru nebo vodního skútru a může usnadnit nástup na palubu. Součástí je i integrovaný koupací žebřík pro pohodlné vylézání z vody či naopak.

Paluba má slušných 26 metrů čtverečních, přičemž zde najdeme velké plážové lehátko i pohovku ve tvaru „C“ až pro osm lidí, kteří se mohou posadit okolo jídelního stolu. Integrovaný bar je dlouhý tři metry a zákazníci si jej přizpůsobí přesně podle svých potřeb. Jeho součástí tak může být jednoduchá nebo dvojitá lednice, vinotéka, výrobník ledu, indukční varná deska, gril a také dostatečně velká pracovní deska se dřezem.

Prostor pro kormidelníka je vybaven střízlivě a elegantně a přesně zapadá do konceptu lodi, navzdory použití těch nejmodernějších přístrojů. Palubní deska je ergonomická a vše na ní se ovládá velice pohodlně. Veškeré ovládací prvky máte na dosah ruky a upřednostňována je zde viditelnost a bezpečnost v jakýchkoliv podmínkách, které na moři mohou vzniknout. Ovládání lodi navíc může majitel sdílet se svou rodinou a hosty. U řídicí konzole na pravoboku jsou totiž k dispozici dvě místa stejně jako na levoboku, všechna čtyři v jedné řadě.

Podpalubí je překvapivě prostorné, zvláště ve dvoukajutové verzi.

Střed jachty včetně kormidelní konzole je chráněn pevnou střechou typu T-top, kterou lze volitelně kombinovat s černou síťovanou markýzou na karbonových podpěrách, takže krytí dosáhne až na úplnou záď a může posádce nabídnout potřebný stín jak na sedadlech, tak na „plážových“ lehátkách. Jak již bylo uvedeno, na příď se dostaneme, aniž bychom museli cokoliv překračovat. Vepředu se nachází relaxační zóna, která v sobě kombinuje

Vysoký bok nahrazuje zábradlí, proto tvar lodě působí tak elegantně a čistě.

Díky velmi slušné motorizaci i tvaru trupu dosahuje Gozzo 45 maximální rychlosti třicet, respektive třiatřicet uzlů.

druhé opalovací lehátko s pohodlnou sedačkou. Toto jedinečné řešení vymyslela společnost Apreamare už v devadesátých letech minulého století a od té doby se stalo asi nejkopírovanějším prvkem jejích lodí. Musí to být úžasné místo na relaxaci v průběhu plavby. Naproti pohovce se ještě nacházejí dvě křesla a vedle nich dostatek prostoru pro spouštění a vytahování kotvy.

Překvapivě prostorné podpalubí

Přesto, že má Gozzo 45 „jen" necelých 15 metrů, je uvnitř spoustu prostoru a světla a interiér působí vzdušně. Standardní rozvržení zahrnuje dvě kajuty, jídelní kout a dvě samostatné koupelny, což je v daném segmentu opět nadstandard. Kromě toho si však lze objednat i verzi se třemi kajutami a dvěma koupelnami. Ve standardní verzi vstoupíte do otevřeného prostoru, který končí až u přední kajuty. To vše dodává pocit vzdušnosti a dostatku světla. Nicméně pokud plánujete na lodi pravidelně vyplouvat více než ve dvou, můžete si vstup do přední kajuty nechat jednoduše na přání oddělit příčkou. Na levoboku najdete další pohodlnou pohovku, tentokrát tvaru L, a hned vedle skříňku, kterou lze volitelně využít jako další ledničku, případně vinotéku, a na její horní ploše pak připravovat jídlo nebo kávu. Na stěnu koupelny před pohovkou si můžete nechat nainstalovat televizi až do úhlopříčky 42", kterou lze připojit k síti a satelitním programům. Vzadu na pravoboku je potom umístěna druhá kajuta, ta je vybavena dvojlůžkem a výklopným lůžkem, které poslouží i jako přistýlka, což ocení zejména rodiny s dětmi. Uprostřed lodi je pak opět napravo situována druhá koupelna se sprchou.

Při výběru verze se třemi kajutami zůstává přední kajuta pro majitele stejná, zatímco zadní kajuta je rozdělena na dvě a každá z těchto místností je potom určena pro přespání dvou hostů. Postele jsou v tomto případě zvlášť, ale bez problémů jdou posunout tak, aby opět tvořily dvoulůžko. Dvě boční koupelny uprostřed lodi jsou pak vybaveny toaletami, umyvadly a samostatnými sprchami.

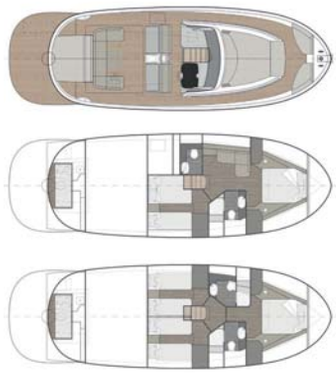
Podle Casaliho byly barvy a materiály interiérových prostor koncipovány tak, aby byly co možná nejvíce kombinovatelné s individuálními přáními zákazníků. Základem je tak dub s neutrálním základem, ke kterému výrobce

Čistota paluby a její průchodnost vynikne při pohledu shora.

Přední majitelská kajuta nabízí pohodlné dvoulůžko, samostatnou toaletu i dostatek úložného prostoru.

doporučuje pastelové barvy kožených a dalších povrchů, které dobře ladí s barvami Sorrentského poloostrova, z něhož Apreamare pochází. Zmiňuje zde žlutou barvu citronů, modrou barvu moře, červenou barvu západů slunce. A také akvamarín, což je tradiční barevný odstín loděnice Apreamare.

Samozřejmostí je široká škála možností přizpůsobení, což samozřejmě klienti očekávají. Každý chce mít doma loď, kterou zatím nikdo jiný nemá. Výrobce dokáže citlivě a přesně poradit a uspokojit potřeby nejen z hlediska designového, ale i po stránce, motorové nebo technického vybavení. U této jachty zůstává velký podíl ruční práce zkušených pracovníků, dá se o ní říct, že je to produkt neapolské „haute couture".



TECHNICKÉ ÚDAJE

Apreamare Gozzo 45

Celková délka	14,7 m
Délka na vodorysce	13 m
Šířka	4,7 m
Ponor	1,2 m
Suchá hmotnost	15 t
Pohotovostní hmotnost	19 t
Oblast plavby CE	B
Max. počet osob	16
Objem palivových nádrží	1 600 l
Objem nádrží na vodu	423 l
Motorizace	2x Cummins QSC8,3 600 HP/441 kW při 3000 ot./min. 2x Volvo Penta IPS 650/435 HP/320 kW při 3 700 ot./min.

www.apreamare.it

Něco málo techniky

Jak již bylo řečeno, vzal si architekturu a design trupu na starost zkušený Umberto Tagliavini. Gozzo 45 v sobě kombinuje vysoký výkon s vynikajícími plavebními schopnostmi a vysokou užitnou hodnotou jak na moři, tak v přístavu. Díky variabilní geometrii dna s hlubokým „V" v přední části má loď na vodě výborné jízdní vlastnosti. Podle Tagliaviniho umožňuje tento typ trupu dosažení vynikající rychlosti i na rozbouřeném moři a udržení paluby v suchu.

Trup byl navržen tak, aby mohl využívat oba pohonné systémy, jež jsou pro tento typ lodí vhodné. Jde o tradiční přímý náhon ve spojení s motory Cummins nebo pohon IPS a Volvo Penta. Maximální rychlost Apreamare Gozzo 45 má hodnotu třicet uzlů a cestovní rychlost leží na hranici pětadvaceti uzlů v případě použití dvojice motorů Cummins. U varianty Volvo Penta IPS 650 jsou hodnoty o něco vyšší s maximální rychlostí třiatřicet uzlů a cestovní rychlostí sedmadvacet uzlů.

Text Pavel Kreuziger
Foto Apreamare

inzerce

yacht
ČASOPIS O LODÍCH

PŘEDPLATNÉ PRO VÁS
PŘEDPLATNÉ JAKO DÁREK

Předplatné **10 čísel** časopisu Yacht za rok.

Doručením do vaší schránky ušetříte čas a peníze.
Nikdy vám nebude chybět žádné číslo.

Ceny předplatného zůstavají stejné!

TISK

890 Kč
na rok

1 590 Kč
na 2 roky

1 990 Kč
na 3 roky

TISK + DIGITAL

1 190 Kč
na rok

Předplatné objednávejte na **www.yacht.cz/e-shop/predplatne**, e-mailem na adresu **info@yacht.cz** nebo telefonicky na čísle **+420 225 985 225**.

www.yacht.cz

Také digitální verzi můžete objednat na **www.yacht.cz/e-shop/predplatne**

RIVA ANNIVERSARIO

Stylový kousek ke kulatému výročí

Model Riva Anniversario představuje to nejlepší z italského tradičního lodního designu.

Riva Anniversario v sobě ztělesňuje vše, co bychom od motorového člunu italské věhlasné značky očekávali. Elegantní design, rychlost i luxus, jenž není vůbec opulentní. Vítejte ve světě těch nejstylovějších lodí, kterých bude vyroben omezený počet osmnácti exemplářů

Kombinace legendárních plavidel

Riva Anniversario si bere inspiraci z legendárních lodí Aquariva a Aquarama a kombinuje v sobě detaily z obou plavidel. Jak jste již správně vytušili, znamená „Anniversario" výročí, a to ne jen tak ledajaké. V tomto případě hovoříme dokonce o sto osmdesáti letech od založení italské loděnice, a jak se dalo předpokládat, půjde o model určený pro značně omezený okruh zákazníků. A to nejen cenou, ale i tím, že těchto člunů zkrátka bude málo. Výročí značky je však několikanásobné, neboť Aquarama letos slaví šedesát let od svého uvedení v roce 1962 a Aquariva se na trhu objevila přesně před

Kajuta je čalouněna stejně jako kokpit kombinací bílé a akvamarínové kůže.

Designéři nezapomněli na oko pro vlečení lyžaře či vlečných hraček na vodu.

Riva

Maximální rychlost je přes čtyřicet uzlů.

dvaceti lety, tedy v roce 2002. Novinka se dočkala oficiálního představení pro hrstku vybraných 11. června v Benátkách, a to přímo před Gritti Palace Hotelem, jenž disponuje vlastním motorovým člunem Aquariva Super, který používá jako stylový taxík pro své hosty.

Designová perla sama o sobě

Otevřený motorový člun Riva Anniversario je designová perla, dlouhá 33 stop, tedy deset metrů, která bude vyrobena pouze v limitované edici osmnácti kusů. Stal se tak sběratelským kouskem ještě před svým uvedením na trh, přičemž je určen pro movité majitele, kteří chtějí mít doma současně loď i kus umění.

Elegantní linie člunu navrhli jako vždy Mauro Micheli a Sergio Beretta, zakladatelé Officina Italiana Design. Ti tentokrát spolupracovali se společností Strategic Product Comittee, kterou vede Piero Ferrari, a s technickým oddělením Ferretti Group.

Předchůdci modelu Anniversario jsou v současné době ikonou, a jak je u Rivy zvykem, má k tomuto titulu slušně našlápnuto právě i tato novinka. Čisté linie, vyvážený tvar a série detailů odkazují na skvostně zpracovaný model Aquarama, naopak celkový vzhled je inspirován ikonickou siluetou lodi Aquariva.

Člun Riva Anniversario přesto není žádnou kopií klasických lodí, ale jedná se o originální kus, který tradiční design kombinuje s moderním uspořádáním a také s využitím sytějších a plnějších barev pro jednotlivé povrchy. Exkluzivně pro model Anniversario byl namíchán metalický hnědý odstín, který se skvěle snoubí s leskle lakovaným mahagonem povrchu lodi a detailů otevřeného interiéru.

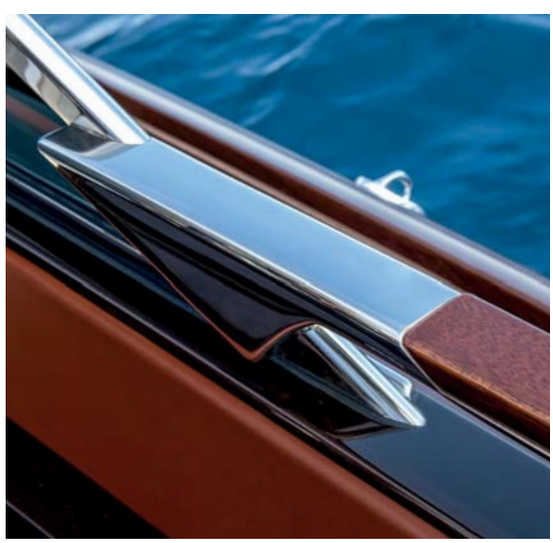
Některé doplňky a část krycích lišt je vyrobena z leštěné nerezové oceli, která vypadá v kombinaci s tmavým dřevem opravdu krásně. Také dobře ladí s barvou akvamarínu, tedy barvou drahokamu, která je pro čluny Riva typická spolu s čistě bílou, jež dodává interiéru eleganci. Právě tyto barvy jsou použity na koženém čalounění kokpitu.

Zaujme nejen ladný vzhled

Loď si zaslouží obdiv už předtím, než se dostaneme na palubu. Zvenku tak můžeme obdivovat záďovou platformu, která je chráněna aerodynamickými boky trupu, jejichž zajímavým designovým prvkem je znovu akvamarínová čára ponoru. Název modelu je pak napsaný retro písmem, odrážejícím klasické dřevěné čluny ze šedesátých let minulého století.

Nerezové kování na přídi je navrženo s odkazem na model Aquarama. Příď doplňují zapuštěné světlomety v osvědčeném designu

Okno, které dává přirozené světlo do kajuty, je chráněno nerezovou mřížkou proti prošlápnutí.



Madlo je vyrobeno z nerezu a úchopovou část tvoří masivní ušlechtilé dřevo.

s nerezovým rámečkem. Stylová jsou i boční madla, která jsou kombinací nerezové nosné konstrukce a mahagonové vrchní části. Paluba je celá vyrobena z leštěného mahagonového masivu. V návaznosti na tradici a řemeslnou zručnost jsou všechny dřevěné části Anniversaria chráněny slavnými dvaceti čtyřmi vrstvami laku. Dvě palubní okénka inspirovaná Aquaramou přivádějí přirozené světlo do podpalubí. To se vyznačuje koženým čalouněním s akvamarínovou a bílou barvou, která ladí se stropem.

Motorový prostor, jenž zabírá celou zadní část, je ukrytý pod opalovacím lehátkem, které je čalouněno speciální kůží pro venkovní použití, na níž se střídají již zmíněné odstíny akvamarínové a bílé. Stejně jsou čalouněny i kokpit a prostor podpalubí. Speciální kůže je zcela voděodolná, dobře odolává podmínkám ve Středomoří a bez problémů ji tak lze použít na moři. Na pohovce ve tvaru „U" v kokpitu se pohodlně usadí až osm lidí a díky mechanismu spouštěcího stolu je možné prostor přetransformovat na další opalovací lehátko.

Přední palubu chrání čtyřiadvacet vrstev laku.

Po technické stránce je člun Riva Anniversario vybaven dvojicí motorů Yanmar 8 LV s elektronicky řízenou dvoustupňovou převodovkou o výkonu 370 koní. V této konfiguraci dosahuje plavidlo maximální rychlosti 40,5 uzlu (75 km/h), s dojezdem 155 námořních mil při cestovní rychlosti 36 uzlů (66 km/h).

Riva Anniversario není rozhodně motorovým člunem pro každého. Když ho ale potká na vodě nebo v přístavu milovník lodí a kvalitního řemesla, nemůže ho nechat bez povšimnutí. Podobně jako se většina z nás ohlédne na ulici za auty značek, jako jsou Ferrari nebo Lamborghini, pokud máme tedy zůstat v Itálii.

Text Pavel Kreuziger
Foto Riva

Video

TECHNICKÉ ÚDAJE

Riva Anniversario

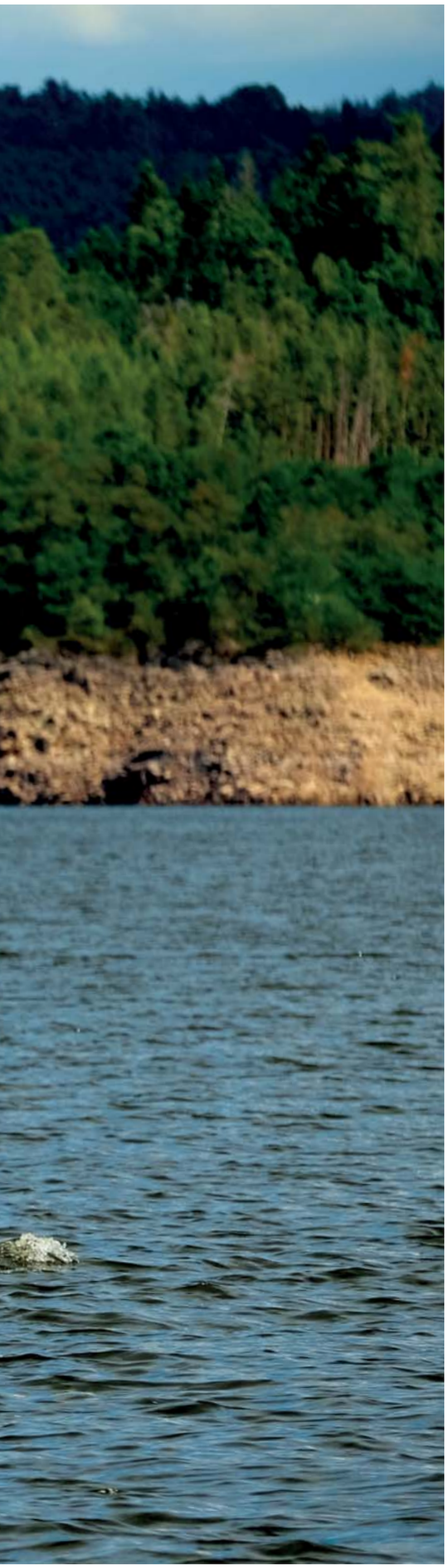
Celková délka	10,07 m
Délka trupu	9,92 m
Délka na vodorysce	8,4 m
Maximální šířka	2,87 m
Ponor	0,96 m
Suchá hmotnost	5 250 kg
Palivová nádrž	480 l
Nádrž na vodu	130 l
Maximální počet osob	8
Motory	YANMAR 8LV - 370
Výkon	370 HP
Maximální rychlost	40,5 kn
Cestovní rychlost	36 kn
Dojezd	155 Nm

inzerce

LAGUNA 700 CRUISER

Malá velká loď

test yacht



Kajutový člun Laguna 700 Cruiser byl jedním z největších exponátů na výstavě For Boat 2022. My jsme měli příležitost vyzkoušet stejný model v trochu pozměněné výbavě o pár měsíců později na Orlíku. Jde o osmimetrovou kajutovou obytnou loď pro výtlačnou plavbu, která byla pro test osazena desetikoňovým motorem Mercury, výrobce ale umožňuje montáž motoru o výkonu až třicet koní.

Umola na Radavě působí Laguna 700 Cruiser poměrně nenápadně. Z dálky není úplně jasné, zda nejde o plachetnici bez stěžně. Při podrobnějším pohledu je ale zřejmé, že si jen projektant vypůjčil z plachetnic řadu prvků, které mu umožnily na maximum využít prostor na palubě i v podpalubí tak, aby splnil řadu často protichůdných požadavků. Určující byly rozhodně vnější rozměry a hmotnost, aby bylo možné loď relativně snadno přepravovat na přívěsu za autem po silnici. Dalším požadavkem byl obytný prostor s oddělenou koupelnou s toaletou a plně vybavená kuchyň. Je až překvapivé, jak se povedlo do půdorysu sedm krát dva a půl metru vše poskládat.

Na palubě

Vzhledem k tomu, že Laguna kotví u nízkého mola, vstupujeme na palubu pohodlně přes záďovou platformu. Pokud bychom byli u vysokého mola, dá se vystoupit nebo nastoupit přes poměrně vysoký bok, popřípadě přes příď. Záďová platforma slouží nejen k nastupování, ale také jako ochrana závěsného motoru, a na pravoboku je umístěn ještě koupací žebřík. Na platformu navazuje otevřený kokpit stejný, jaký známe z plachetnic. Z platformy se do kokpitu vstupuje po dvou schodech. Kokpit je široký a sezení je možné na lavicích zcela po jeho stranách. Díky tomu si sem může pohodlně sednout až osm osob. Kormidelní kolo a otočné kapitánské křeslo je umístěno na pravoboku, na levo-

Přesto, že se jedná o sedmimetrovou loď, nabízí přední kajuta plnohodnotné dvojlůžko i úložné prostory.

Zadní platforma slouží jako nástupní nebo koupací plošina a zároveň chrání přívěsný motor.

boku je pak pohodlný průchod pod pevnou střechou na přední palubu. Nástavba kajuty je po obou stranách opatřena nerezovými madly pro bezpečný pohyb po palubě a nabízí další sezení nebo ležení. Testovaná loď byla vybavena čalouněním nejen v kokpitu, ale právě i na přední palubě. Příplatkovou výbavou byl i čelen s kotevní rolnou, díky němuž se dá vystupovat přes příď.

Ještě je nutné zmínit pevnou střechu. Je to praktické řešení jak proti slunci, tak proti dešti, i když opticky značně zvyšuje siluetu lodě. Rovněž lze objednat sadu perseniků, které celý kokpit uzavřou a vznikne tím vlastně další kajuta, která značně prodlouží sezonu, protože se tak dá loď používat i v chladnějších měsících. Díky řešení se závěsným motorem a poměrně vysokým bokům skýtá zadní část mnoho místa pro různé úložné prostory, kam se v tomto případě vejdou nejen fendry a lana, ale také nádrže na pitnou i odpadní vodu, palivová nádrž a vše potřebné, co často na jiných lodích není kam uklidit.

Ubytování zde může najít čtyř- a v případě potřeby až pětičlenná posádka bez toho, aby bylo nutné cokoliv rozkládat nebo skládat.

V podpalubí

Pravé překvapení nastává v podpalubí. Ubytování zde najde čtyř- a v případě potřeby až pětičlenná posádka bez toho, aby bylo nutné cokoliv rozkládat nebo skládat. V přídi se totiž nachází jedno vyvýšené dvojlůžko, druhé je vzadu pod schody a pátý člen posádky se vyspí na lavici v salonu. Kuchyňská linka je vybavena dřezem s tekoucí vodou, lednicí a může být na přání osazena dvou- nebo tříplotýnkovým plynovým vařičem. Stejně tak je možné na přání loď vybavit bojlerem na teplou vodu. V kuchyni je mnoho dobře vyřešených úložných prostorů a navíc přirozené osvětlení okny v nástavbě.

Důležitá pro pobyt na palubě je i toaleta. Na testované lodi byla varianta s elektrickým splachováním a s nezbytnou nádrží na odpadní vodu.

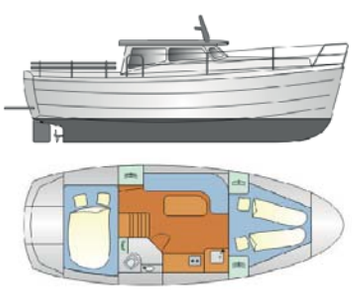
Kuchyňská linka se dřezem, úložnými prostory a lednicí může být na přání vybavena i víceplotýnkovým vařičem.

Lavice v salonu na levoboku poslouží i jako lůžko pro pátého člena posádky nebo jen pro odpolední odpočinek.

Za kormidlem

Kormidelní stanoviště je vybaveno pohodlným otočným křesílkem. Kormidelní kolo je umístěno přímo na stěně nástavby, a tak zde není příliš místa pro kolena. Hydraulické řízení je ale přesné a snadné. Zpočátku působí trochu nezvykle umístění páky řazení, která byla u testované lodě namontována přímo na palubě, tedy poněkud níž, než je obvyklé. Je to ale jen otázka krátké chvíle, než jsem si na to zvyknul. Přesto, že se jedná o loď pro delší plavby, zůstává její hmotnost pod hodnotou dvou tun i s nějakým nákladem. Díky tomu reaguje na plyn okamžitě, i když je vybavena „jen“ desetikoňovým motorem. Určitě by bylo zajímavé vyzkoušet ji s třicítkou. Během testu jsme měřili cestovní a maximální rychlost. Ty mají mají hodnotu jedenáct, respektive osm až devět kilometrů v hodině. Tedy přesně tolik, aby se posádka mohla během plavby kochat okolní krajinou a plavba přitom příjemně ubíhala.

Pro lepší manévrování byla testovaná loď opatřena bowthrusterem, ale nepovažuji to za nezbytně nutné vybavení. Oproti standardu byla na lodi ještě břehová přípojka na 220 voltů s nabíječkou a s servisní baterií.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Laguna 700 Cruiser

Celková délka	7,75 m
Délka trupu	7 m
Šířka	2,49 m
Ponor	0,4 m
Hmotnost	1 850 kg
Oblast plavby	C
Počet osob na palubě	6
Počet lůžek	5
Maximální výkon motoru	30 HP
Cena základní	1 226 940 Kč vč. DPH
Cena testované lodě	1 720 552 Kč vč. DPH

www.wboats.cz

Na závěr

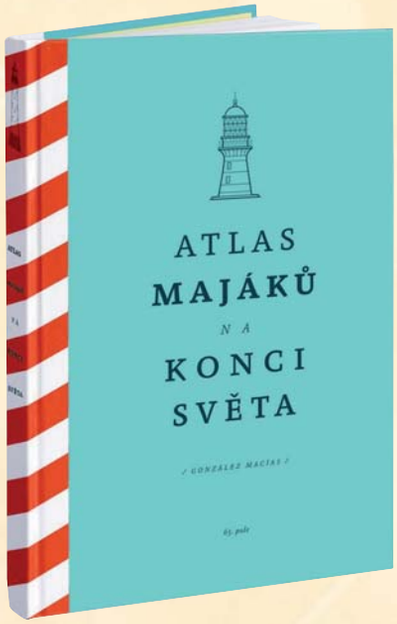
Laguna 700 Cruiser je obytná loď určená pro klidné a pohodlné trávení času na vodě. Prostorný interiér ocení nejen soukromí majitelé lodí, ale hodí se dobře i pro charter. Interiér je velmi dobře zpracovaný, na mnoha místech je použit nábytek z dubové dýhy s mnoha detaily z masivního dřeva. Laguna 700 Cruiser je lodí, se kterou je možné absolvovat i delší plavby především na vnitrozemských vodních cestách a jezerech.

Text Daniel Guryča
Foto Daniel Guryča a Jan Sikora

Na testované lodi byla toaleta s elektrickým splachováním a odpadní nádrží.

Svítilna a powerbanka v jednom
Fenix E-CP

Značka Fenix přichází se zbrusu novým modelem, svítilnou E-CP. Ta svítí maximálním výkonem 1 600 lumenů na vzdálenost až 222 metrů, a to díky moderní diodě LED Luminus SST-40. Tělo svítilny ve tvaru oktagonu je vyrobeno z odolné slitiny leteckého hliníku, který nerozhodí žádný pád z výšky až jednoho metru. Odolá i vodě do hloubky dvou metrů. S délkou necelých čtrnáct centimetrů, průměrem ani ne tři centimetry a váhou 170 gramů včetně akumulátoru jde o ideálního společníka pro každou plavbu. Integrovaný akumulátor s kapacitou 5 000 mAh hodin dovede v nejslabším módu tří lumenů svítit přes pět set hodin. Světlo se napájí skrz moderní konektor USB-C. Krom něj je však vybaveno i USB-A konektorem. Oba dva pak jdou využít i k nabíjení dalších zařízení a z E-CP se tak stává univerzální powerbanka. Navíc obohacená o rychlonabíjecí protokoly. Ať již při plavbě na moři či v klidu přístavu, svítilna Fenix E-CP vám bude vždy k užitku. Vybrat si můžete ze dvou barevných provedení, černé a modré. Více na **www.kronium.cz.**



José Luis González Macías
Atlas majáků na konci světa

Výpravná kniha v pevné luxusní vazbě popisuje příběhy vycházející ze skutečných událostí, doplněné působivými ilustracemi, námořními mapami, architektonickými náčrty a kuriozitami spjatými s majáky v nejodlehlejších koutech světa. Název knihy odkazuje na verneovku Maják na konci světa.

Slepý strážce opatruje světlo na ledovém severu, statečná dívka podniká záchranu trosečníků, dva strážci majáku spolu žijí na ostrůvku a trpí klaustrofobií. V příbězích plných samoty, šílenství a radosti se majáky proplétají se životy Edgara Alana Poea či Virginie Woolfové. Kniha získala cenu španělského ministerstva kultury. Více o knize a možnost zakoupení se slevou za 398 Kč najdete na **www.65pole.cz**.

CHEERSBOX
Dárkové sady, které potěší, protože vždy je co oslavit

Cheersbox je rodinná firma, která tvoří stylové dárkové boxy. Jejich základní filozofií je usnadnit hledání těch nejlepších dárků pro vaše blízké. Nabízí pestrou škálu dárkových sad pro nejnáročnější. Nenajdete v nich žádné zbytečnosti, ale pouze to, co udělá radost každému kapitánovi, tudíž to co sníte či vypijete.

Ať už hledáte stylovou dárkovou sadu s prémiovým rumem, degustační skleničkou a různými pochutinami, nebo unikátní sadu, díky které si svůj vlastní originální rum či gin můžete vyrobit sami, špičkový koňak s výběrovou čokoládou, anebo sadu na vytvoření oblíbeného koktejlu, to vše najdete na jejich e-shopu. Pět hvězdiček v hodnocení zákazníků hovoří za vše.

www.cheersbox.cz

JETSURF RACE DFI 2023
Motorizovaný surf

V listopadu tohoto roku představil renomovaný výrobce motorizovaných surfů JETSURF nový upgrade jednoho ze svých nejprodávanějších modelů RACE DFI. Ten přichází ve třech zbrusu nových designech Fluo Yellow, Fluo Orange a Carbon.

Stále stejně obratný, s kompletně novým výfukem, který jej udělal ještě tišším a o poznání výkonnějším. Na jednu nádrž vydrží jezdit až hodinu a díky svým unikátním jízdním vlastnostem je tak ideálním prknem pro náročnější jezdce i odvážné začátečníky.
www.jetsurf.com

LEATHERMAN FREE K4X
Luxusní multifunkční nůž

Multifunkční zavírací nůž je praktickým, ale zároveň designovým doplňkem a skvělým dárkem pro každého muže. Masivní čepel s kombinovaným ostřím z prémiové oceli 420HC je dlouhá 8,4 cm a díky inovativní technologii magnetických pojistek ji lze velmi snadno otevřít jednou rukou a bezpečně zajistit. Stejně tak všech osm ostatních nástrojů, mezi které patří plochý a křížový šroubovák, šídlo, pružinové nůžky, otvírák na láhve, páčidlo, čepel na otevírání balíků a extra malý šroubovák. Na nůž se vztahuje exkluzivní záruka 25 let.

Nůž je možné nechat gravírovat vzkazem či obrázkem a učinit z něj ještě osobnější a hodnotnější dárek. Cena je 3 290 Kč a cena gravírování 590 Kč. Objednat lze na **www.savetheday.cz**.

David Křížek
Plavba snů

Strhující vyprávění o plavbě otce a jeho desetiletého syna na malé plachetnici přes Atlantik právě přichází na náš trh v knižní podobě. Je určeno klukům a holkám ve věku od šesti let, ale i jejich rodičům Čtenáři se dozví o krásách i nástrahách moří a oceánů a zároveň se seznámí se základními pojmy z prostředí jachtingu, získají informace o meteorologii, o živočiších i o zemích, kterými hlavní hrdinové proplouvají. Zjistí, co obnáší plavba v bouři nebo zda je možné setkat se na moři s nebezpečnými piráty. Vyprávění doprovází autorovy vlastní ilustrace. Autorem knihy je David Křížek, jeden z nejúspěšnějších českých jachtařů. Kniha vznikla během odloučení od rodiny, v době, kdy se známý sportovec dostal do těžké životní situace. Plavba snů je také sdělením, že i chyby a zaváhání se dají přetavit v něco dobrého, že i v těžké chvíli musíte jít dál, plánovat, doufat a věřit v dobré konce. Publikace má 132 stran a její cena je 299 Kč. K dostání je u knihkupců nebo na e-shopu **www.velkoobchodmcu.cz**.

BENETEAU FIRST 44

Zlatý střed

test yacht

Prvním modelem ryze sportovně orientované řady First francouzské loděnice Beneteau byl před pětačtyřiceti lety legendární First 30. Letos toto výročí slavíme hned dvakrát, neboť loděnice kromě modelu First 36 představila na podzim v Cannes dokonalou souhru komfortu a výkonu v podání modelu First 44. Za novinkou jsme se vydali do španělské Barcelony, kde jsme ji důkladně otestovali.

Ve verzi cruiser je skládací stůl v kokpitu a je možné objednat teakovou palubu.

A proč právě 44? Důvodů pro toto číslo je hned několik. A všechny podtrhují, že plachetní výkon je zde nejdůležitějším faktorem. Připadá vám model First 36 příliš malý? Máte větší sportovní ambice? Vyžadujete od sportovní plachetnice současně i dostatečný prostor a komfort? Máte obavy, že na největší First 53 už finančně nedosáhnete nebo se obáváte z nedostatku schopných rukou a posádky? Pak zpozorněte, protože tato středně velká čtyřiačtyřicítka je tak akorát. Ve skutečnosti má plachetnice trochu více než „jen" 44 stop, ale to si povíme dále.

Rychlou nebo ještě rychlejší?

Nový model je nabízen ve dvou provedeních, přičemž u každého dostanete o něco jiné uspořádání paluby, možnosti výbavy a také jiné varianty provedení kýlů a stěžně. Pod označením First 44 najdeme sportovně laděný cruiser, vhodný nejen pro sportovní plavby s rodinou či partou jachtařů a závody, ale nabízí s potřebným výkonem především i běžný komfort obvyklý na standardních rekreačních plachetnicích, a možná i trochu větší. Čeká zde uhlazený a příjemně řešený design s plynulým a nepřerušovaným přístupem do všech částí paluby. Právě toto provedení jsme měli možnost otestovat.

First 44 v provedení cruiser disponuje čtveřicí vinšen s možností dvou elektrických, stolkem v kokpitu, pevným středovým blokem pro otěž hlavní plachty a také stěžněm, který je umístěn více vzadu. Tato změna umožnila použití štíhlejší hlavní plachty a velkoryse dimenzované přední plachty, jako je samopřehazovací kosatka, gena a velký genakr nebo code 0. V možnostech doplňkové výbavy však najdeme i takové prvky, jako jsou elektrické toalety, klimatizace nebo elektricky ovládaný stůl v salonu, ze kterého snadno vytvoříme další dvojlůžko.

Označení First 44 Performance je naopak ryze závodní racer, u kterého je vše orientované jen a pouze na výkon. Tomu odpovídají i další volitelné prvky, jako je karbonový stěžeň nebo lepší navigační přístroje a elektronika. Toto sportovnější provedení je od standardního na první pohled snadno rozeznatelné. Příkladem je kokpit bez stolku, upravený pro početnější posádku, pěnové protiskluzové povrchy, které nahrazují teak, šestice vinšen, jezdec otěže hlavní plachty, jeden a půl metru dlouhý čelen, hydraulické dopínání zadního stěhu, propracovaný systém ovládání otěží a nastavení geny nebo odlišné provedení kýlu a takeláže. Zkrátka vše potřebné pro maximální výkon.

Vodní balast

Pro obě provedení jsou však společným prvkem zkušenosti, které loděnice získává v závodní třídě lodí Figaro. Kromě přepracovaného designu trupu, jehož plochá příď je viditelná už ze břehu, je unikátním prvkem instalace dvojice třistalitrových balastních nádrží, které jsou ovládány přímo od kormidel. Elektrická čerpadla dokážou za dvě minuty vyprázdnit nebo naplnit celou nádrž. Vodní balast zajišťuje optimální rozložení potřebné váhy vůči těžišti plachetnice, vyrovnává sílu větru a vln a současně pomáhá dosáhnout plného potenciálu i s menší posádkou, která nemusí při ostřejší plavbě a obratech klást takový důraz na vyvažování, ale může se soustředit na trim a plavbu jako takovou.

Majitelská kajuta v přídi má vlastní koupelnu a veškeré pohodlí.

U obou kormidelních kol je k dispozici velký dobře čitelný plotr a další ovládací prvky.

Při letmém pohledu do specifikací i na samotnou loď zaujme plocha plachet, která je v této velikostní třídě nadprůměrná. Zajišťuje příjemnou a relativně svižnou plavbu i při slabším větru. Což má za následek to, že pod plachtami bez použití motoru můžete plout i v horších podmínkách pro plachtění. Není tedy nutné tak často aktivovat motor, abyste se vůbec někam dostali. Zajímavým prvkem, který pomáhá výkonu i designu, je integrovaný systém rolování geny (furler), který je instalován pod palubou. Gena tak získala přes dva metry plochy navíc a mezi palubou a dolním lemem plachty není mezera.

Díky své střední velikosti má tato jachta skvěle vyvážený poměr efektivity plavby, hmotnosti a ponoru s prostorem uvnitř i na palubě. Loď sice váží deset tun, což už možná zní jako těžká váha, ale manévrovatelnost zde zůstává perfektní. Stejně jako stabilita, kterou si menší model 36 převzal od větší, osvědčené First 53.

Ve verzi cruiser nabízí čtyřiačtyřicítka pohodlný kokpit, kde sportovní geny prozrazuje kladka s otěží hlavní plachty v kokpitu a jen lehké bimini. Příjemná je i „garáž" pod kokpitem.

Chytrý interiér

Při návrhu interiéru kladl výrobce, respektive známý designér Lorenzo Argento, důraz na efektivitu, přičemž celé pojetí opět působí moderně. Vnitřku lodi dominují především světlé barvy tak, aby bylo naplno využito přirozeného světla proudícího dovnitř velkými okny. Chytrým prvkem je v kajutách zatemnění oken posuvnými dvířky namísto stahovacích roletek a žaluzií, které sice vypadají hezky, ale dlouhodobě nejsou příliš praktické. Po designové stránce se dočkáme kombinace bílých lakovaných povrchů, ohýbaného dřeva a umírněně působícího minimalistického čalounění.

Efektivní je i rozložení interiéru, které je totožné pro oba typy provedení plachetnice. Majitelská kajuta s centrálním dvojlůžkem šíře 120 až 160 centimetrů je umístěna na přídi společně s vlastní toaletou se sprchou. Na zádi najdeme dvě stejně velké kajuty s dvojlůžkem šíře 140 centimetrů, ke kterým patří druhá větší toaleta s odděleným sprchovým koutem a stojnou výškou 1,94 metru. Netradičně je orientovaný navigační stolek, který je situován proti směru plavby. Poskytuje však dostatek místa pro potřebnou práci a především výhled do kokpitu. V celém interiéru prakticky nenajdete ostrý roh nebo jinak překážející kus nábytku či část trupu, o kterou se obvykle zakopává.

Veškerý nábytek a jeho řezy jsou vedeny dokulata, což společně s bílým lakováním a povrchovými úpravami vytváří uvnitř příjemnou a klidnou atmosféru.

Ke stolu v salonu, který se nachází napříč trupu, se pohodlně usadí až šest osob. Další místa k sezení jsou hned naproti vedle zmiňovaného navigačního koutu. Protože je stěžeň posunutý více dozadu, musí být i jeho podpěra v salonu umístěna stejně. Nijak však nenarušuje vnitřní prostor ani pohyb mezi přední kajutou a kokpitem. Jeho pozice tak dotváří dojem, že je vnitřní prostor opticky větší, než jaký ve skutečnosti je.

inzerce

SPORTY WHITE

HONDA PŘEDSTAVUJE LIMITOVANOU EDICI LODNÍCH MOTORŮ V BÍLÉ BARVĚ

Objevte novou speciální edici lodních motorů BF 150, 200 a 250 inspirovanou technikou závodních automobilů HONDA.
Bližší informace najdete na stránkách www.hondamarine.cz

HONDA MARINE
ENGINEERING FOR Life

S testovanou lodí v provedení cruiser s hlavní plachtou a code 0 jsme při stabilním větru patnáct uzlů dosahovali rychlostí mezi jedenácti a dvanácti uzly.

nímu výkonu. Co naopak na této lodi příjemně překvapí, je hydraulicky otevíratelná zadní garáž na nafukovací člun, který sice musí být alespoň částečně sfouknutý, ale není nutné ho "lovit" odněkud z útrob lodě.

Pod plachtami

First 44 je standardně dodávána s radiálními plachtami North Sails NPL Tour v efektním tmavě šedém provedení. V případě hlavní plachty se jedná vždy o celospírovou plachtu. V případě karbonového stěžně, který je o jeden a půl metru vyšší něž hliníkový, je i hlavní plachta výrazně větší. Přestože je tento typ plachty výrazně lehčí než běžné plachty na charterových lodích, jsou elektrické vinšny příjemným pomocníkem. Naopak dokonalý systém uložení hlavní plachty (lazy-jack a lazy-bag), společně s drážkovým systémem Facnor, umožňuje takřka bezzásahové spouštění hlavní plachty. Snad poprvé jsem zde zažil naprosto bezproblémové poskládání hlavní plachty do lazy-bagu během pěti vteřin. Preferovaným standardem jsou dnes na lodích obecně multifunkční navigační plotry. Na čtyřiačtyřicítce najdete u každého kormidla dvanáctipalcový dotykový plotr, na kterém se zobrazují všechny po-

Větší než 44

Ačkoliv by číslo 44 v názvu lodi dávalo tušit délku 44 stop, činí celková délka této plachetnice 46,5“ až 48,1“, v závislosti na konkrétní verzi. Zajímavý je poměr délky trupu na vodorysce vůči celkové délce lodě, kterou výrazně zvětšuje hlavně masivní čelen. Dispozičnímu prostoru však musely ustoupit některé prvky a parametry výbavy, jako je například velikost nádrže na vodu. Ta sice může být u varianty cruiser zvětšena ze standardní velikosti 370 litrů na celkový objem 570 litrů instalací druhé nádrže v zadní pravoboční kajutě, ale v provedení racer tato možnost už pochopitelně není. Dalším ústupkem je velikost palivové nádrže, která má objem pouhých 220 litrů, což není zrovna mnoho. Jak ale ukazuje výkon standardně dodávaného motoru 57 koní, je jasné, že tato loď je koncipována hlavně pro pohyb pod plachtami. Malá velikostní redukce proběhla i v kuchyňském koutu, který bývá u lodí této délky viditelně větší. Lednice si zachovala standardní velikost 190 litrů s možností horního i předního vstupu. Naopak je zde k dispozici méně úložného místa a skříněk nejen v samotném kuchyňském koutu, ale i v salonu. Nicméně všechny tyto změny a kompromisy jsou na sportovně orientované plachetnici běžné a všechny přispívají k většímu plachet-

TECHNICKÉ ÚDAJE

Beneteau First 44	Cruiser	Racer
Celková délka	14,15 m	14,65 m
Délka trupu	13,15 m	13,15 m
Délka na vodorysce	12,82 m	12,82 m
Šířka	4,25 m	4,25 m
Ponor	2,15 m	2,5 m
Balast	3 300 kg	3 000 kg
Výška stěžně dural	19,5 m	19,5 m
Výška stěžně karbon	21,2 m	21,2 m
Hmotnost	10 300 kg	9 800 kg
Palivová nádrž	220 l	220 l
Nádrž na vodu	330 l / 570 l	200 l
Motor	Yanmar Diesel 57 HP	
Oblast plavby / počet osob	A / 12, B / 12, C / 14	
Architekti	Naval Architect, Roberto Biscontini	
Design	Lorenzo Argento	
Cena	od 335 000 EUR bez DPH	
Plachty / stěžně	dural	karbon
Celospírová hlavní plachta	53 m²	61 m²
Gena	53 m²	56 m²
Code 0	95 m²	105 m²
Genakr	170 m²	190 m²
www.bemexboot.cz		

Navigační stůl je situován tak, aby navigátor mohl zároveň komunikovat s kokpitem.

First 44 má k dispozici dvě koupelny s toaletou.

třebné údaje. Pro sportovní plavbu jej můžete doplnit ještě o sedmipalcový displej umístěný na stěžni. Precizně je provedený celý navigační panel u každého kormidla v černé barvě, ve kterém jsou všechny displeje a tlačítka pro ovládání čerpadel balastních nádrží, světel a zadní platformy zcela zapuštěné. Nic tak nenarušuje práci s kormidlem a pohled na přístroje.

U moderních sportovních jachet se stále častěji setkáváme se dvěma kormidelními listy. Je to především kvůli tvaru zadního trupu a lepší reakci kormidla při plavbě v náklonu, kdy je větší část jednoho kormidla prakticky z vody venku. V této třídě tomu není jinak a dva kormidelní listy jsou zde viditelné už při stání v přístavu. Díky nim loď velmi rychle a hladce reaguje na jakékoliv změny kormidla. Na této lodi autopilota nebudete chtít používat, protože sebemenší pohyb kormidla je ihned citelný a díky výkonu plachet je změna viditelná i v rychlosti. S testovanou lodí v provedení cruiser s hlavní plachtou a code 0 jsme při stabilním větru patnáct uzlů běžně dosahovali rychlostí mezi jedenácti a dvanácti uzly při 60 až 62 stupních AWA. Práce s code 0 nebo genakrem už sice vyžaduje nějakou zkušenost a koordinaci posádky na přídi, kdy je občas nutné při halze plachtě na druhou stranu pomoci, ale tato loď chce zkrátka plout. A rychleji než jiné. Lodi svědčí spíše střední a silnější vítr do dvaceti uzlů, ve kterém můžete bez problémů naplno využít výkon plachet bez nutnosti refování. V takových podmínkách pak výrazně pomůže používání balastních nádrží, kdy je plavba stabilnější.

Loď Beneteau First 44 by se dala shrnout jedním slovem. Efektivita. Možnost výběru ze dvou odlišných výkonnostních provedení, ve kterých i standardní verze v provedení cruiser zaručuje nadprůměrný výkon, uspokojí každého jachtaře a jeho očekávání. A o to při volbě plachetnice jde především. Při plavbě pod plachtami můžete ušetřit spoustu paliva i v situacích, které by dříve u plachetnice podobné velikosti vyžadovaly start motoru. Efektivně řešený interiér a rozmístění všech prvků na palubě i v podpalubí oceníte s každou posádkou. Tato efektivita ale rozhodně nepřichází na úkor designu nebo komfortu při plavbě. Toho si posádka stále užije víc než dost.

Text Adam Žídek
Foto Adam Žídek a Beneteau

inzerce

PARKER

Corsiva

BALT YACHT

www.wboats.cz

W BOATS

NOVÝ CLUBSWAN 80

MY SONG sbírá úspěchy

Nestává se tak často, aby zcela nová loď se zcela nově postavenou posádkou sklízela úspěchy v soutěžích, které jsou nabité konkurencí. U velké supersportovní luxusní jachty ClubSwan 80 pokřtěné jménem MY SONG se tak ovšem stalo.

Při pohledu na puristický design a hladkou palubu je těžké si představit, že ClubSwan 80 může sloužit i pro rekreační plavbu. Je to ale tak.

ClubSwan 80 je téměř čtyřiadvacet metrů dlouhá plachetnice, která je výsledkem spolupráce vskutku mezinárodní. Její koncept pochází z dílny finského výrobce Nautor Swan, po kterém dostala i název, nicméně na její finální podobě se podílela studia Juan-K Design a CFD development, interiérový design si vzala na starost Nauta, projektovým manažerem byl Ital Vittorio Volontè, kompozitovou strukturu trupu vyrobila společnost Pure Engineering, takeláž navrhl Scott Ferguson a zrealizovala firma Southern Spars, no a nakonec za vývojem plachet stojí společnost North Sails.

Úspěšná už od svého zrodu

Tato luxusní plachetnice na sebe upozornila při nejtvrdších závodech velkých lodí na světě, Maxi Yacht Rolex Cup, kdy skončila na stupních vítězů ve dvou etapách ze čtyř. Podobný úspěch si vysloužila i následující týden na akci s názvem Rolex Swan Cup. Tyto výsledky si pochvaluje i výkonný ředitel společnosti Nautor Swan Giovanni Pomati. Podle něj plachetnice MY SONG dokázala, že je závodním strojem dokonce i v IRC/ORC závodech. Pomati dále prozradil možnost, že by v následujících letech v závodech maxi jachet mohla soutěžit flotila minimálně pěti lodí ClubSwan 80.

Pokud MY SONG zrovna nestartuje v prestižních závodech, je interiér vybaven i pro delší pobyt na palubě s veškerým komfortem alespoň pro majitele.

Kajuty pro posádku či hosty jsou o něco méně komfortní, ale stále s vysokou mírou pohodlí.

Navzdory nepříliš velkým zkušenostem posádky s lodí dokázala MY SONG skončit první, respektive třetí ve dvou různých dnech Maxi Yacht Rolex Cupu. Vždyť tato loď byla dostavěna teprve v červnu. Jejím majitelem je italský miliardář se spoustou zkušeností v závodech maxi jachet, Pier Luigi Loro Piana. Ten se nechal slyšet, že příprava lodi trvala tři roky, a za tuto dobu neuplynul snad ani den, kdy by do projektu alespoň trochu přímo nezasáhl.

Pohodlná „limuzína“ nebo závoďák?

Celý projekt stavby odstartoval několika měsíci diskuzí nad tím, jak by měl vypadat trup i doplňky lodi. Varianta s pevným kýlem byla zamítnuta hned zpočátku, namísto toho investor i výrobce přistoupili k využití naklápěcího kýlu, neboť právě toto řešení nabízí nejlepší poměr výkonu a využitelnosti i mimo závody.

Tým Nauta následně začal s návrhem interiéru, jenž by plnil požadavky na pohodlnou plavbu, aniž by byla obětována rychlost a výkon při kláních maxi jachet. Přitom neponechal nic náhodě. Nábytek v interiéru je vyroben ze směsi uhlíkových vláken a kompozitu z lněného vlákna a je možné jej snadno a rychle odstranit.

Loď tak může vyrážet na závody zcela odlehčená. Na břeh, respektive někam do skladu je možné vynést postele, pohovky a křesla, troubu, toaletu a dokonce i klimatizaci. Šatní skříně mají podobu lehkých pytlů ze síťoviny, visících na tyčích, jež jsou integrální součástí

Trup je vybaven naklápěcím kýlem s hmotností šest tun.

Takeláž je podřízena maximálnímu výkonu včetně vysouvacího čelenu.

boků lodi. Zajímavé je, že z cestovní na závodní loď se dá MY SONG přestavět ve dvou lidech za pouhé dva dny.

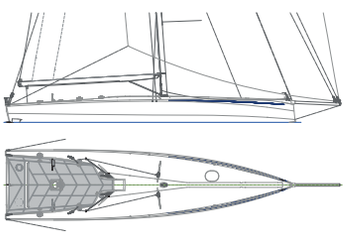
Nový ClubSwan na závodech one-design

Plachetnice ClubSwan byly vždycky spojovány se závody jachet, a to konkrétně se závody typu one-design. Zde existují poměrně přísně stanovená pravidla, například že majitel musí být zároveň kormidelníkem a lodě musejí mít jednotné parametry. Ale právě tato pravidla vytvářejí z one-design závodů přátelskou soutěž probíhající v rytířském duchu.

Tým ClubSwan Racing připravil celosvětovou sérii akcí, které bude moci dobře využívat právě i nová jachta. Navíc pro ni vyvíjí okruh na míru. ClubSwan 80 je zkrátka řešení pro one-design závodění na nejvyšší úrovni, jež však jejich movití majitelé současně mohou využít jako výletní loď pro svoji rodinu a přátele.

Text Pavel Kreuziger
Foto Nautor Swan

V módu cruising je i plnohodnotný sporák s troubou.



TECHNICKÉ ÚDAJE

ClubSwan 80

Celková délka	24,7 m
Šířka	6 m
Ponor	4,75 m
Hmotnost	19 000 kg
Hmotnost kýlu	6 000 kg
Plocha plachet	447 m^2
Konstrukční materiál	karbonový kompozit

Pokud se jede na regatu, veškerý nábytek i kuchyňské vybavení musí z lodě ven. Přestavbu zvládnou dva lidé za dva dny. Zůstane jen holá karbonová skořepina.

boot
Düsseldorf
MY
LOVE
IS
HERE
21–29 JAN 2023
Book your
ticket now at
boot.com
Informace pro návštěvníky,
prodej vstupenek, komplexní cestovní služby:
Veletrhy Brno, a. s. _ Miroslav Kožnar _ Výstaviště 1 _ 603 00 Brno
Tel. +420 541 159 190 _ GSM +420 602 594 810
mkoznar@bvv.cz
www.bvv.cz/veletrhy-v-zahranici/cestovni-sluzby
Messe
Düsseldorf

WING 100

Okřídlený obr z říše zelených snů

V září letošního roku představila nizozemská loděnice Royal Huisman projekt WING 100, pod nímž se skrývá obří škuner o délce sto metrů. Konstrukce lodě vychází z nejmodernějších technologií a podle slov výkonného ředitele loděnice Jana Timmermana by se ještě před deseti lety nedal takový projekt realizovat. Koncept WINGU 100, který využívá všechny dostupné technologie loděnice Royal Huisman, je natolik pokročilý, že umožní budoucímu majiteli vše, o čem jen může jachtař snít, aniž by nadměrně zatěžoval životní prostředí.

Stěžně jsou otočné s profilem křídla a nesou solární panely s plochou téměř pět set metrů čtverečních.

Nizozemská loděnice Royal Huisman si v jachtařském světě vydobyla obdiv a respekt stavbou plachetních megajachet s aluminiovými trupy. V roce 2004 postavila pro internetového magnáta Jamese H. Clarka klasicky tvarovaný třístěžňový škuner ATHENA o délce devadesát metrů a v roce 2020 dodala osmdesát jedna metrů dlouhý, moderně řešený škuner SEA EAGLE II. Vznikl zde i projekt 410 plavidla o délce osmdesát pět metrů, nicméně WING 100 překonává vše, co doposud společnost Royal Huisman na polích obřích plachetnic vykonala. Pro srovnání, čajový klipr CUTTY SARK má délku šedesát pět metrů a slavné ocelové čtyřstěžňové barky linky Flying P na přelomu 19. a 20. století pak byly délkou sto čtrnáct metrů jen o málo větší.

Není to však jen velikost, která posouvá WING 100 do říše snů. Je to celkové pojetí plavidla, které za použití pokročilých technologií důsledně vychází z environmentálního hlediska a klade si za cíl vytvořit loď, která by byla funkčnější, účinnější, z principu levnější v provozu a přitom pohodlnější a šetrnější k životnímu prostředí než motorová megajachta.

Ekologické hledisko a snadné ovládání

Odpověď na otázku, jak dosáhnout takového plavidla, nalezla loděnice Royal Huisman ve škunerovém oplachtění s profilovými stěžni (wing mast rig). Spotřeba uhlovodíkových paliv a velká emise skleníkových plynů jsou neodstranitelným průvodcem provozu velkých motorových jachet. Velké plachetní jachty mnohem méně zatěžují životní prostředí a právem si vydobyly „zelenou" image, obzvlášť když se s nimi skutečně plachtí. Rozvinutí konvenčních plachet, jejich ovládání a opětovné svinutí vyžaduje čas a úsilí zku-

Podmínkou pro používání plachet i při krátkých plavbách je jejich snadné ovládání. V tomto případě jde o rolování do ráhen, což umožňuje rychlé a bezpečné regulování plochy plachet dle aktuálních podmínek.

šené posádky. Výsledkem je, že kratší trasy uskutečňují plachetní megajachty pod motorem. Ačkoli mají štíhlejší trupy než motorové jachty a spotřeba paliva je menší, dopad na životní prostředí je stále značný. Proto je jedním z nejvýznamnějších prvků konstrukce WING 100 takeláž, která sestává ze dvou otočných, aerodynamicky profilovaných stěžňů o výšce sedmdesát tři metrů, vyrobených firmou Rondal. Jedná se o ověřený koncept (otočné stěžně, doplňující svým profilem profil plachty, měly pro zvýšení účinnosti oplachtění již závodní katamarany v druhé polovině minulého století), který skýtá řadu výhod.

Srovnání velikostí dosud největších projektů plachetnic Royal Huisman

Přehled ekologických systémů projektu WING 100

- Díky účinnému a snadno ovladatelnému oplachtění šetří WING 100 během plavby 20 % energie oproti konvenční motorové jachtě.
- Pod plachtami dodává vodní generátor výkon 200 kW, což je ekvivalentní roční spotřebě paliva 40 000 l.
- Solární panely o celkové ploše 480 m^2 jsou osazeny na karbonových stěžních Rondal s denním výkonem 250 kW, což každoročně šetří dalších 20 000 l paliva.
- Hlavní plachty a stěhovky mohou být rozvinuty během několika minut, takže plachtění je snadná volba. Výsledkem je průměrná úspora 750 kW, což odpovídá roční úspoře 166 000 l paliva. Elektrický systém zaručuje pružný a ekonomický elektrický pohon, pokud loď nepluje pod plachtami, a šetří další energii.
- Navíc velká nejmodernější baterie zajišťuje, že nic ze zelené energie nepřijde nazmar. Její výkon omezuje používání motorgenerátorů a zaručuje tichý chod jak při kotvení, tak při plachtění.
- Systém WING 100 je navržen k celkové roční úspoře 225 000 l paliva ve srovnání s konvenční motorovou megajachtou.
- Systém umožňuje konverzi generátorů na jiná paliva nebo jejich náhradu vodíkovými palivovými články.

Zaprvé, dvě totožné hlavní plachty mohou být rozvinuty během několika minut, takže plachtění je snadnou volbou. Též stěhovky, pokud jsou zapotřebí, se dají snadno rozvinout a vytrimovat. Takeláž poskytne rychlost a účinnost, stejně jako pohodlné ovládání na dálku. Pokud roste síla větru, dá se plocha plachet rychle zmenšit. To zaručuje, že úhel náklonu je bez námahy posádky omezen a poskytuje jak majiteli, tak hostům plavební komfort. Pokročilé ovládání lodě zajišťuje, že je neustále v pohotovosti jak pro krátké přejezdy, tak pro dlouhé přeplavby, a navíc odmění majitele a hosty pocitem, že jsou na palubě té nejekologičtější megajachty na světě.

Neotřelý a dramatický vzhled

Kromě nekonvenční takeláže, výjimečných výkonů a jednoduchého ovládání plachet reprezentuje WING 100 svým exteriérem skutečnou megajachtu budoucnosti. Při pohledu na toto velkolepé plavidlo nikdo nemůže zůstat chladným. Obzvlášť když si představí, jak se loď objeví na horizontu, rychle se zvětšuje a přežene se rychlostí větší než čtyřiadvacet uzlů na cestě k dalšímu exotickému cíli.

Se svislým, nahoře rafinovaně zaobleným klounovcem a maximální délkou ve vodorysce vyhlíží WING 100 naprosto suverénně,

TECHNICKÉ ÚDAJE

WING 100

Typ jachty	škuner s profilovými stěžni
Celková délka	100 m
Design exteriéru	studio Dykstra Naval Architects a Mark Whiteley Design
Design interiéru	Mark Whiteley Design, Design Builder Royal Huisman
Kajuty	12 hostů + chůva/učitel + 16 členů posádky
Použitý materiál	aluminium
Maximální rychlost	více než 24 uzlů
Takeláž	karbonové kulatiny Rondal
Ovládání plachet	Integrated Sailing System Rondal

www.royalhuisman.com

Konstrukční rychlost při plavbě na plachty je projektována na obdivuhodných čtyřiadvacet uzlů.

živočišně a mocně. Nástavbovou a hlavní palubu korunuje elegantní rozmáchlý kapitánský můstek, jenž nabízí nenucenou relaxaci a piknikové posezení. Schody těsně před dvojitým kormidelním stanovištěm umožňují přístup na můstkovou palubu – ve skutečnosti polopalubu mezi hlavní palubou a kapitánským můstkem, z něhož je vynikající výhled, aniž by tím bylo nějak omezeno pohodlí a pohoda hostů níže.

Velkorysý interiér podle požadavků zákazníka

S dlouhou vodoryskou a značnou šířkou v oblasti nástavby, hlavní paluby a kapitánského můstku skýtá WING 100 rozsáhlý obytný prostor pro hosty a pro jejich aktivity, jak v podpalubí, tak na rozlehlých palubách. Interiér je chytře navržen tak, aby poskytoval na zakázku upravené a klidné prostory pro majitele i pro jeho rodinu či hosty až do počtu čtrnáct osob. Ubytovací paluba obsahuje kromě majitelského apartmá, apartmá VIP a dalších pěti kajut pro hosty též kajutu pro chůvu či učitele. Prostorné, světlé a vzdušné ubikace posádky se nacházejí v přídi. Na hlavní palubě je k dispozici jídelna pro šestnáct osob, venkovní i vnitřní bar, společenská místnost, vzadu další piknikové posezení a celá řada ostatního vybavení. Na zádi se též nachází prostorná odpočinková paluba se schody vedoucími na velkou plážovou a koupací plošinu. Kapitánský můstek nabízí atraktivní možnosti ke konání neformálních obědů a schůzek na vysoké úrovni. Všechny tři obytné paluby jsou propojeny kromě

Díky plánovaným rychlostem se nepočítá s tím, že by přední paluba byla využívána během plavby na plachty, proto je zcela čistá jen se subtilním zábradlím.

schodů i výtahem. Jejich uspořádání, barevné provedení čalounění a další interiérové prvky si může zákazník zvolit podle vlastního vkusu.

Další ekologická pozitiva

Účinné a snadno ovladatelné oplachtění projektu WING 100 umožňuje plachtit i na těch nejkratších trasách. Pokročilé plachetní schopnosti dovolují podstatné energetické úspory oproti motorové jachtě srovnatelné velikosti. Elektrický pohonný systém se vyznačuje vysokou účinností a dá se snadno přizpůsobit alternativním zdrojům, jako jsou nové druhy paliv nebo vodíkové palivové články. Kromě vodního generátoru slouží k napájení palubní elektrické sítě a k dobíjení akumulátorů solární panely, které jsou umístěny na profilových stěžních a mají celkovou plochu čtyři sta osmdesát metrů čtverečních. Zcela přepisují pravidla pro konstruování zelených energetických systémů se záměrem ušetřit podstatnou část paliva ve srovnání s konvenční megajachtou podobné velikosti. Systém eliminuje skleníkové plyny.

Výkonný ředitel loděnice Royal Huisman Jan Timmerman dodává: „Udržitelnost je kriticky důležitá pro nás všechny a pro příští generace. Majitelé jachet a jachetní průmysl si očividně přejí podílet se na omezení environmentálního dopadu a využívání dostupných přírodních zdrojů. Je pak skutečností, že úroveň dosažených výsledků velmi kolísá. Ve společnosti Royal Huisman víme, že někteří zákazníci pozitivně podporují týmy, jež se věnují takovým návrhům a konstrukcím, že rozlišují například stavbu efektivnějších superjachet nebo uplatnění obnovitelných zdrojů energie. Někdy ale to samozřejmé není tak samozřejmé jako třeba neomezené zdroje větrné energie."

Pár střízlivých slov na závěr

Jak již bylo naznačeno, článek vychází z tiskové zprávy a doprovodných materiálů, jež loděnice Royal Huisman zveřejnila v září 2022, přičemž neustálé odkazy na ekologičnost projektu WING 100 jsou firemními citacemi. Bohužel z toho vyplývá, že WING 100 je součástí zeleného snu, z něhož se právě v těchto měsících Evropa bolestivě probouzí.

Ačkoli se firemní podklady neustále odvolávají na úspornost provozu, vyhýbají se skutečným provozním nákladům, které gigantické plavidlo svému majiteli přinese. Když uvážíme, že stejným komfortem a luxusem jako WING 100 disponuje padesátimetrová konvenční motorová megajachta, a přidáme neustále rostoucí ceny kotvení v marinách, pak u WINGU 100 budou náklady na provoz výrazně vyšší. Z tohoto zorného úhlu je WING 100 prostě projektem ze zeleného snu, který ovšem se skutečnou realitou provozu má jen pramálo společného.

Na druhé straně je WING 100 nepochybně ambiciózní a úžasný projekt, který jako výhled do budoucnosti obstojí sám o sobě a nepotřebuje se opírat o ekologické berličky. Tím, že se o ně opírá, si jen škodí, neboť prozrazuje, že nejde o projekt zdravé obchodní politiky, ale spíše o úlitbu zelené ideologii. Na škuner tohoto typu bude na moři nepochybně nádherný pohled.

Text František Novotný
Foto Royal Huisman

inzerce

Jižní průliv do atolu Fakarava

SE SNĚHURKOU KOLEM SVĚTA

Souostroví Tuamotu

Je 30. července 2022 a já jsem na ostrově Tahuata na Markézách. Ráno jsem ještě vyrazil do vesnice na „nákup“, tedy nafasovat zásoby ovoce na cestu. Od svého kamaráda Mohuda jsem dostal výměnou za staré lano citrony, grepy, manga i banány. Je toho několik tašek a celé dopoledne je nosím k přístavišti do dinghy.

Ve čtrnáct hodin vytahuji kotvu a vyplouvám kurzem jihozápad směrem k souostroví Tuamotu, kde nejbližší ostrov je vzdálen 400 námořních mil. Vítr je příznivý z boku kolem patnácti uzlů, takže si opět po delší době užívám skvělý jachting. Jenže to končí po setmění, je černá tma s viditelností nula a pouze na radaru registruji množství dešťových mraků. Jakmile se ke mně přiblíží, přichází i poryvy větru přes dvacet pět uzlů, proto musím rychle refovat obě plachty. Po hodině spadne vítr na dvanáct a je klid. Hlavní plachtu nechám již na 1. refu a vše koriguji pouze genou, protože po hodině přijde další mrak s větrem a poryvy. Takto to pokračuje celou noc i následující den. Třetí den je sice bez deště a poryvů, avšak vítr se stočí na předoboční, takže nemohu plout na nejbližší ostrov, ale odpadám od větru a tím si prodloužím plavbu o dalších 100 mil. Poslední dva dny jsem měl problém s dobíjením baterií. Přestože svítí slunce, tak solíry dobíjejí velmi málo. Nechápu proč a používám proto k dobíjení pomocný ruční generátor Honda. Třetí den ke mně totiž přiletěl mořský pták a usadil se právě na solárech. Rád jsem ho svezl a vůbec mě nenapadlo, že pokálí celý jeden panel, což způsobí tuto nepříjemnost. Objevil jsem to samozřejmě až po zakotvení.

Poslední čtvrtou noc jsem již musel sundat hlavní plachtu a plout jenom na malý kapesníček

geny. Vítr je slabý a dalo by se krásně plachtit, ale musím regulovat rychlost, abych připlul k atolu až za denního světla. Doporučení je totiž následující: vplouvat či vyplouvat do a z laguny pouze za denního světla tak, aby bylo slunce v zádech a byla dobrá viditelnost na korálové hlavy před přídí. K tomu ještě přesně v nejvyšším nebo naopak nejnižším stavu vody k přílivu nebo odlivu, kdy se zastavuje proud. Ten bývá v průlivech do atolů kolem tří až čtyř uzlů. Rozdíl mezi odlivem a přílivem je zde pouze kolem šedesáti centimetrů, avšak když se obrovská masa vody z vnitřní laguny začne hrnout do jednoho či většinou do dvou průlivů, tak je to doslova tekoucí řeka. Zatím nemám s vnitřními lagunami dost zkušeností, tak jsem zvědavý na nové zážitky.

Autor na Fakaravě

Po čtyřech dnech plavby se tedy k ránu konečně blížím k atolu Makemo. Ten má podle mapy poměrně široký průliv do laguny, jsem tedy plný očekávání. Podle tabulek je právě příliv, takže pojedu s proudem a také vítr mě tlačí dovnitř. Z opatrnosti sbalím plachty a na motor se blížím k průlivu. Před ním je vidět zpěněná voda, jako když se vaří. To vlny z oceánu naráží do proudu do laguny. Chvíli to se mnou hází a musím kormidlem rychle reagovat, abych držel směr uprostřed kanálu. Po chvilce mě uchopí čtyřuzlový proud a doslova vletím do vnitřní laguny, tam za kardinálním znakem zatočím doprava na kotviště, kde stojí dalších pět lodí. Spustím kotvu na hloubce pět metrů do písku. Kolem je několik korálových hlav a musí se vždy pečlivě vybírat místo na kotvu. Voda je neuvěřitelně průzračná, jaký rozdíl oproti Markézám, kde byla hodně zelená nebo zakalená od horských řek. Takže první zkušenost s lagunou je pozitivní a vydám se člunem do blízkého městečka. Je zde škola, kostel, obchod se základními potravinami a malé snacky neboli restaurace, kde si dám skvělý steak

Kotviště na atolu Makemo

Pláž na atolu Makemo

z tuňáka. Ovoce či zeleninu nemají, protože tady rostou pouze kokosové palmy a vše ostatní se dováží lodí z Tahiti. Panuje zde mír a klid, žádný stres. U každého domku stojí veliké nádrže na zachytávání dešťové vody, protože to je jediný vodní zdroj. Vodu k pití pro místní vyrábí odsolovací zařízení, kde je na malém domečku vyvedený kohout a každý si sem zadarmo dojde s kanystrem pro pitnou vodu. Elektrický proud vyrábí centrální dieselový generátor a pro domorodce je opět zdarma. Já mám samozřejmě odsolovací zařízení a vody dostatek. Na Markézách si však mnoho jachtařů jezdilo pro vodu na břeh. Tam všude byly vyvedené kohoutky na pitnou vodu a bylo jí dostatek z horských řek. Zde to však je veliký problém a pitná voda zde bude mnohým chybět.

Kousek od mého kotviště je malý korálový útes, takže zajedu si tam s dinghy na první šnorchlování a jsem nadšený. Pestrost i rozmanitost korálů je obrovská, takže se těším na objevování zdejšího podmořského světa. Po třech dnech tedy opět vypluji na oceán a pokračuji podél atolu k jeho severnímu průlivu. Po konzultaci s jedním jachtařem, který to zde dobře zná, mi totiž rozmluvil plout vnitřní lagunou. Je tu mnoho korálových hlav nízko pod hladinou a musí být dobrá viditelnost a neustále někdo stát na přídi a hlídat. Při vzdálenosti třicet mil to není vůbec žádná legrace. Proto si v klidu přeplachtím třicet mil na severozápad. Dvě míle před průlivem se ale vše staví proti mému úmyslu vplout do laguny. Přichází černý mrak se silným deštěm a větrem pětadvacet uzlů. Viditelnost je sotva na příď a všude kolem se vaří voda s vlnami do výše kokpitu. Okamžitě otáčím a vracím se na moře, kde počkám půl hodiny, než přejde déšť. Obloha se již nevybere, ale aspoň je

Delfíni v průlivu Tiputa

trochu vidět. Pod šedými mraky a v šedém moři tedy znovu mířím do laguny. Tentokrát jedu proti odlivu, se protiproudem se pomalu probíjím dovnitř. Asi po dvaceti minutách proud slábne a trochu se rozjíždím a pak již opět točím na kotviště. To je zde značené na hloubce přes dvacet metrů a i tam je mnoho tvrdých korálů. Takže kotva jede na dno a budu doufat, že ji bez problémů vytáhnu. Bylo to tak akorát na čas, protože se už stmívá a přichází černá tma.

Potápěčské centrum na Fakaravě

Ráno po probuzení se však nemohu vynadívat. Čisté nebe, žádný vítr, kolem průzračná voda s viditelností dvacet metrů a kam oko dohlédne, je množství korálových útesů. Okamžitě beru šnorchl a plavu k největšímu. Jakmile se přiblížím, začne kolem kroužit útesový žralok černocípý a po chvilce další a další. V podstatě neustále kolem mě krouží dva až čtyři kusy a zvědavě si mě prohlížejí. Dodržují však pětimetrový odstup a kdykoliv se snažím přiblížit, odplují. Ti největší měří na délku asi 150 centimetrů, ti ostatní tak 120. Korálový útes je obrovský a opět velmi barevný a samozřejmě je všude kolem spousta ryb. Nesmírně si to užívám a strávím pod vodou mnoho hodin, pokaždé na jiném útesu. Stejná nádhera mě čeká i na pevnině. Kolem laguny je úzký prstenec vyčnívající nad hladinu a na něm rostou kokosové palmy. Pláž tvoří bílý korálový písek a v malé hloubce kolem třiceti centimetrů neustále krouží mladí žraloci, kteří se zde cítí bezpečně před velkými. Nějak takto si můžeme představovat onen pomyslný ráj. Jenže žít tady by asi nebylo jednoduché. Natrhat kokosy je pro mě problém, protože na kmen vysoký deset metrů prostě nevyšplhám, takže pouze sbírám ty na zemi, kde jsou však spadané jen staré přerostlé kokosy, které se již většinou nedají jíst. Výjimečně najdu nějaký spadlý, který je ještě poživatelný.

Po čtyřech dnech v panenské přírodě zase vyplouvám na oceán a směřuji k pětačtyřicet mil vzdálenému atolu Tahanea. Fouká zadní vítr dvacet uzlů, pluji pouze s genou a tak trochu se obávám, jak to bude vypadat v průlivu, který je otevřený na sever přímo proti větru. Zjišťuji, že čekat na nějaké časy je nesmysl, a prostě to musím proplout, dokud je světlo. Dvoumetrové vlny od větru se asi půl míle před průlivem potkávají s odlivem. Voda se doslova vaří a bílá

Západ slunce na Tikehau

Bouřka nad atolem Makemo

pěna je všude kolem. Pod plným plynem se různě točím zleva doprava, ale postupuji dopředu. Jakmile propluji tento vařící kotel, nastávají jenom pravidelné protivlny, které pomalu zdolávám rychlostí dva uzly. Po půl hodině protiproud slábne a pomalu se rozjíždím a zatáčím na kotviště. To je dokonale chráněné před větrem palmovým prstencem a na klidné hladině spustím kotvu. Tento atol nemá v blízkosti žádné větší útesy, ale na břehu si aspoň najdu několik kokosů.

Další přeplavba mne čeká na atol Faaite a musím urazit čtyřicet mil. K večeru přišel silný zadní vítr, takže se rozhoduji, zda plout do laguny, která má otevřené kotviště bez ochrany proti tomuto směru větru a pravděpodobně zde budou vysoké vlny, nebo pokračovat na další atol, ke kterému bych ale doplout do setmění nestihnul. Volím tedy první možnost a opět se dramaticky probiju do laguny proti větru i proudu a na kotvišti musím vypustit celý osmdesát metrů dlouhý řetěz. Stát proti třicetiuzlovému větru a houpat se v jeden a půl metrových vlnách je hodně nepříjemné, obzvlášť, když mám za zádí korálový útes lemující okraj laguny. Naštěstí v noci vítr slábl a zmenšovaly se i vlny. Usnul jsem až k ránu, kdy houpání polevilo. Ráno tedy na nic nečekám a přepluji na další atol Fakarava, který bude již dobře chráněný proti převládajícímu východnímu či severovýchodnímu větru. V průlivu mě kupodivu nečekají žádné vlny a proud je pouze něco málo přes jeden uzel. Na pravém břehu stojí několik krásných bungalovů a je zde potápěčské centrum. Tento průliv je totiž považován za jeden z nejkrásnějších kvůli rozsáhlému korálovému útesu. Na kotvišti je šest mooringových bójí, které jsou obsazeny, takže musím opět na kotvu. Ihned se vypravím se šnorchlem prozkoumat korálový útes, který začíná metr pod hladinou a padá do hloubky dvaceti metrů. Při jeho úpatí se líně pohybují desítky černocípých žraloků a čekají, co jim přinese proudící voda z oceánu. Dosud jsem tolik žraloků pohromadě neviděl a jejich populace zde se odhaduje na sedm set kusů. Však hned druhý den jsem šel na ponor s potápěčským centrem, abych poznal zdejší lokalitu. Žraloky pozorujeme jako z tribuny na stadionu a je to nádherný zážitek. Každý den potom několik hodin šnorchluji nebo se potápím s francouzským jachtařem Davidem, který je také sám, a děláme si buddy navzájem. Zůstanu tady dva týdny a užívám si každodenní potápění. Potom nás všechny na kotvišti v noci zastihne bouře od severu, která s sebou přinese třicetiuzlový vítr a dvoumetrové vlny. Celou noc se všichni houpeme a čekáme na světlo. Já cítím obrovské rány od řetězu, protože se určitě zamotal na dně do korálových hlav. Při obrovské ráně vyběhnu na palubu a mám strach, že se přetrhl kotevní řetěz. Naštěstí to odnesl pouze zkracovací kotevní hák, který používám na korekci tahu na kotevní vrátek. Tento hák je navázán na silné lano, které tlumí zvuky procházející řetězem od dna a také šetří uložení kotevního vrátku. Kdyby se přetrhlo toto lano, tak se nedivím, ale že se narovnal nerezový kovaný hák s vysokou pevností, to je mi tedy záhadou. Po rozednění mám proto v plánu přeplout šest mil na okraj laguny a schovat se do závětří. Jenže nedokážu vytáhnout řetěz. Ten je zaseklý na dně v hloubce dvanácti metrů. Zkouším se na šnorchl podívat na situaci, ale voda je tak zkalená, že nic nevidím. Až v poledne se mi podaří vymanévrovat s řetězem, vytáhnout kotvu a konečně přeplout do klidné zátoky, kde pro změnu využívají silného větru kitesurfeři, kterých je zde opravdu hodně, a na břehu stojí jejich základna. Další den po změně směru větru přepluji po značené plavební dráze na sever laguny k vesnici Roa-

Šnorchlování na Makemu

Podmořský svět na Fakaravě

tava. Zde je letiště, několik malých a drahých hotelů a hlavně obchod, protože už potřebuji doplnit zásoby. Nabídka v minimarketu je opět pouze základní, ale pro mě dostačující. Jsem smířen s tím, že ovocné hody z Markéz na delší dobu skončily.

Další zastávkou je pustý atol Toau, který je pustý neobydlený až na Mortona Palmera. To je velmi zajímavý muž. Před čtyřmi lety se rozhodl totálně změnit svůj život a odstěhoval se na tento atol, kde má jeho rodina veliký pozemek. Pomalu zde začal budovat zázemí, přístřešek jako kuchyň a sklad nářadí, malou boudu na přespání a hlavně založil eko farmu. Dnes má sto dvacet slepic, tři prasata a včely. Vejce a med prodává na Fakaravě, kam dojíždí jednou za dva týdny. Tento skromný příjem mu stačí na obživu a pomalu zde buduje eko lodge, malé bungalovy pro turisty, které nelákají luxusní drahé resorty, ale chtějí ochutnat samotu džungle, bez civilizace, pouze pod kokosovými palmami na břehu průzračné laguny. Strávil jsem s Mortonem tři příjemné dny a pomohl jsem mu budovat základy bungalovů, přičemž jsem se dozvěděl mnoho z místního života.

Pak pokračuji přes atol Apataki na největší z atolů – Rangiroa vzdálený osmdesát mil, takže musím plout přes noc se zadním větrem dvacet uzlů, a ráno již vplouvám průlivem Tiputa na bezpečné kotviště. Tento průliv je opět oblíbené místo potápěčů a při ponorech jsem zde poprvé viděl žraloka kladivouna i rodinku delfínů plující metr okolo mě.

Poslední zastávkou v souostroví Tuamotu je atol Tikehau, kde je pro změnu čisticí stanice pro manty, tedy opět skvělé potápění. Z tohoto atolu je to již pouze dvě stě mil na Tahiti, a tak s příznivým bočním, až zadobočním větrem přepluji na tento hlavní ostrov Francouzské Polynésie. Tentokrát jsem měl při plavbě konečně štěstí na rybolov a zasekl jsem obrovskou, půldruhého metru dlouhou dorádu. Půl hodiny jsem s ní bojoval a přitahoval k lodi. Jenže při vytahování mně chyběly druhé ruce a upadl mi vytahovací hák do vody. Bez něj nebyla šance dorádu vytáhnout, takže půl metru od lodě jsem se s ní musel rozloučit.

Tuamotu je nejdelší souostroví atolů na světě. Je možné zde plout několik sezon a užívat si naprostou samotu nebo výhody civilizace v turistických centrech a v potápěčských lokalitách. Projevují se tu vysoké ceny v obchodech či restauracích. Ty jsou v podstatě více než dvojnásobné oproti cenám u nás. Při cestování jako turista letadlem zaplatíte vysoké částky za letenky a ubytování. Jenže Francouzská Polynésie je prostě jedinečná a určitě stojí za návštěvu. Já jsem byl na Tuamotu dva a půl měsíce a zdaleka jsem neproplul všechny atoly. Na Tahiti jsem zakotvil v zátoce Phaeton, udělal nutnou údržbu a 12. října odlétám na dvouměsíční návštěvu do České republiky. Tuším však, že po návratu se na Tuamotu ještě vrátím.

Text a foto Miroslav Račan
www.snehurka-yacht.cz

inzerce

YachTom

Every Day
Sailing Day

Kompletní vybavení
pro lodě a posádku

Stará Kysibelská 43
360 09 Karlovy Vary

www.yachtom.com

GARMIN MARQ 2

Chytré hodinky, které budí obdiv

Garmin MARQ 2 je unikátní řada chytrých hodinek od známé americké značky. Spojuje jedinečné vlastnosti Garmin hodinek s prémiovými hodinářskými materiály a prvotřídním dílenským zpracováním. Výsledkem jsou chytré hodinky, které svým vzhledem i funkčními možnostmi budí obdiv. Celá řada obsahuje pět modelů, jednotlivě zaměřených na různé oblasti, ve kterých se značce Garmin podařilo vyniknout a svým způsobem se zapsat do historie. Mezi MARQ 2 hodinkami najdeme sportovní model Athlete, outdoorový Adventurer, jachtařský Captain, golfový Golfer a letecký Aviator. Vzhledem k zaměření časopisu blíže představíme jachtařský model MARQ 2 Captain.

Od navigací k luxusním hodinkám

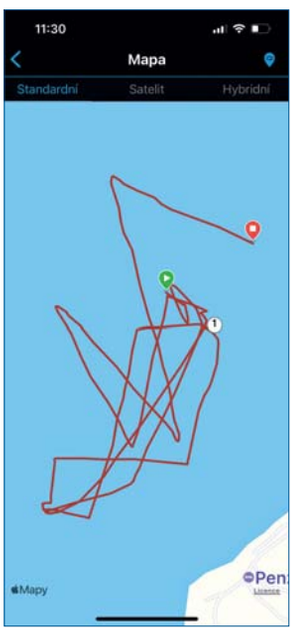
Americký Garmin byl řadu let známý jako výrobce GPS navigací. V souvislosti s poklesem zájmu o přenosné automobilové navigace se značka zaměřila na sportovní elektroniku a především sportovní, chytré GPS hodinky. Kromě sportu ale Garmin směřoval vývoj hodinek i do dalších oblastí, ve kterých je tradičně silný. Do těchto oblastí patří kromě sportu také právě outdoor, jachting, potápění, letectví nebo například oblast ozbrojených složek. Spolu s nabídkou více funkcí přišla i potřeba zvolit přístup k materiálům a technologiím, které využívají přední světové hodinářské značky. A právě tyto dovednosti Garmin naplno uplatnil u luxusní řady hodinek s označením MARQ 2. Řada MARQ 2 nabízí kombinaci chytrých, outdoorových

ATHLETE ADVENTURER CAPTAIN GOLFER AVIATOR

a sportovně všestranných funkcí v hodinkách s celokovovým pouzdrem z odolného titanu třídy 5 a případně v kombinaci s keramikou, odolnými safírovými sklíčky, koženými, tkanými nylonovými nebo celokovovými titanovými náramky.

MARQ 2 Captain jsou unikátní hodinky s jachtařskými funkcemi

Hodinky MARQ 2 Captain jsou navrženy v jachtařském stylu. Titanové tělo doplňuje keramická luneta a tkaný řemínek v námořnické modři. Hodinky disponují sadou jachtařských funkcí, mezi které patří funkce muž přes palubu, alarm na utržení kotvy, regatové stopky s unikátní virtuální startovní linií, asistent křižování, možnost ovládání autopilota, ovládání námořního audio vybavení značky Fusion či možnost bezdrátové komunikace s námořní elektronikou na lodi. A jedna maličkost navíc, originální ručičkový ciferník zobrazuje na pozadí času aktuální informace o počasí ve vaší marině. MARQ 2 Captain ale nejsou omezené jen na využití na lodi po dobu několika málo týdnů v roce. Jsou na první pohled k nerozeznání od klasických hodinek a hodí se pro celodenní nošení. Díky chytrým funkcím a propojení s chytrými mobilními telefony upozorní na důležitou schůzku či příchozí volání. Funkce Garmin Pay zvládne na bezkontaktních platebních terminálech nahradit platební karty vybraných českých bank. Všestranné sportovní funkce inspirují ke zdravějšímu životnímu stylu. Pro hodinky je maličkost zaznamenat běh, jízdu na kole, plavání, lyžování nebo dokonce i průběh triatlonu. Pokud patříte k vyznavačům golfu, přijdou vám vhod funkce golfového počítače, včetně zobrazení vzdáleností k jamce, greenu a dalším důležitým místům na hřišti.



Po závodě je možné vyhodnocovat trať.

Po skončení plavby máte podklady pro lodní deník.

Je možné sledovat a zaznamenávat i mnoho dalších údajů.

Hodinky MARQ 2 Captain se ovládají pomocí klasických tlačítek nabízejících komfortní ovládání i v extrémních podmínkách nízkých teplot nebo nepříznivého počasí, v případě potřeby, například pohybu v mapě, je ale možné k ovládání hodinek využít i dotykový displej. Použitý displej má navíc vysoký jas, syté barvy a skvělou čitelnost i pro uživatele se slabším zrakem.

Cena a dostupnost

Hodinky MARQ 2 Captain byly představeny v říjnu letošního roku a první kusy se objevují na českém trhu právě v těchto dnech za cenu 57 990 Kč.

www.garmin.cz

GALAPÁGY

S lachtany na jedné lodi

Málokdo odolá pohledu čtyřměsíčního miminka, a tak tváří v tvář naší Miriam jihnou i ti nejpřísnější úředníci. Tím, že jsem ji měla v náručí, se mi podařilo vyřídit odjezdové papíry z Panamy v rekordním čase patnácti minut. Jirka zatím na mole tankoval, abychom měli dostatek nafty na přeplavbu. 12. července jsme tedy mohli vyplout vstříc dalšímu dobrodružství. Tentokrát na Galapágy, ostrovy, které proslavil Charles Darwin a hlavně místní prehistoricky vyhlížející ještěři, obří suchozemské želvy nebo tučňáci.

Jako na chalupě

Protože prakticky nefoukalo, museli jsme celou dobu plout na motor. Díky tomu ale neměla loď náklon a tak byla celá plavba mnohem snesitelnější. Loď je pro nás jako chalupa. Manžel sice nemusí sekat trávu a dřevo na zimu, ale jinak se naše každodenní činnosti od pobytu v prázdninovém domě moc nelišily. Jirka se věnoval drobným opravám, protože na lodi je pořád co opravovat, děti hrály stolní hry a já krmila všechny ty věčně hladové krky. Přímo pod rukama mi mizely bábovky, chléb ani nestíhal vychladnout a dlouhou chvíli jsem si krátila výrobou marmelády a chutney z manga, kterého jsme měli na lodi z Panamy několik kilo.

Šest dní uteklo jako voda a tak jsme 18. června v pět hodin odpoledne oslavili překročení rov-

níku, velký milník pro každého mořeplavce. Následující den jsme konečně spatřili pevninu. Z paluby jsme pozorovali mlhou zahalené pobřeží, vyhlíželi úředníky a přemýšleli, co nás na těchto ostrovech asi čeká za dobrodružství.

Drahý špás?

Byli jsme zvědaví. Naše galapážská výprava se totiž započala už o čtvrt roku dříve v Čechách. S takovým předstihem je potřeba požádat o příslušná povolení. Ostrovy jsou jako národní park náležející k Ekvádoru ve speciálním režimu a s absolutní svobodou, které si na mořeplavectví cením nejvíce, na Galapágách vůbec nelze počítat.

Souostroví tvoří devatenáct sopečných ostrovů, větších než jeden kilometr čtvereční, a zhruba stovka menších. Předem jsme ale věděli, že zakotvit smíme s lodí pouze u třech z nich. Na San Cristobalu, Isabele a Santa Cruz. Po celou dobu budeme muset mít zapnutý AIS, pohybovat se budeme smět pouze mezi těmito třemi ostrovy a to vždy po předchozím odhlášení a následném přihlášení na dalším z nich. Nebudeme smět používat vlastní plavidla pro přepravu na břeh, lze využívat pouze místní water taxi a i když budeme mít fantastická místa prakticky na prahu, budeme si muset zaplatit služby galapážských cestovek, aby nás tam vzaly. A to jsme jen za příslušná povolení předem zaplatili 3 400 USD.

Velké želvy se nikdy neomrzí, i když jsou na Galapágách v moři i na souši.

Lachtani se na Galapágách prostě lidí nebojí.

Bude to vůbec stát za to? V mých nejhorších představách jsme se pohybovali pouze po vyasfaltovaných cestičkách, průvodce nás vodil za ručičku a všechna zvířata byla někde v dálce za plotem. Z Čech totiž vůbec nemáte možnost skutečně zjistit, co vás na Galapágách čeká. A dokud nezažijete tyto jedinečné ostrovy na vlastní kůži, nepochopíte, jak to zde funguje.

San Cristobal

Díky tomu, že jsme si povinně museli zaplatit agenta, probíhalo přihlášení hladce. Ihned po našem připlutí jsem se s ním spojila na vysílačce. Kolem třetí hodiny odpoledne přijel k nám na loď, přivezl nám funkční ekvádorskou SIM kartu a hromadu úředníků, tedy konkrétně z imigračního, z ministerstva zdravotnictví, z národního parku a bůhví odkud ještě. Sotva se nám vešli do kokpitu. Rozdal jim všem kopie našich dokumentů, chvíli mudrovali, pak sepisovali a nakonec razítkovali. Jen ten z národního parku

Při plavbě na Galapágy byl ještě kajak na svém místě.

si prošel loď, zajímal se o bezpečnostní vybavení lodě, jako je počet raket a záchranných vest, zda fungují fekální tanky, jaké používáme na lodi chemikálie – povolené jsou pouze biologicky odbouratelné prostředky, a jestli třídíme odpad. Za tři čtvrtě hodiny bylo hotovo a my konečně mohli na pevninu na pořádnou večeři.

Prvním pozitivním zjištěním bylo, že na Galapágách není draho, jak jsme čekali. Za šest dolarů jsme dostali čtvrtku grilovaného kuřete s rýží a polévku. Jak se později ukázalo, pokud nevyhledáváte luxusní restaurace, ale stačí vám standard pro místní obyvatele, příjemně se najíte za pět dolarů. To byla cena poledního menu sestávajícího se obvykle z ryby, krevet nebo kuřete s rýží, polévky a čerstvého džusu.

Lachtaní ostrovy

Naše děti ale víc než jídlo zajímali všudypřítomní lachtani. Galápago sice znamená želva, jsou to tedy „želví ostrovy", ale my bychom je pojmenovali spíše ostrovy lachtaní. Za želvami, tedy těmi suchozemskými, se totiž musíte vydat do hor, zatímco na lachtany narazíte prakticky na každém kroku. To jim na Galapágách patří pláže, veřejná prostranství, lavičky a prakticky všechno, co se rozhodnou obsadit. Hned první den po vylodění jsme se museli kolem skupinky lachtanů prosmýknout, abychom mohli vůbec pokračovat dále do města. Následující den jsme viděli celou skupinku na pláži. A byli jsme překvapení, že se nás vůbec nebojí. To je totiž to, co dělá Galapágy jedinečnými. Zvířata a lidi tu žijí v úžasné symbióze. Vy respektujete jejich osobní prostor a oni vás na oplátku nechají přijít opravdu velmi blízko. Od zvířat sice máte udržovat odstup asi tři metry, ale ve skutečnosti jste k nim mnohem blíž, protože to oni nedodržují odstup od vás. Někdy jsou vlezlí až moc.

Všude jsme četli, že si máme zatarasit plošinku na lodi, protože se na nich lachtani rádi vyvalují. A takového stopadesátikilového samce na své lodi opravdu nechcete. My máme ale plošinku poměrně vysoko nad vodou, takže se zdálo nemožné, aby se na ni nějaký vetřelec vydrápal. Jaké bylo tedy naše překvapení, když jsme po návratu z města zjistili, že máme oploutveného vrátného. Pohodlně se rozvaloval na badeplatu, tvářil se, jako by mu loď patřila a rozhodně nehodlal své místečko jen tak opustit. Skutečný i samozvaný majitel lodě na sebe chvíli vrhali nevraživé pohledy, poměřovali si autority, protože ve všem ostatním poměřování by náš kapitán se stokilovým samcem zřejmě prohrál. Nakonec se Jirka odhodlal k ráznému kroku. Chráněný, nechráněný, lachtan dostal pantoflí po zadku a milostivě se odporoučel otravovat chvíli zas někoho jiného.

Želví farmy

Co by to ale bylo za návštěvu Galapág, kdybychom neviděli želvy. Hned následující den jsme si tedy vzali místní taxi a nechali se odvézt na takzvanou želví farmu. Želvy sice žijí na Galapágách volně, ale lidé na farmách se starají, aby se udržela jejich populace. Krysy, které na Galapágy zřejmě zavlekli první návštěvníci, se totiž staly nepřítelem malých želviček. Ty nejsou schopné se krysím útokům bránit a hrozilo by tedy jejich vyhynutí. Záchranáři sbírají želví vajíčka a po vylíhnutí umisťují mláďata do speciálních kotců. Teprve, když je želva schopná škůdcům odolat, je vypuštěna zpět do volné přírody. Protože se jim ale na farmách líbí, často tam dobrovolně zůstávají.

Moje obavy, jestli na Galapágách nějaká zvířata vůbec uvidím, se opravdu nenaplnily. Ve volné přírodě jsem sice želvu viděla pouze jednou, ale to bylo zřejmě dáno tím, jak per-

fektně jsou mezi listy a křovím maskované. Na farmách jsou jich ale vidět desítky, ne-li stovky. A opět platí, že se vás zvířata nijak nebojí. Lezou i po cestičkách, po kterých se pohybujete, a nijak se vám nevyhýbají. Maximálně, když uděláte nějaký rychlý pohyb, zastrčí hlavu do krunýře, ale za chvíli už zase zvědavě koukají, kde by našly nějakou potravu. Vyfotit se s takovou želvou sloní, která dosahuje délky až 1,3 metru a váží až 300 kg, je opravdu zážitek.

Abychom se zchladili po horkém dopoledni na farmě, vydali jsme se na vyhlášenou pláž Puerto Chino s bílým pískem a obrovskými vlnami, ve kterých s námi dováděli kdo jiný než opět lachtani. Na skalách lemujících pláž jsme mohli pozorovat modronohé tereje a Darwinovy pěnkavy. A tak jsme si odškrtli další z galapážských endemitů.

Snad všechny cestovky na ostrově nabízejí výlety za šnorchlováním. Určitě je dobré si některý z nich zaplatit, ale je i spousta míst, kam můžete sami, bez průvodce. Například v Darwinově zátoce na San Cristobalu. Právě tam jsme viděli naši první mořskou želvu. Všude jinde než na Galapágách, kdykoliv jsem potkala mořskou želvu, hned plavala pryč. Zde ale platí totéž, co u suchozemských zvířat, želvy se vás vůbec nebojí. Poklidně pokračují s krmením, koukají se vám z očí do očí a nechají se fotit a klidně i pohladit po krunýři, což se samozřejmě nesmí.

Ospalá Isabela

Po pár dnech bylo na čase prozkoumat další z galapážských ostrovů, proto jsme se odhlásili na San Cristobalu a kolem čtvrté odpoledne vypluli směr Isla Isabela. Foukal příznivý stabilní bočák o síle dvanáct až patnáct uzlů a my se po šestnácti hodinách plavby na plachty probudili na Isla Isabela. Každý z galapážských ostrovů se v něčem liší, ale Isabela se úplně vymyká. My jsme si ji přejmenovali na hipísácký ostrov. Částečně také díky našemu oblíbenému baru „Pink Iguana", kde jsme si mohli dát na pláži drink, povalovat se v hamakách a poslouchat jamování místních rádoby hudebníků. Hlavně jsme ale na Isabele měli největší pocit svobody. Půjčili jsme si kolo a projížděli se podél několikakilometrové písečné pláže, poflakovali se po ospalém městečku a nikde jsme nenaráželi na davy turistů ani obchody se suvenýry.

Snad kvůli nedostatku návštěvníků je také na Isabele všechno skoro dvakrát dražší než kdekoliv jinde, od poledního menu přes těch několik málo suvenýrů až po vodní taxi. To všude jinde stojí jeden dolar za osobu, jen na Isabele dva. Pravda ale je, že místním „taxikářům" se platí asi hlavně za know how. Okolí Isabely je plné podvodních útesů, které, obzvláště při odlivu, mohou být velmi nebezpečné. Chce to asi léta praxe, aby se člověk dokázal s lodí dostat ke břehu tou správnou trasou, obzvláště v noci. My byli raději zakotveni bezpečně, dostatečně daleko od zrádných mělčin.

Želvy i žraloci na dosah ruky

Isabela je ideálním výchozím místem pro placené výlety, které určitě nelze vynechat. Tím prvním jsou Los Tuneles. Fascinující přírodní úkaz – lávové vyvřeliny tvořící mosty i jezírka, ve kterých se rádi zdržují žraloci, mořské želvy a další vodní tvorové. Zkušený kapitán malého člunu za přílivu vjede přímo do jednoho z takových jezírek a průvodce vás vezme na procházku po lávovém ostrůvku. Zde lze pozorovat mořské leguány, kraby světlonohé a hlavně hnízdící tereje modronohé. Měli jsme štěstí, protože jsme narazili na hnízdo, kde samice zrovna seděla na vejcích. Z některých se dokonce už vyklubali malí terejové a ukrývali se pod matčinými křídly. Pro mě opět zcela nepochopitelně bylo možné dojít až úplně k hnízdu a mláďata pozorovat. Nevadilo to ani průvodci, ani terejí rodince. Jen co jsme si udělali několik fotek, nasoukali jsme se do neoprenů. Protože přímo v jezírkách se šnorchlovat nesmí, odvezl nás kapitán o kousek dál. Naskákali jsme do vody a užívali si fascinujícího podmořského života. Viděli jsme stovky barevných rybiček, žraloky bělocípé odpočívající v jeskyni a spoustu obrovských mořských želv. Ty se vznášely, nikým nerušeny, kousíček od nás, a když už se nějaká rozhodla změnit směr, klidně si klestila cestu i mezi námi. Jedna dokonce podplula přímo pode mnou a polechtala mě krunýřem na břiše. Takový zážitek se řadí k těm nezapomenutelným.

Aby bylo jasné, kde se právě nacházíme.

Kapitán a jeho posádka

Jen kousíček od místa, kde jsme s ALTEGEM kotvili, se nachází další turisty vyhledávané místo, Tintoreras. Je to opět lávový ostrůvek, který obývají hlavně leguáni a lachtani. Taky zde žije několik málo exemplářů tučňáka galapážského. Jedná se o jediný druh tučňáka, který se vyskytuje na severní polokouli. Pravda je ale spíš taková, že když už žije u rovníku, občas se prostě zatoulá i na druhou stranu. My jsme se ale na Tintoreras vydali hlavně kvůli žralokům. Žralok bělocípý se totiž španělsky řekne tintorera a ne nadarmo po něm pojmenovali celý ostrůvek. Tento druh je převážně noční a den tráví odpočinkem v lávových tunelech, ve kterých je lze pozorovat přímo ze břehu, jako by plavali v akvárku. Ještě lepší ale samozřejmě je, když si s nimi můžete v tunelu přímo zaplavat. A právě proto jsme se na tento výlet vydali. Jaké bylo naše zklamání, když nám průvodce řekl, že přímo do laguny šnorchlovat nepůjdeme, protože je odliv a za odlivu se tam nesmí. Tak dlouho jsem do něj ale hučela, až se rozhodl udělat výjimku. A tak přišel můj největší galapážský zážitek. Tunel o šířce asi dva metry a délce maximálně pár stovek metrů v sobě ukrýval desítky exemplářů žraloka bělocípého odpočívajících u dna. Hloubku jsem odhadovala tak maximálně na dva metry, spíš méně, takže jsme plavali opravdu přímo nad hřbetními ploutvemi žraloků. Trochu se mi tajil dech, když se jeden z nich nakonec odlepil ode dna a vydal se nám v ústrety. Žralok bělocípý se sice živí převážně hlavonožci a korýši, ale pořád je to žralok.

Santa Cruz

Zbývalo prozkoumat poslední z veřejně přístupných galapážských ostrovů, Santa Cruz. Opět bylo potřeba se odhlásit na Isabele a mohli jsme vyplout. Původně jsme měli na ostrově přistát za osm hodin, ale protiproud nás zpomalil, a tak plavba nakonec trvala hodin dvanáct. Kdybych měla říct, který z galapážských ostrovů jsem si oblíbila nejméně, byl by to právě Santa Cruz. Jednak je to město asi nejvíce navštěvované turisty, plné obchodů se suvenýry a s hůře dostupnými plážemi a také tu bylo jedno z nejméně příjemných kotvišť, co jsem kdy zažila. Zátoka není nijak chráněná, a tak vlny permanentně dorážely na naši plachetnici. Ráda trávím čas na lodi, ale na Santa Cruz jsem dávala přednost pobytu na souši.

Levná lidská síla

Raději jsme vyrazili na celodenní výlet. Místní taxikáři nás vzali na želví farmu. Neviděli jsme sice žádná mláďata, ale zase želv tu bylo mnohem víc než ve farmě na San Cristobalu. Asi tak u osmdesáté jsme prostě přestali počítat. Před tím nám ještě řidiči zastavili u místní kávové plantáže. Když jsem v obchodech viděla prodávat galapážskou kávu, vůbec jsem si neuměla představit, že se někde na tomto lávovém ostrově pěstuje. A nesklízejí tady pouze kávu, ale i banány, kakao a cukrovou třtinu. Farmáři nám ukázali nejen pěstování těchto plodin, ale i jejich zpracovávání. Děti si mohly vyzkoušet celý proces výroby kávy i třtinové melasy. Dokonce je i zapřáhli do starého lisu na třtinu, údajně místo oslíka Pedra. Toho jsem ale nikde neviděla, a tak podezřívám farmáře, že využívá výhradně lidskou sílu naivních turistů. Co jsme si odpracovali, jsme také mohli ochutnat, ať už kávu, čokoládu, třtinový cukr nebo pálenku. A taky jsme toho samozřejmě spoustu nakoupili domů. Pro farmáře skvělý business.

Cestou zpět do města jsme ještě prosili našeho taxikáře, zda by nám nemohl zastavit u nějakého stánku s pomeranči. Těch jsme viděli kolem silnice růst spoustu a dostali na ně chuť. Ale nikdo nic neprodával, řidič nás tedy vzal ke svým rodičům domů. Na zahradě měli několik stromů nejen s pomeranči ale i citrony a mandarinkami. Pomocí dlouhého bidla shazoval ovoce ze stromu a děti ho chytaly a dávaly do pytlíků. Není nad to, dát si čerstvou šťávu z ovoce, které jsme si sami natrhali. Pobyt našich dětí na Galapágách se pomalu chýlil ke konci, a tak jsme se ještě vypravili na poslední šnorchlovací výlet. Ryb, želv, rejnoků ani žraloků totiž není nikdy dost. I když

je pravda, že z první želvy jste úplně nadšení, když vidíte x-tou, už vám ani nestojí za to ji fotit. Množství zvířat, která člověk na Galapágách vidí, je opravdu neskutečné. Nakonec se spíše zvířata o naši pozornost přetahovala. Dva rozdovádění lachtani si ji získali hned, ale když jsme si místo nich začali fotit kolem plující žraloky, prostě je vyhnali. Tohle publikum mělo patřit jen jim.

Pro velký úspěch opakování

S hlavami plnými jedinečných zážitků se naše děti vracely zpět do republiky, aby si užily ještě druhou půlku prázdnin. Nám přijela nová posádka, a tak jsme si s Jirkou a malou Miriam dali ještě druhé, čtrnáctidenní kolečko Galapágami. Tentokrát jsme to už pojali poněkud ležérněji a místo placených výletů se prostě jen poflakovali po městečkách a plážích, o které jsme se dělili s lachtany. Na San Cristobalu jsme ještě objevili fantastickou šnorchlovací pláž La Loberia. S místním lachtaním alfa samcem jsme si sice museli přístup do vody trochu vyhádat, ale stálo to za to. Tolik želv na tak malém prostoru jsem ještě neviděla, navíc se pohybovaly asi v metrové hloubce, takže jsem ani nemusela plavat. Spletla jsem se, želv se nabažit nelze.

Jirka si na rozloučenou zaplatil ještě potápění u Gordon Rocks a splnil si tak svůj velký sen, plavání s kladivouny. Na svou původní otázku, jestli návštěva Galapág stojí za to, bez váhání odpovídám, že ano. Otázkou ale je, jestli mají smysl z jachtařského hlediska. Loď je na Galapágách, kvůli všem poplatkům, jen poměrně drahý hotel. Přiletíte-li na Galapágy letadlem, stojí to z Ekvádoru asi čtyři sta dolarů a vstup do národního parku stojí jen sto dvacet dolarů. Ve městě seženete ubytování poměrně levně už od dvaceti dolarů a přesun trajektem mezi jednotlivými ostrovy stojí asi třicet dolarů. Případně si lze zaplatit pobyt na nějaké z cruising ships, které, na rozdíl od naší lodi, mají právo plout i mimo vyhrazená kotviště. Čtyřdenní pobyt se šnorchlováním vás přijde na nějakých patnáct set dolarů se vším všudy.

Sbohem Galapágy

My jsme ale byli rádi, že máme svoji vlastní loď a můžeme pokračovat dál. Původně jsme plánovali vyrazit z Galapág do Chile, abychom měli na zimu připravenou loď v Ushuai a mohli po Vánocích vyplout na Antarktidu a splnit tak sen mně. Ale člověk míní, pán Bůh mění.

Místo do Peru jsme se tedy vydali do pevninského Ekvádoru. Předem jsme věděli, že proudy budou proti nám. Sice foukalo příjemných dvanáct až sedmnáct uzlů, ale k plachtám jsme museli přidat i motor a i tak jsme se pohybovali šnečím tempem okolo tří uzlů. Neměli jsme dostatek nafty na celou cestu a tak se to prostě muselo zlepšit. Po dvou dnech souboje s proudy

Kvůli těmto živočichům na Galapágy většina turistů jezdí.

inzerce

JACHTA NA KOLECH

PRODEJ • SERVIS

BLUE RENT

www.bluerent.cz

Mysleli jsme si, že badeplato je dost vysoko a že se na něj lachtan nemůže dostat.

Hlava XXII

Po pěti dnech plavby jsme konečně přistáli v Ekvádoru. Konkrétně u přímořského letoviska Salinas, jehož luxusní jachtklub se díky kontaktům našeho peruánského známého a velkorysosti jeho comodora, jak se předsedovi klubu říká, stal naším domovem na následující dva týdny. Původně jsme plánovali v Salinas strávit jen pár dní a vydat se prozkoumávat ekvádorské vnitrozemí. To bychom ale nesměli narazit na úřednického šimla a místní řemeslníky.

Ti druzí nás překvapili příjemně, ti první nikoliv. Ačkoliv jsme cestovali vlastně z Ekvádoru do Ekvádoru, stalo se pro mě vyřizování příjezdových formalit nekončícím hororem. Oficiálně v Ekvádoru nepotřebujete agenta, ale bez něj se zapletete do situace stejně bezvýchodné jako Hlava XXII. Zato Jirka byl v sedmém nebi. Ukázalo se, že místní řemeslníci jsou kvalitní, spolehliví a levní. Ideální trojkombinace. A tak zatímco já se čím dál tím víc zaplétala do pavučiny úřednických rozhodnutí, Jirka spřádal svoje velkolepé plány na rekonstrukci lodě. Já pak svou lámanou španělštinou vysvětlovala řemeslníkům, co a jak od nich potřebujeme a místo výletů do pralesa korzovala s kočárkem po promenádě. Nakonec jsem ale Salinas přišla na chuť, a když jsem po čtrnácti dnech konečně odjížděla, bylo to skoro jako opouštět domov.

Text a foto Adéla Denková

konečně začal foukat pro nás ideální vítr sedmnáct uzlů ze zadoboku. Loď zrychlila na pět uzlů a mohli jsme vypnout motor. Taky se ale zvýšil náklon a já si vyzkoušela jaké to je žít v nakloněné lodi s rodinou. Když jedete regatu, je náklon prima zábava. Když máte vařit, mýt nádobí, kojit a uspávat miminko a hlavně ho přenášet po lodi, už se bavíte o trochu míň. Bývala bych si přála mít alespoň ještě jednu ruku navíc.

Přestože vlny nebyly nijak dramatické, zapříčinily nám jednu nepříjemnou ztrátu. Jirka říká, že když ignorujete drobná znamení, která vám loď dává, vždycky to odskáčete. Něco mu říkalo, že by měl překontrolovat uchycení našeho kajaku na boku lodě, ale nechal to na později. A pak už nebylo co kontrolovat. Náš plastový kajak, který Jirkovi věrně sloužil osm let, z paluby zmizel.

Na výlety je nutné jezdit vždy s místním průvodcem a místní lodní dopravou.

NEJMENŠÍ SKLÁDAČKA S 20“ KOLY

Tern BYB

Majitelé lodí potřebují v marinách „přibližovadlo” pro cestu do obchodu. Často také chtějí vidět z města, u kterého kotví, co nejvíce. Tradičním řešením je kolo. A jelikož se na lodi počítá každý centimetr čtvereční, jasnou volbou je kolo skládací neboli skládačka.

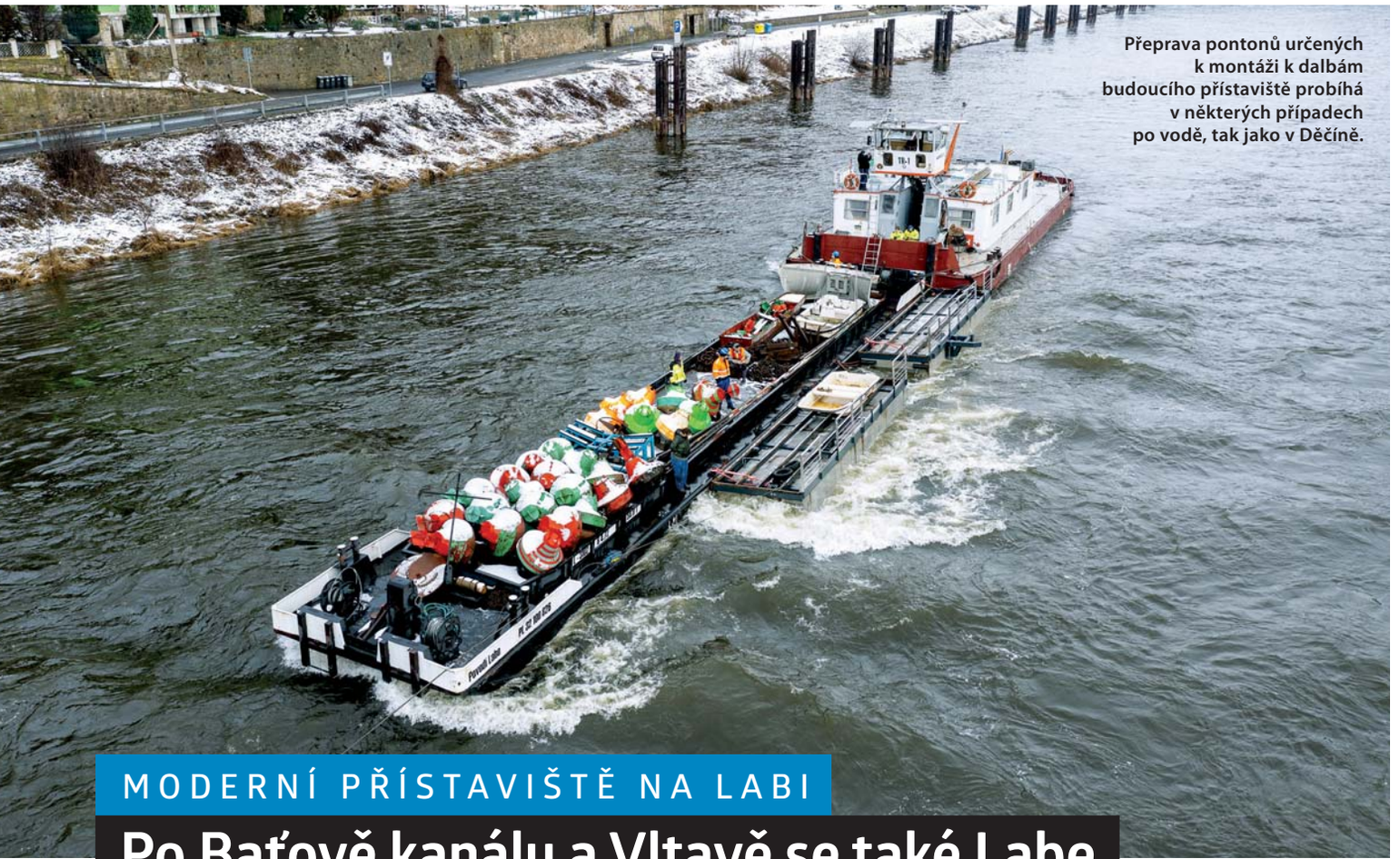
Značka TERN přišla před lety s revolučním způsobem skládání svých kol s názvem BYB, což je zkratka slov Bring Your Bike aneb „Vem si svůj bajk“. A není se co divit, že jej v Ternu tak pojmenovali. BYB je o 30 % menší než běžné skládačky s 20“ koly, a proto si jej můžete vzít téměř kamkoliv. Do kanceláře, do vlaku, do metra nebo na jachtu či do karavanu. Je to zkrátka nejmenší skládací kolo od technologického lídra ve svém oboru.

BYB může sloužit na pohodlné přiblížení z mariny do města nebo jen na projížďku a protažení těla po sezení na lodi.

Vejde se i na lodi prakticky kamkoliv.

Když tento model v Ternu vyvíjeli, jejich základním cílem bylo kolo, které bude velmi malé a přitom s nekompromisními jízdními vlastnostmi srovnatelnými s klasickým kolem. Proto má BYB 20“ kola a tuhý rám se dvěma hlavními trubkami. Minimálních rozměrů 35 x 52 centimetrů ve složeném stavu dosáhli dvěma klouby v rámu a speciálním skládacím mechanismem řídítkové trubky. Složený BYB stabilně stojí na svém nosiči a snadno jej můžete táhnout za sebou jako kufr na kolečkách. Má nízký rám a změnit jeho velikost pro jiného jezdce zabere pár sekund. A to bez nářadí. Svezou se na něm cyklisté od 147 do 195 cm, takže jej může sdílet i malá dcerka s vysokým tátou. BYB má k dispozici také spoustu specifických doplňků včetně obalu, předního nosiče atd.

Kola značky Tern najdete na **www.kolatern.cz**.



Přeprava pontonů určených k montáži k dalbám budoucího přístaviště probíhá v některých případech po vodě, tak jako v Děčíně.

MODERNÍ PŘÍSTAVIŠTĚ NA LABI

Po Baťově kanálu a Vltavě se také Labe chystá na rozvoj rekreační plavby

Rekreační plavba po řekách a přehradách v Čechách a na Moravě je pojem, který v posledních letech nabývá stále většího významu. Dlouhou dobu byla rekreační plavba v České republice provozována hlavně na přehradách nebo Baťově kanálu. Na ostatních řekách, které by byly splavné pro malé rekreační motorové lodě do 20 m, s výjimkou nově splavněné Vltavy u Českých Budějovic, chybí veřejná přístavní infrastruktura. Při putování po vodní cestě není kde zakotvit a bezpečně vystoupit na břeh, kde doplnit do plavidel vodu nebo dobít elektřinu. To se právě kvůli vzrůstající oblibě rekreační plavby snaží již několik let změnit Ředitelství vodních cest ČR, které realizuje program výstavby veřejných přístavišť.

Po intenzivní investiční činnosti na Baťově kanále a horní Vltavěpřišla na řadu i Labská vodní cesta. V letech 2013–2020 vznikla první veřejná přístaviště pro malá plavidla i osobní lodní dopravu na dolním Labi v úseku mezi Roudnicí nad Labem a Hřenskem. V letošním roce zahájilo ŘVC ČR intenzivní výstavbu dalších přístavišť na dolním a středním Labi. Přístaviště budou určena jak pro přistávání osobní lodní dopravy, tak malých plavidel. Téměř na všech přístavištích bude možné z odběrných sloupků čerpat vodu a elektřinu. To, že je přístaviště veřejné, znamená, že se u něho dá zdarma zakotvit až na 48 hodin. Za odběr služeb se platí tzv. Přístavní kartou, kterou lze získat od Ředitelství vodních cest.

Na jaká přístaviště se můžeme nově těšit a jak vznikají?

V dubnu 2022 bylo z nové vlny přístavišť dokončeno přístaviště malých plavidel v Děčíně u městské knihovny, tvořené podélným plovoucím molem délky 36 m, na kterém je k dispozici připojení lodí na elektřinu i pitnou vodu. Jako první byla letos na jaře zahájena moderni-

zace přístavišť osobní lodní dopravy i malých plavidel v Litoměřicích. Další nová přístaviště vznikají v Ústí nad Labem – Brné, Roudnici nad Labem, Štětí, Čelákovicích, Nymburce, Poděbradech a v Kolíně.

Postavit veřejné přístaviště neznamená pouze vyrobit a přivázat někam přístavní můstek. Proces je mnohem složitější. Přístaviště budovaná ŘVC ČR mají podobu, kterou navrhli architekti, ale zároveň musí splňovat podmínky bezpečného provozování a uživatelský komfort. Pro případ povodní jsou mola konstrukčně přizpůsobena tak, aby je bylo možné bezpečně ponechat na místě a nebylo třeba je odvážet.

Dokončené přístaviště v Děčíně na Smetanově nábřeží

Přístaviště pro malá plavidla tvoří zpravidla plovoucí molo sestavené z osmi až dvanácti samostatných, vzájemně pružně spojených železobetonových pontonů s polystyrenovou výplní, které je určeno pro vyvázání dvanácti až šestnácti plavidel do délky dvacet metrů. Tyto pontony jsou nepotopitelné a odolné proti mechanickému působení za povodní i při zámraze. Mola jsou spojena s vysokovodními dalbami pomocí speciálního uchycení, aby vystoupala podél daleb až do úrovně nejvyšší povodně. Mají sklopné výložníky, demontovatelné zábradlí lávek a další konstrukční prvky, aby netvořila překážku proudící vodě. V Čelákovicích nebudou postaveny dalby, ale molo bude upevněno pomocí ocelových ramenátů k železobetonovým blokům na břehu.

Mola pro malá plavidla ve Štětí a v Roudnici nad Labem tvoří výjimku a jsou konstruována jako pevná. Jsou umístěna ve zdržích jezů, kde hladina Labe v období plavebního provozu kolísá zcela minimálně. Za povodní se pak počítá s jejich zatápěním, které nastane od úrovně hladiny pětileté vody.

Ať už se jedná o molo pevné nebo plovoucí, dalby či piloty, které molo drží, je potřeba bezpečně ukotvit do dna řeky. Například stavba pevného mola pro malá plavidla v Roudnici nad Labem je založena na čtyřiatřiceti svislých nosných ocelových sloupcích, které jsou kotveny do říčního dna přes železobetonové piloty. Realizace pilotového založení v místě stavby v Roudnici byla složitá, protože musela proběhnout z pracovního soulodí ukotveného na vodě. Na soulodí se musela v přístavu Mělník nalodit veškerá technologie pro vrtání pilot. Navíc vrtání komplikoval výskyt silné vrstvy pevných jílů pod kamenným záhozem, po které v šikmo nakloněném břehu korunka vrtáku sjížděla mimo vytyčenou osu piloty, a náběh vrtání se musel u každé piloty několikrát opakovat. Naopak ve Štětí bylo vrtání základních kotevních prvků jednodušší díky umístění vrtné soupravy na nasypané manipulační hraně a příznivější geologii.

Vlastní konstrukce a pontony mol jsou vyráběny v dílnách, odkud jsou na místo instalace dováženy pomocí kamionu a poté jeřábem usazeny na vodu. Pokud by usazení přímo ze břehu v místě přístaviště bylo komplikované, využívá se převoz mol po vodě a jejich následné ukotvení na místo určení.

Připojení lodí na elektřinu, a pokud je to možné, i na pitnou vodu je na nových veřejných přístavištích Ředitelství vodních cest již standardem. Proto jsou v rámci stavby pokládány někdy i poměrně dlouhé přípojky, protože rozvody inženýrských sítí obvykle nejsou dostupné přímo na břehu. Pro bezpečné užívání jsou pak přístavní mola také osvětlena. V některých lokalitách by bylo připojení pitné vody tak komplikované a nákladné, že v rámci přístaviště nebude k dispozici a doplnění lodních tanků bude třeba uskutečnit na sousedních přístavištích.

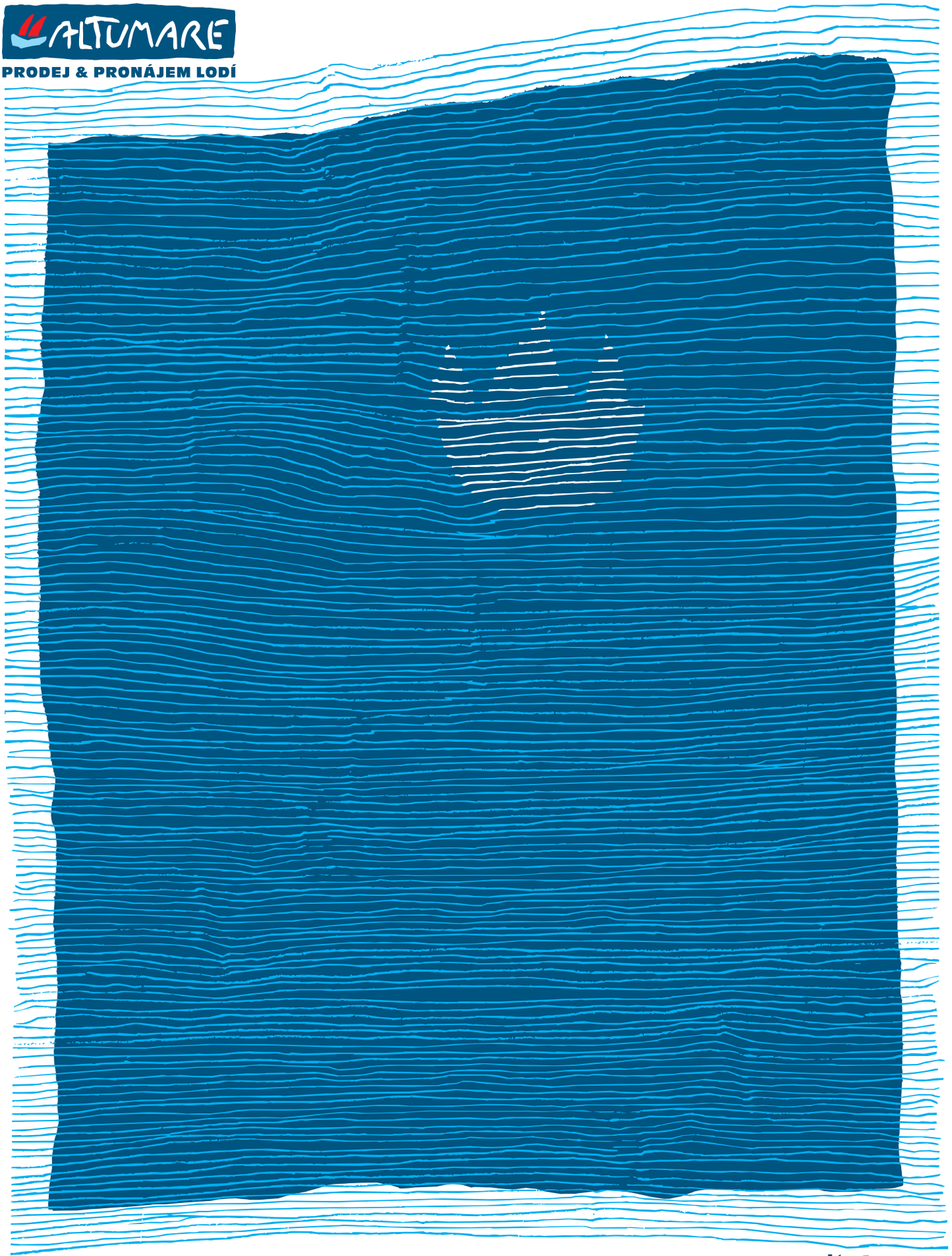
Více o stavbách se můžete dozvědět na **www.rvccr.cz**. Jak získat Přístavní kartu, se dozvíte na **https://www.rvccr.cz/pristavy-a-sluzby/pristavni-karta.**

Molo pro malá plavidla v Litoměřicích těsně před dokončením

Text Pavlína Straková
Foto archiv Ředitelství vodních cest ČR

ALTUMARE

PRODEJ & PRONÁJEM LODÍ



www.altumare.cz

Charter 2023
DOVOLENÁ NA LODI

74 PLAVBY
Malé moře téměř za rohem

97 SERVIS
Kapitánské průkazy

DÁME VAŠÍ REGATĚ ON-LINE ROZMĚR

Reference:

RS Feva Czech Junior Nationals 2021

ČESKÁ JACHTAŘSKÁ LIGA

26. ČESKÁ NÁMOŘNÍ RALLYE TPS CENTRUM

Mobilní aplikace zdarma.

Pronájem odolných telefonů s datovou kartou a předinstalovanou aplikací.

Technické zajištění a podpora na místě.

www.versino.cz

versino

CZECH RS ASSOCIATION Sail it. Live it. Love it.

SAP Gold Partner

DOVOLENÁ NA LODI

Očima majitelů charterových firem a agentur

Bývá již pravidlem, že na konci roku oslovujeme majitele charterových firem a agentur a pokládáme jim dvě jednoduché otázky, protože si myslíme, že odpovědi můžou být zajímavé i pro vás čtenáře. Letos jsme se ptali, jaká je aktuálně jejich nejoblíbenější charterová destinace a proč by ji doporučili svým zákazníkům. Druhý dotaz směřoval k novinkám v nabídce na příští sezonu. Zde jsou jejich odpovědi, které jsou řazeny za sebou tak, jak přicházely do redakce.

Vladislav Bezecný
BEMEX BOOT

Prioritu má u mě samozřejmě stále chorvatský Jadran. Ačkoli je mnohými kvůli rostoucím cenám zatracovaný, přesto tato oblast díky členitosti pobřeží, množství ostrovů a poskytovanému servisu pro jachtaře rozhodně nemá, minimálně v Evropě, konkurenci.

Pro příští sezonu do naší české flotily BEMEX v Sukošanu přibude celkem sedm nových lodí. Pětikajutové katamarany LEOPARD 50 a TANNA 47, čtyřkajutová ELBA 45 budou všechny vybaveny generátorem, klimatizací, odsolovacím zařízením, solárními panely a spouštěcím elektrickým koupacím platem. Dalším přírůstkem budou dvě čtyřkajutové novinky od BENETEAU Oceanis 40.1, tříkajutová JEANNEAU Sun Odyssey 349 a dvoukajutový motorový člun MAREX 310 Sun Cruiser. Pro pohodlí klientů a s ohledem na stále dražší mariny, kam se v létě nikomu moc nechce, budeme přes zimu instalovat na více než polovinu flotily konstrukce se solárními panely, takže našim hostům odpadnou starosti s dobíjením baterií, nuceným motorováním a teplým pivem v rozteklé lednici.

Stanislav Kubíček
SAIL

Mé nejoblíbenější destinace jsou dvě. V Evropě vede Sicílie a Liparské ostrovy. Italská pohoda, krásné moře a sopečné ostrovy tvoří jedinečnou atmosféru, které se nic ani nepodobá. Druhou destinací je Thajsko. Thajsko

z paluby plachetnice nebo katamaranu je něco, co dovolí využít vše z této nádherné a pohostinné země. Přitom úplně vystoupit z davu a poznat místa, kam se nikdo jinak nedostane. To se musí zažít!

Pro rok 2023 zatím nechystám nic převratného, snad bych jen zmínil větší orientaci na letní sezonu v Řecku a po covidové době opět s klienty připravujeme několik akcí v Thajsku. Určitě je na co se těšit.

Ondřej Frolík
DREAM CHARTER SEYCHELLES

Nad touto otázkou můžu s jistotou říct, že se nad odpovědí nemusím ani zamýšlet. Jednoznačně u mě vedou Seychelské ostrovy. O Seychelských ostrovech je známo, že se o nich hovoří jako o „ráji na zemi" a s tím nemohu jinak než souhlasit. Je to místo, kam se vždy rád budu vracet, protože taková krása se nikdy neokouká. Kombinace tyrkysového průzračného moře a zelené krajiny s ikonickými skalami, která vždy nabídne nová místa k poznání s neuvěřitelnými výhledy.

K největším novinkám pro rok 2023 patří nákup nových katamaranů značky Bali 4.4, 4.3 a Catspace.

Petr Čech
AAAYacht

Určitě Řecko a Kyklády. Tyto ostrovy reprezentují typickou řeckou atmosféru plnou klikatých a úzkých uliček, bílých fasád a kaváren čerpajících ze své tisíce let staré historie. Jeden z nejzajímavějších ostrovů je ostrov Délos. Je zapsán i na seznam UNESCO. Podle řeckých bájí a pověstí se zde měli zrodit bohové Apollón a Artemis. Mykonos je znám především kvůli svému nočnímu životu, Páros je znám díky archeologickým vykopávkám i díky své krásné přírodě, množství překrásných pláží a malých zátok. No a perlou Kyklád je Santorini. Ostrov je totiž zbytkem po výbuchu starověkého ostrova Théra. Historikové neváhají sílu tohoto výbuchu přirovnat k desetinásobku výbuchu legendární sopky Krakatoa.

Samozřejmě jsme pro jachtaře vylepšili vyhledávač lodí. Je ještě rychlejší s možností pokročilého filtrování. Pár kliknutí a vyberete si přesně loď či katamaran, který vám bude vyhovovat. Připravili jsme také květnovou flotilovou plavbu v Řecku a zkrácené praktické kurzy na Sardinii a v Chorvatsku.

Jozef Graus
G SAILING CHARTER

V sezoně 2022 byla pro naše klienty nejvyhledávanější destinací Itálie, konkrétně Toskánsko a Sardinie. Plavba okolo severní strany Sardinie s možností doplout na Korsiku do Bonifacia skýtá množství zátok s nádhernou smaragdovou barvou moře. Plavba na Elbu a okolní ostrovy je i o historii spojené s Napoleonem. Infrastruktura je na slušné úrovni, rezervační systém funguje bezchybně.

Pro rok 2023 jsme se rozhodli poskytnout našim klientům parkování v marině zdarma. Ke každé námi dodané lodi nabízíme jedno parkovací místo v ceně charteru. Samozřejmostí je také čtyřiadvacetihodinová asistenční služba.

Dalibor Valový
NAUTICA360

Vždy se rád vracím do Řecka. Mám pocit, že v Řecku vše probíhá klidněji a pohodověji než v hektickém Chorvatsku. Mohu doporučit mariny v okolí Athén nebo na Korfu, kde se dá najít levné letecké spojení vyhovující klasickému charterovému týdnu od soboty do soboty.

V příštím roce chceme kromě klasických kapitánských kurzů nabídnout více kondičních plaveb, na kterých se mohou jachtaři dále zdokonalit a naplout míle nutné pro vyšší kvalifikaci. Stále také zdokonalujeme vyhledávač lodí na našich stránkách.

Petr Pitucha
YACHTERS

Bez váhání odpovídám, že je to Řecko. Každou sezonu vyplouváme v Řecku hned na několika místech. Od Jónského moře přes Saronský záliv až po Kyklády. Každé z těchto míst nabízí naprosto odlišnou atmosféru a také náročnost jachtingu. Posádka si tak může užít krásné pláže a jeskyně na Lefkadě a Zakynthosu, divokou přírodu, foukající meltemi a náročné kotvení na Santorini nebo historii a příběhy ostrovů kolem Athén.

Když vezmu v potaz praktické věci, jako výběr lodí, přívětivost místních, ceny, gastronomii, (ne)přeplněnost zátok a dostupnost, tak je pro mě Řecko jasný vítěz.

Jak už je u nás v Yachters Baby zvykem, budeme objevovat nové destinace. Můžete s námi prozkoumat Sicílii, Thajsko, Maledivy, Švédsko nebo Tahiti. Je to skvělá příležitost pro kapitány vyrazit nanečisto a „osahat" si destinaci předtím, než tam vyrazí na ostro s vlastní posádkou. Naše školicí centrum Yachters Academy se stalo jediným certifikovaným střediskem pro školení SRC na Moravě. Plánujeme se tedy zaměřit na školení nových kapitánů ve Zlíně a Ostravě. Mimo to nás čeká řada zdokonalovacích plaveb nebo první kapitánská plavba pro začínající kapitány, kteří chtějí na své první plavbě zkušený dozor.

Pavel Mikuláštík
MARAIS

Nejoblíbenější charterovou destinací našich klientů zůstává stále Chorvatsko, z těch exotických pak Seychely. Mezi naše favority patří Jónské moře a okolí Lefkady, zejména díky nádherným plážím a skvělým tavernám. Velice nám záleží na osobním přístupu, a tak se zákazníkům snažíme vždy najít destinaci, ve které budou maximálně spokojeni. Někteří preferují zážitek z jachtingu samotného nebo objevování nových míst. Jiní pak ocení zejména čistokrevnou odpočinkovou plavbu či spojení jachtingu s turistikou. Těší nás, že prověřených oblíbených destinací máme mnoho a každý si mezi nimi najde tu svou.

Nejedná se o novinku, ale na sezonu 2023 se budeme více než kdy jindy soustředit na výběr kvalitních společností, které lodě vlastní. Z toho důvodu jsme posílili i naše řady. Ceny charteru v posledních letech výrazně stouply a s nimi i očekávání našich klientů. Rozdíly v kvalitách služeb jsou však velmi výrazné a my se budeme snažit primárně o to, abychom našim jachtařům poskytli maximální podporu v průběhu plaveb tak, aby se nám vraceli vždy spokojení a s úsměvem na tváři.

Tomáš Stejskal
TPS CENTRUM

Dá se říci, že naše firma je zaměřená především na Chorvatsko, kde působíme od roku 1991 a máme tak dlouholeté zkušenosti s charterovými firmami. Vzhledem k tomu, že jsme v Chorvatsku provozovali několik let i svoji vlastní základnu, můžeme v případě problémů doporučit nebo zajistit zákazníkům technický servis a pomoc. Rádi doporučíme i zajímavá místa nebo restaurace. Klademe důraz na individuální jednání a péči o naše zákazníky. Samozřejmě nabízíme také další zajímavé lokality po celém světě. Od letošního roku i Mallorku, kde jsme v kontaktu s charterovou firmou, ve které je vedoucím základny velmi seriózní a sympatický Čech, což je vždy pro zákazníky příjemné.

Kromě řady nových lodí, které budeme mít v nabídce pro běžný charter, využijeme v příštím roce pro 27. ročník České námořní rallye - Mistrovství ČR One Design 2023 zbrusu novou flotilu deseti sportovně laděných lodí SALONA 46. Věříme, že závodníci tento výrazný posun v kvalitě materiálu rádi ocení.

Petr Ciboch
KWS SPORTS CZ

Naše vlastní flotila lodí KWS kotví v chorvatském Zadaru. Zadar má vynikající výchozí pozici pro vaše plavby i dostupnost vozem nebo letadlem přímo z Prahy. Míst, kam ze Zadaru plout, je více než dost. Namátkou jen vrak obchodní lodi Michele, písečná pláž Sakarun či jeskyně Golubinka, písečná pláž na ostově Vrgada, NP Kornati nebo PP Telašćica, vodopády v NP Krka, ostrovy Lošinj, Cres nebo Susak. Plavbu můžete zakončit v pátek večer návštěvou historického centra Zadaru, které doslova tepe životem. Pěknou restauraci na příjemné posezení určitě najdete.

Hlavní novinkou je rozšiřování naší flotily o další nové lodě. A také nabídka nových destinací pro naše kondiční plavby.

Hana Kohoutová
COLINS YACHT

Mám několik oblíbených jachtařských destinací. Hlavní je stále Chorvatsko, protože je to blízko a je tam krásné a čisté moře. Výhodou také je, že pobřeží lemuje spousta ostrovů, takže se nabízí opravdu mnoho možností, kam plout a kde kotvit. Jinak mám velmi ráda řecké ostrovy, kde je super atmosféra, příjemní lidé a vynikající jídlo. V zimě se vždy snažíme odjet s klienty do teplých moří. Mou oblíbenou plavbou je klasická trasa z Martiniku na jih přes ostrovy Sv. Lucie a Sv. Vincent na Grenadiny. Je to plavba na větru a vlnách a je dobré jet alespoň na čtrnáct dní, aby člověk stačil doplout na Grenadiny a hlavně aby měl dost času si to tam užít a navštívit jednotlivé ostrůvky Grenadin, bílé pláže, palmy nebo pozorovat želvy a nasát karibskou atmosféru, ochutnat rum a místní speciality.

Poslední dobou jsem si také oblíbila Thajsko, kde je velká spousta krásných míst a ostrovů hned při vyplutí z mariny a navíc je tam dobré

jídlo, skvělé masáže a dostupné ceny. Dle časových možností si člověk může vybrat krátkou trasu s koupáním a šnorchlováním anebo zvolit delší plavbu na jih, třeba až k hranicím Malajsie. V Thajsku neváháme a na loď si vždy bereme thajskou kuchařku, která vše nakoupí a připraví, uvaří během plavby vynikající místní jídla a nakonec všechno uklidí, takže je to pro mne i posádku opravdová dovolená.

Vloni oslavila společnost Colins Yacht už 20 let své existence. Jsme rádi, že se k nám klienti vracejí a že vcelku v pohodě stále fungujeme, tak nebudeme raději na příští rok nic měnit a zůstáváme u toho, co děláme. Po celý rok zajišťujeme pronájem lodí na dovolenou. Na jaře a na podzim organizujeme praktické kurzy jachtingu v Chorvatsku, v zimě teoretické kurzy v Praze. V létě pořádáme závody a společenskou akci na Orlíku – Izolepa Cup a také na Slapech – Slapseidon. Na začátku prázdnin jezdíme relax plavbu Family flotila a hlavně připravujeme na září již 21. ročník oblíbené regaty Champagne Cup. Protože stoupá zájem o zimní plavby do teplých moří, tak přidáme nabídku pro jednotlivce na společné plavby v Karibiku, v Thajsku a na Seychelách.

Tomáš Kapička
ALTUMARE

Preferuji Řecko, kde máme základnu a kam směřuje většina lodí, které prodáme. Řecko je obrovská a různorodá jachtařská oblast, kde si vybere úplně každý. Milovníci rušných přístavů i ti, kdo vyhledávají absolutní soukromí. I v srpnu najdete nedaleko Athén místa, kde potkáte jen pár jachet a za kotvení s padesátistopým katamaranem zaplatíte jednotky eur, za večeři od deset eur za osobu, jen musíte vědět, kde taková místa hledat. Když píšu tyto řádky (18. 11.), tak denní teploty šplhají u nás v Olympic marině k pětadvaceti stupňům a v noci neklesají pod patnáct. A letadlem jste tady za dvě hodiny. Proto preferuji Řecko.

Pracujeme na zpřístupnění „majitelského jachtingu". Proto máme kromě standardních charterových lodí i nový plně vybavený a soběstačný „majitelský" tříkajutový Lagoon 46 a na rok 2023 přibude tříkajutový Lagoon 42. Oba katamarany nabízíme s kapitánem, ale naši dlouhodobí zkušení klienti si je mohou půjčit i bez kapitána a užít si komfortu jako majitelé. A v kategorii největších katamaranů pro charter s posádkou přibude zbrusu nový Lagoon 55.

Vladimír a Pavel Křepelkovi
VLTAVA SAILING

Oblíbených destinací je víc. Krásné jsou například málo známé Egadské ostrovy. Jedná se o přírodní rezervaci několika ostrovů západně od Sicílie. Dále třeba plavba kolem Malorky, Maltským souostrovím, Aeolskými ostrovy a Capri. Další opomíjená oblast, kterou máme rádi je jihozápadní pobřeží Turecka, zvané také Zlaté pobřeží. Je velmi členité a zajímavé i svými četnými památkami, přírodou, ale i přátelskými lidmi.

Na příští rok jsme připravili pro naše jachtaře plavbu ve flotile po jižních ostrovech Kuby. A nově chystáme pronájmy jachet na Korsice, Belize a Bahamách. V Evropě se vracíme do Jónských ostrovů s oblíbenou fun regatou O Napoleonův klobouk. Termín je 23. 9.–30. 9. 2023.

Ondřej Vachel
VACHELBOAT

V dnešní době je dostupný nespočet destinací a to včetně těch exotických. Z mého pohledu je stále nejatraktivnější naše česká stálice Chorvatsko. Tato destinace nabízí členité pobřeží a velké množství ostrovů, které tvoří svou výjimečnost. Co se týče tuzemských destinací, je

na prvním místě jednoznačně Lipenská přehrada, popřípadě celá Vltavská kaskáda.

V následujícím roce se chystáme zaměřit na vytvoření více kurzů závodního jachtingu a přístavních manévrů. Dále zprostředkování zážitkových plaveb na závodních speciálech a rozšíření služeb našeho lodního servisu. Chceme kvalitně a odborně předávat naše zkušenosti z oblasti jak závodního, tak turistického jachtingu.

Richard Mazurek
IRWIN-YACHT

Z Evropy mám rád Jónské moře a Lefkadu, kde trávíme s klienty hodně času. Destinace je oproti Jadranu výrazně levnější na provoz lodě a příroda rozmanitější. Až na výjimky je v této oblasti i stabilní počasí. Dále velmi rádi jezdíme s našimi klienty do Jižního Karibiku.

Chystáme novinku v podobě all inclusive nebo half inclusive servisu pro naše klienty. Znamená to, že s námi se na loď jede člověk doopravdy jen válet. Když chce, nemusí absolutně nic dělat. Zavedli jsme to již letos a ještě to doladíme pro naprosté pohodlí našich klientů.

Martin Voženílek
YACHTNET

V srpnu jsme byli prozkoumat novou základnu motorových lodí Greenline ve švédském Porsgrunnu. Pluli jsme jak na vnitřních vodách kanálu Telemark, které jsou vhodné i pro začátečníky, tak jsme se vydali k fjordům na jihu Norska a dopluli do malebného města Kragerø. Na vnitřních vodách nás mile překvapil klid a málo turistů, historické manuálně ovládané plavební komory a čistá příroda. Plavba na jihu Norska je nádherná a doporučujeme ji zkombinovat s návštěvou Osla (muzeum Fram mapující polární výpravy Roalda Amundsena a muzeum Kon-Tiki). Do Norska se plánujeme určitě ještě vrátit.

Pro zájemce o pronájem zbrusu nových lodí vyrobených v roce 2023 jsme v Chorvatsku do nabídky zařadili flotilu společnosti Istion, která je známá z Řecka velmi dobrou kvalitou služeb. Jejich flotila bude umístěná v chorvatském Skradinu a čítá čtrnáct nových plachetnic a katamaranů od 40 do 51 stop. Namátkou jsou to Oceanis 40.1, 46.1, 51, Bali 4.2, Lagoon 46 a další, takže si vybere opravdu každý.

Matěj Novák
YACHT CLUB PRAHA

Má nejoblíbenější charterová destinace je bezpochyby stále Chorvatsko. Myslím, že nabízí jedno z nejhezčích, nejrozmanitějších, nejchráněnějších a pro nás nejbližších míst pro plachtění v Evropě. Je pravda, že se každoročně zvedají ceny a přibývají lodě, což je nepříjemné, nicméně pokud se v oblasti vyznáte, tak stále najdete překrásná místa, která přelidněná, ani předražená nejsou. Chorvatsko je ideální svou členitostí pobřeží a rozmanitostí. Každý den můžete objevovat nové ostrovy a nová místa. Můžete si užít plachtění na klidných vodách mezi ostrovy, které se podobá tomu jezernímu, nebo si užít většího adrenalinu na otevřeném moři, kde umí přijít hodně větru a velké vlny. Chorvatsko je pro mě jednoduše srdeční záležitost.

Na příští rok jsme naši flotilu rozšířili o dvě nové lodě, a to o krásnou a luxusně vybavenou Benetau Oceanis 38.1 a sportovní Seascape 27 s karbonovou takeláží, na které chceme pořádat sportovně laděné kondiční plavby. Seascape 27 má k dispozici širokou škálu plachet od dvou genakrů přes code 55, code 0 až k bouřkovým plachtám, takže nově nabízíme našim klientům možnost vyzkoušet si sportovní jachting se vším, co k tomu patří.

Vladimír Toman
ČESKÁ LODNÍ DOPRAVA

Střední Dalmácie, župa Šibenik, lokalita Tisno, ostrov Murter a sousední ostrovy včetně národního parku Kornati. Lokalita je specifická velkou členitostí pobřeží, jsou zde desítky ostrovů a ostrůvků a čisté moře. Je dopravně snadno dostupná po dálnici v dobré dojezdové vzdálenosti. V této lokalitě působíme již přes 20 let a pro plavbu na motorových člunech je tato oblast svou rozmanitostí velmi zajímavá. Každý den lze objevovat jiné místo a zažít nové dobrodružství. Můžete zde navštívit zajímavá městečka, jako jsou Vodice, Pirovac, Primošten nebo Skradin. Všude jsou krásné přístavy s neopakovatelnou atmosférou a vynikající chorvatskou gastronomií. Na našich lodích jsou v rámci jednodenních výletů dostupné i národní parky Kornati a vodopády řeky Krka.

V sezoně 2023 připravujeme pro naše hosty nové ubytování a také nové lodě. Chystáme nový Regal 2000 a italskou novinku Easy Marine 600. Věříme, že si naši klienti příští léto užijete ještě lépe než to letošní.

Text Daniel Guryča
Foto archiv Yacht

inzerce

AYC ADRIA • YACHT • CENTER 2022

Adria Yacht Center

Tiefer Graben 7 • 1010 Vienna • Austria
+43 1 533 0640 • ayc@ayc.at • www.ayc.at

MALÉ MOŘE TÉMĚŘ ZA ROHEM

Meklenburskem a Dolním Pomořanskem po vodě

Obliba dovolené na lodi nepřetržitě roste a nedávná pandemie tento obor ještě akcelerovala. Jenom v Německu se například zájem o kapitánské licence v posledních dvou letech zvýšil každý rok o dvacet procent. Ale pronájem lodě nemusí nutně probíhat na Jadranu. Německé vodní cesty stojí rozhodně také za to. A oblast kolem jezera Müritz může poskytnout i to, proč jezdí lidé k moři. Tedy koupání v čisté vodě. S tím rozdílem, že není slaná. Ovšem pokud byste zvolili jiný termín než první týden v říjnu. To už bylo na koupání docela chladno.

Na plavbu jsme měli půjčenou pohodlnou ocelovou loď Kormoran 1140 MIMI.

V plavebních komorách byl čilý provoz, nikde jsme ale dlouho nečekali.

Z široké nabídky firmy Kuhnle-Tours jsme vybrali robustní ocelovou loď, která svým vzhledem může připomínat historický parníček. V jejích útrobách jsme ale našli pohodlné kajuty a moderní techniku. Většinu lodí na těchto vodních cestách je možné řídit i bez kapitánského průkazu. Zkušený pracovník firmy Kuhnle-Tours zajišťuje při předání důkladné zaškolení. Vzhledem k termínu nemáme v plánu koupání, chystáme se poznat nejen samotnou vodu, ale i zajímavosti po okolí.

Cesta z Prahy trvá necelých pět hodin po dálnici na Drážďany, Berlín a Rostock. Mimo dálnici je nutné jet až posledních dvacet kilometrů. To je příjemné zjištění. Po převzetí lodě a jejím vyzkoušení na vodě se hned nevydáváme na plavbu. V říjnu je přeci jenom brzy tma, a tak využíváme služeb sympatické přístavní restaurace, která funguje i v tomto pozdním čase na rozdíl od plážového baru, a první noc zůstáváme na místě. Kromě charterové báze Hafendorf Müritz je ve městě Rechlin také velká marina pro soukromé lodě a jachty, jeřáb, servis a všechny potřebné služby.

Den první
SEZNAMUJEME SE

První den se jen seznamujeme s touto oblastí. Nápad přeplout hned velké jezero házíme za hlavu a vybíráme krátkou trasu do poměrně blízkého města Mirow na rozkoukání. Nejprve ale jedeme ještě autem pár kilometrů pro zásoby na plavbu. Nevíme totiž, jaké budou možnosti nákupů podél naší trasy. Jsme opatrní zvláště po zkušenosti z Francie, kde nebylo možné koupit skoro nikde nic.

Na prvním úseku naší plavby se nachází jen jedna plavební komora. poznávat okolí. Máme

Pro resort Hafendorf Rheinsberg je maják jasným poznávacím znamením.

v plánu poznávat i okolí na břehu malého jezera, kde je hned několik marin s možností připojení na proud a kotvení. Přesto, že je první týden v říjnu, je tu poměrně rušno a před plavební komorou čekají další lodě. Čekáme tedy necelou půl hodinu a krátce po jejím opuštění zahýbáme na slepé rameno na malé jezero u města Mirow. Jsou zde tři mariny a a také možnost zůstat na kotvě. Vybíráme tu nejblíže vjezdu do jezera. Panuje zde totiž na první pohled čilý ruch a správce organizuje kotvení, které je v tomto případě zádí k molu mezi dřevěné kůly, které pomáhají k nasměrování lodě a při větru udrží loď na místě. Ve městě je několik restaurací, zámek i zámecký pivovar s hotelem. V marině je možné využít služeb, jako jsou sprchy nebo obchůdek s jachtařským příslušenstvím. Prodejna potravin je jen pět minut chůze pro doplnění zásob. Ve městě jsou v provozu půjčovny kol a několik restaurací. Všude je čisto a pořádek.

Sprchy jsou na mince stejně jako proud. Večer připojuji našeho Kormorana na proud a vhazuji dvě eurové mince, ale ráno zjišťuji, že to bylo moc. No alespoň má loď, která přijede po nás, elektrický proud zdarma.

Plavba zabere maximálně tři hodiny i s proplutím jedné komory těsně před městem Mirow. Během plavby se střídají uměle vybudované rovné a poměrně úzké kanály s přírodními jezery. Do plavební komory se vejdou tři větší lodě nebo čtyři až šest menších.

Přesto, že je začátek října, panuje příjemné počasí babího léta, a tak většinu plavby kormidluji z horního stanoviště s dobrým výhledem po okolí v místech, kde nejsou regulované břehy. Vypadá to, že si s Kormoranem rozumíme, takže na další den plánujeme o hodně delší plavbu.

Upluto 18 kilometrů za necelé tři hodiny včetně proplouvání komorou.

Den druhý
SMĚR BERLÍN

Druhý den vyrazíme směrem k Berlínu, tedy na jih, i když to nejde říct úplně přesně, protože se vodní cesta pořádně klikatí a do Berlína nakonec stejně nemáme v plánu doplout. Nicméně je to samozřejmě možné. Po silnici je Berlín vzdálen jen 140 kilometrů, po vodě by to bylo o trochu delší. Trasa od Mariny Mirow k první dnešní plavební komoře

Jezero Müritz a okolní vodní cesty

Název jezera Müritz pochází ze slovanského morcze, tedy „malé moře". Je to druhé největší jezero v Německu hned po Bodamském jezeře a zároveň největší, které leží celou svou plochou na německém území. Rozkládá se na území spolkové země Meklenbursko-Přední Pomořansko v nadmořské výšce 63 metrů a je součástí Meklenburského pojezeří. Jezero vzniklo během poslední doby ledové. Jeho rozloha je 117 kilometrů čtverečních a maximální hloubka 31 metrů.

Zvláštní tvar jezera Müritz způsobuje, že má v podstatě jen východní a západní břeh. Západní část je vyšší a tvoří ji louky, les a na mírných kopcích pole. Východní břeh je bažinatý a je součástí národního parku, kde byla první rezervace založena již v roce 1931, a od roku 1990 je tato část břehu a jeho okolí národním parkem Müritz o rozloze 318 kilometrů čtverečních. Skrývá jedinečnou flóru a faunu a je místem hnízdění jeřábů šedých. Slouží také k ochraně vodního ptactva. Najdeme zde ponejvíce vlhké houští, polámaný les a pásmo rákosí, na které někde navazuje borový les.

Jezero se jmenuje Müritz, nikoli Müritz-See, což je název pro konec jižního ramene Müritz. Jednotlivé části jezera se nazývají Binnen-Müritz, což je severní část u města Waren, Sietower Bucht a Röbeler Binnensee na západě, Kleine Müritz u Rechlinu a Vipperow oddělené od vodní cesty Müritz-Elde. Müritzarm neboli rameno Müritz je úzká část, kterou protéká řeka Elde na jihu, a Müritz-See je nejjižnější výběžek jezera.

Jezerem protéká řeka Elde. Vodními cestami je spojené se sousedním jezerem Plauersee a s povodím řeky Havel. Z jezera Müritz odtéká řeka Elde do jezera Kölpinsee. V národním parku Müritz jsou na východě další jezera Feisneck-See, Rederang-See a Specker See. Rovněž na východě je stará vodní cesta přes Bolter Kanal, Woterfitz-See, Großer Kötzower See a Granzower Möschen do Mirower See. Od Kleine Müritz je jezero oddělené vodní cestou Müritz-Havel do města Mirow. Největší město u jezera Müritz je Waren ležící na severním břehu. Další města jsou ve směru hodinových ručiček Rechlin, Vipperow, Ludorf, Röbel/Müritz, Gotthun, Sietow a Klink.

Canow trvá jeden a čtvrt hodiny. Na trase proplouváme dvěma spojovacími plavebními kanály a krásnou přírodou zcela bez měst a vesnic. Okolní břehy lemují jen lesy a vysoké neprostupné rákosí. Zastavit se dá u břehu se zadní kotvou.

Tentokrát zkouším kormidlování z krytého kormidelního stanoviště a zjišťuji, že i zde je výborný výhled a navíc žádné vlivy počasí. Na palubu se dá v případě potřeby rychle vyjít bočními posuvnými dveřmi po obou stranách salonu. Výška boku je tak akorát, aby v plavebních komorách bylo možné vyjít pohodlně ven.

Na trase je tentokrát hodně čekání na proplutí plavebními komorami. Ty fungují od 9:00 do 17:45, v sezoně samozřejmě podstatně déle. Poslední komora nás trochu zaskočí, protože je samoobslužná, ale není to problém a v klidu proplouváme.

Konečným přístavem a také slepým ramenem této vodní cesty je město Rheinsberg s krásným zámkem, kde přebýval německý korunní princ Fridrich I., a podle nápisu na jeho pomníku zde prožil svá nejšťastnější léta. Vodní cesta zde končí, ale vytéká tu malá říčka, kterou je možné sjíždět na kánoích a pak se sem vrátit přes propust. Na začátku města je marina se čtyřhvězdičkovým hotelem a servisem, kde platíme kotvení a zůstáváme přes noc.

Vjezd do Mariny Müritz, sídla Kuhnle-Tours

Rheinsberg je za mne asi nejhezčí město, které jsme během plavby navštívili. Je na něm vidět, že bylo založeno s patřičnou velkorysostí. I když jsou zde domy přízemní, maximálně patrové, jsou ulice široké vždy s chodníkem a alejí stromořadí. Necelé dva dva kilometry odsud je pak nádherný relativně nový resort Hafendorf Rheinsberg s marinou, které vévodí velký maják, a domku či apartmánu je možné kotvit loď blíž než auto. Ani zde nechybí zázemí mariny, tentokrát s velkou halou na uskladnění a servis lodí. Jeřáb má nosnost dvacet tun. Resort je „zakousnutý" do břehu Rheinsberger See a výši investice si netroufám odhadovat.

Upluto 30 kilometrů za necelých pět hodin včetně proplouvání několika komorami.

Kormoran BABAR v netradičních barvách má soukromého majitele, který na něj nedá dopustit.

Kuhnle-Tours

O více než čtyřicetileté historii i současnosti rodinné firmy Kuhnle-Tours jsme si povídali po skončení plavby s paní Dagmar Rockel-Kuhnle, která má na starosti marketing. Hlavní sídlo firmy se nachází téměř na břehu jezera Müritz v malém městě Rechlin a pochopitelně hned u mariny. Ostatně i za jejím vznikem stojí zakladatel firmy pan Harald Kuhnle. Kromě kancelářské budovy je zde prodejna lodního příslušenství, velká hala na servis a opravy lodí a další rozlehlá budova, kde probíhá výroba vlastních ocelových lodí pod značkou Kormoran. A také vše pro kotvení, servis a pronájem lodí včetně sjezdu do vody, velkého jeřábu i prostoru pro zimování. Hned vedle mariny je vilová rekreační čtvrť s příjemnou pláží a zázemím, kterou vybudovali investoři po roce 2000, a také u tohoto projektu byl Harald Kuhnle.

Ten založil charterovou agenturu ještě jako student. Pochází ze Stuttgartu a rodiče původně chtěli, aby pracoval v některé ze tří prémiových německých automobilek, a tak studoval techniku na univerzitě v Kostnici u Bodamského jezera. Vše ale změnila ještě během studií přeplavba Atlantiku na škuneru Bamphi a pobyt v Karibiku v roce 1981. Rozpoznal příležitost, kterou trh kolem pronájmů lodí nabízí, i potenciál, který se v tomto oboru skrývá. Ještě v tom roce začal používat název Kuhnle-Tours, vytiskl první katalogy a začal jako agentura nabízet pronájmy lodí v Německu i po světě.

Dalším přelomovým okamžikem byla návštěva města Rechlin v roce 1990. Právě zde opět rozpoznal potenciál této oblasti a ihned po spojení východního a západního Německa na podzim 1990 požádal o povolení podnikat v tomto místě v oblasti pronájmů říčních lodí a hausbótů. Zde se také zrodil první Kormoran 1140 již v roce 1998 a jako první použil Harald Kuhnle na lodi vodní topení nebo dvojitá zateplená okna. V roce 2000 opustila firma definitivně Stuttgart a přesídlila do Rechlinu. Aktuálně má na svých dvou základnách v Německu a jedné ve Francii 150 lodí k pronájmu a zaměstnává okolo stovky lidí.

Kuhnle-Tours vystavuje také pravidelně na veletrhu Boot v Düsseldorfu, kde bývá některý z modelů lodí Kormoran k vidění. Je to ideální příležitost k seznámení se s lodí i firmou a paní Dagmar zve na návštěvu stánku i čtenáře Yachtu, kteří na Boot do Düsseldorfu dorazí.

www.kuhnle-tours.de

Den třetí
NÁVRAT

Vzhledem k tomu, že jsme na naši plavbu měli jen čtyři dny, musíme se vracet stejnou cestou zpátky. Při plavbě na více dnů je možné kombinovat různé varianty a zvolit i mírně okružní trasu. Možnosti, které místní vodní cesty nabízejí, jsou nepřeberné. Máme v plánu uplout čtyřicet kilometrů a nocovat na části jezera nazvané Kleine Müritz v jedné ze dvou sousedních marin ve městě Rechlin. Za zmínku stojí místní restaurace, která nese název Spinnaker. Přesto, že je plavba docela dlouhá, si ji užíváme. Přeje nám počasí a do podzimu zbarvené okolní lesy a členité břehy nabízejí nádherné výhledy. Docela fouká, a tak oceňujeme možnost kormidlovat zevnitř.

Čekání na proplavení u jedné z komor si krátíme sběrem hub. O hledání nejde hovořit, je jich tolik, že jen sbíráme.

Na oběd se stavujeme v jedné z rybáren. Jde zřejmě o obchodní řetězec místních rybářů. Rybolov je tady normální průmysl, který na těchto vodních plochách fungoval evidentně od nepaměti. Také během naší plavby mnohokrát potkáváme natažené sítě. Servis a atmosféra jsou zde výborné a kromě občerstvení na místě nabízí řadu produktů i s sebou. Stavují se tu na jídlo rybáři, kajakáři. Rybárna leží i na cyklotrase, a tak může fungovat pravděpodobně celoročně.

Upluto 40 kilometrů za šest hodin včetně proplouvání několika komorami a zastávkou v rybárně.

Zadní kajuta nabízí tři lůžka a samostatné umyvadlo.

Staré rybářské domy slouží jako garáže na lodě s malou místností v podkroví. Tato vesnice je součástí města Röbel/Müritz.

Den čtvrtý
KONEČNĚ NA JEZEŘE

Bylo by divné být u jezera Müritz a nevydat se na velkou vodu malého moře. Prostě mi to nedá. Přestože je předpověď silnějšího větru, vydáváme se alespoň do půlky jezera a navštěvujeme dvojměstí Röbel/Müritz. Kormoran se i během bočního patnáctiuzlového větru chová neutrálně, možná jede trochu pomaleji, zvláště při stočení, kdy jde vítr přímo zepředu. Projevuje se jeho podstatná váha i velký krouticí moment motoru. Čelní okno je vybaveno účinným stěračem, který používám jen občas, když se vlna dostává přes příď.

Místní vody i okolí jsou díky své čistotě rájem pro vodní ptactvo.

Na jezeře je poměrně čilý ruch, potkáváme rybáře na motorových člunech i několik plachetnic. Po necelých třech hodinách připlouváme k poloprázdnému návštěvnickému molu v Röbel/Müritz. Městské molo je umístěno v chráněné a téměř uzavřené zátoce přímo v centru města. Je vybaveno břehovou přípojkou na elektrický proud, není zde ale voda. Ve městě je veškerá dostupná infrastruktura a také několik restaurací a kaváren hned u nábřeží. Je vidět, že i zde je rybářská tradice, a nechybí několik prodejen ryb a rybích produktů. Zpáteční cesta začíná příjemně po větru a pak se opět stáčíme k větru bokem. Vychutnáváme si krásné podzimní počasí i velkou vodní plochu jezera Müritz, pomalu se loučíme s tímto malebným krajem plným vodních ploch, řek, jezer

TECHNICKÉ ÚDAJE

Primus Kormoran 1140

Délka	11,45 m
Šířka	3,9 m
Ponor	0,75 m
Světlá výška	2,75 m
Hmotnost přívěsu	15 t
Materiál	ocel
Počet kajut	2
Počet lůžek	6+2
Maximální rychlost	11–12 km/h
Cestovní rychlost	9–10 km/h
Motor	Nanni Diesel 43 kW / 62 HP
Příďový propeler	hydraulický 5kW
Pohon vrtule	hydraulický
Řídicí stanoviště	2
Alternátor	12 V/ 110 A
12V elektrický systém s podpěťovým vypínáním	
Servisní beterie	2x 180Ah
Startovací baterie	1x 143 Ah
Břehová přípojka	230 V
Ukazatel polohy kormidla	
Hloubkoměr	
Teplovodní topení	Webasto 5 kW
Plynové lahve	2x 11 kg
Palivová nádrž	530 l
Nádrž na vodu	800 l
Odpadní nádrž	1 400 l
Teplovodní bojler	250 l
Zadní venkovní sprcha	
Ohřev teplé vody přes motor a topení	
www.kuhnle-tours.de	

Primus Kormoran 1140

Pro naši plavbu jsme zvolili jeden ze čtyř modelů ocelových lodí Primus Kormoran. Je to loď ideální do poměrně náročného charterového provozu a je určena pro prakticky celoroční užívání. Jde totiž o první loď tohoto charakteru, která byla vybavena dobrou izolací, dvojitými skly a klasickým teplovodním topením. Dále má dvě kormidelny, takže je možné v chladném nebo deštivém počasí kormidlovat zevnitř pěkně z tepla. I z vnitřního kormidelního stanoviště je výborný výhled všemi směry. Podpalubí nabízí dvě třílůžkové kajuty, každou se samostatnou koupelnu se záchodem a se sprchou. Na zádi je umístěna plně vybavená kuchyně a v salonu je na vyvýšeném místě velký stůl s lavicí do „L". Stůl je možné snížit a vznikne tak další dvojlůžko. Využít takto kapacitu lodě ale nelze úplně doporučit, snad jedině v létě, kdy se stejně většina života odehrává na palubě.

Za pozornost stojí použitá technika. Loď je vybavena dieselovým úsporným motorem s hydraulickým pohonem hřídele přímého náhonu. Kuhnle-Tours využívá svých zkušeností charterových kapitánů k aplikaci a optimálních konstrukčních řešení tam, kde se něco porouchá, a maximální používání lodí je takovým malým vývojovým střediskem.

Velký důraz je kladen i na ochranu životního prostředí. Veškerá odpadní voda, tedy nejen ze záchodů, ale i z umyvadel, dřezu nebo ze sprchových koutů jde do jedné velké odpadní nádrže, která se podle obsazenosti lodě vypouští v marině do kanalizace na břehu, kde dochází k jejímu čištění. 1 400 litrů vydrží při plném obsazení buď po tři dny, nebo celý týden podle počtu osob na palubě a frekvence, s jakou jsou koupelny používány.

Díky tomu zůstává voda jezera i okolních vodních cest nádherně čistá a vhodná pro koupání. Je to výborný příklad, jak by to mělo vypadat na všech vodách. Jen k tomu musí být vybudováno patřičné zázemí, tedy mariny a jejich vybavení a napojení na systém řešení odpadních vod.

Řízení Kormoranu je poněkud specifické, Kuhnle-Tours ale zajišťuje při předání krátké zaškolení, po kterém je možné vyplout. Hodně pomáhá silný hydraulický bowthruster. Podle paní Dagmar a praktických zkušeností nemá loď problém ani s vlnami na velkém jezeře při bouři stupně osm Beauforta. To jsme neměli příležitost vyzkoušet, ale je pravda že si to na jezeře Müritz dovedu docela dobře představit. Otevřená krajina bez kopců a poloha poměrně na severu Německa nedaleko Baltu by tomu odpovídala. Jednou z mála věcí k vytknutí je tak poněkud vyšší hladina hluku nad 2 200 otáček. Trochu to vadí právě při kormidlování zevnitř, ale paní Dagmar mluvila o tom, že na tomto zlepšení již pracují. Kvalitu potvrdil i soukromý majitel ze Švýcarska, který má loď druhou sezonu a nedá na ni dopustit.

i plavebních kanálů a slibujeme si, že se sem určitě zase vrátíme. Díky dobrému počasí snadno nacházíme vjezd do Hafendorf Müritz, který je domovským přístavem našeho Kormorana i firmy Kuhnle-Tours, od níž máme loď na tuto plavbu půjčenou. Vjezd je totiž chráněn proti vlnám valem, a tak není z vody prakticky vidět. Poznávací znamení je ale jasné, na jeho levé straně stojí pořádně velký maják.

Upluto 35 kilometrů za necelých pět hodin, tentokrát bez komor.

NA ZÁVĚR

Podzim je výborný termín, okolní listnaté a smíšené lesy barví svoje listí do nádherných tónů. Téměř v každém přístavu je možné zapůjčit kolo, pokud si je nevezete s sebou na lodi, kam se pohodlně vejde.

Stání a čekání na proplavení komorami je všude téměř dokonale vyřešeno opěrnými larsony, které jsou ve většině případů opatřeny plastovou vrstvou, aby se lodě nepoškodily ani v případě, že se bok netrefí na fendr. Vzdálenost komor, marin, restaurací se stáním je tak akorát, aby každý našel místo na občerstvení či odpočinek. Možné je také kotvit volně v přírodě nebo napůl kotvit a napůl zajet přídí ke břehu a jít třeba na houby.

Zdejší vody jsou také velmi bohaté na ryby. Funguje zde již po staletí osvědčený rybolov pomocí sítí natažených mimo plavební dráhy. Rybáři pak mají podél vody vcelku v pravidelných rozestupech deseti kilometrů svoje firemní prodejny. V okolních městech je pak vždy při ruce obchod s rybářskými potřebami.

Text Daniel Guryča
Foto Jana Ježková a Daniel Guryča

Přední paluba nabízí příjemné posezení.

SPECIALITY ITÁLIE

Italské Vánoce II. - Lasagne

Lidé na severní polokouli začínají s přicházející zimou vrstvit oblečení a část Italů se začíná připravovat na vánoční vrstvení lasagní. Pro mnohé možná překvapivá informace, nicméně Itálie nemá jednotné jídlo na vánoční tabuli. Obecně by se však dalo říct, že v jižních částech Itálie se zaměřují spíše na ryby a čím výše na sever, tím najdeme větší zastoupení ostatního masa.

Italské Vánoce jsou mi osobně velmi sympatické v tom, že se u vaření schází celá rodina, popíjí se víno, konverzuje a čas plyne. Když jsem kdysi zmínila svému italskému kamarádovi něco o vánočním shonu, tak se tvářil poměrně nechápavě a ptal se mě, proč to děláme?

Mnoho lidí se nepouští do přípravy lasagní kvůli jejich údajné složitosti, nicméně to je omyl, protože proces výroby není sám o sobě složitý, ale spíše časově náročný. To však nutně nemusí vadit, pokud tento čas strávíte s přáteli či rodinou.

A jestli vyrážíte na loď i v zimním období, je nespornou výhodou přípravy tohoto pokrmu to, že vám trouba krásně vyhřeje salon lodi.

Pro šestičlennou posádku:

Lasagne

- 15 plátků čerstvých lasagní
- 100 g nastrouhaného parmezánu

Ragù alla Bolognese

- 500 g mletého vepřového masa
- 500 g mletého hovězího masa
- 100 g pancetty, na kostky
- 1 cibule, najemno
- 4 stroužky česneku, na plátky
- 2 stonky řapíkatého celeru, na kostky
- 2 mrkve, oloupané a na kostky
- 200 ml červeného vína
- 1 konzerva krájených rajčat
- olivový olej, sůl, pepř

Bešamel

- 50 g mouky
- 50 g másla
- 1 bobkový list
- 750 ml mléka
- čerstvě nastrouhaný muškátový oříšek, sůl
- kapka vinného octa

Začneme přípravou ragú. V kastrolu rozpálíme olivový olej a opražíme pancettu. Pote přidáme cibuli, česnek, řapíkatý celer a restujeme zhruba pět minut. Přidáme mleté maso, osolíme, opepříme a necháme zatáhnout. Následně maso podlijeme červeným vínem, zmírníme oheň a vaříme, dokud se víno nevypaří. V ten moment přidáme krájená rajčata a za občasného míchání necháme dusit zhruba dvě hodiny na mírném ohni. V případě potřeby podlijeme trochou vody.

Mezitím připravíme bešamel. V pánvi rozpálíme máslo, po částech přisypeme mouku, přidáme bobkový list a mícháme pár minut. Poté pomalu přilijeme mléko a za stálého míchání vaříme ještě zhruba osm minut. Dochutíme nastrouhaným muškátovým oříškem a kapkou vinného octa.

Ragú máme, bešamel máme, takže teď je ten správný čas na sklenku vína a na to začít vrstvit lasagne. Těstoviny uvaříme dle návodu. Částí těstovin vysteleme zapékací mísu a pokračujeme vždy vrstvou ragú, poté vrstvou bešamelu a trochou parmezánu. Následuje vrstva těstovin a celý proces opakujeme až do poslední vrstvy, která se skládá pouze z bešamelu a větší vrstvy parmezánu. Lasagne pečeme v předem předehřáté troubě na 180 °C zhruba 45 minut, dokud vrchní vrstva krásně nezezlátne. Pokud však budete péct lasagne v plynové troubě na lodi, tak je budete muset kontrolovat častěji, protože regulace teploty není obvykle tak přesná.

Párování s vínem

Víno Nobile di Montepulciano z Toskánska bylo po staletí preferováno mnohými králi, papeži i prezidenty. Ostatně slovo nobile v názvu samo o sobě značí, že to bylo víno určené pro nóbl jazýčky. Nobile di Montepulciano musí být ze sedmdesáti až sta procent z odrůdy Sangiovese a zraje minimálně dvanáct až dvacet čtyři měsíců v sudu před uvedením na trh. Svěží vyšší kyselina ve víně výborně vybalancuje krémový bešamel a skvěle zakomponované třísloviny vytvoří dokonalý výsledný dojem s masovým ragú.

Dobrou chuť a na zdraví přeje Altumare.

Text a foto Michaela Kapičková

BOOMERANG

Plavba do Grónska 2. část

Z Jan Mayenu napříč Grónským mořem

Jan Mayen se s námi rozloučil majestátně a milostivě, neboť nám v plné kráse otevřel pohled na magický komolý ledovcový kužel Beerenbergu. Věřím, že až se tu budeme plavit někdy příště, bude doba více nakloněná mezilidským kontaktům s norskými polárníky, nežli tomu je letos.

Celou noc jsme pluli v pořádném náklonu na levobok a pěkně rychle. Vypadá to, že překonáme rychlostní rekord BOOMERANGU 170 Nm za 24 hodin. Celý den je zataženo a stále se ochlazuje. Venkovní teplota se už blíží k nule a v kombinaci s vysokou vlhkostí a větrem kolem pětadvaceti uzlů je to třeskutá zima. Na palubu se nám moc nechce a raději necháváme kormidlování na autopilotu a plavbu sledujeme z tepla salonu. Při tomto náklonu je dobře použitelný, a tak tady sedíme, navigujeme, zapisujeme lodní deník a posíláme povinné reporty do Grónska, kde monitorují náš pohyb od doby, kdy jsme vypluli z Jan Mayenu. Kdo nemá službu, buď spí, anebo se dívá na nějaké filmy.

Kuchyňská hlídka Honza udělal k obědu skvělé placky. Vařit v tomto náklonu je věc opravdu nelehká a vyžaduje to obratnost, sílu a pozornost. Ideálním kuchařem by byla chobotnice, protože jednou rukou se potřebujete držet, druhou otevírat chladničku, třetí chytat to, co z ní v náklonu vypadává, a čtvrtou vytahovat to, co na vaření potřebujete. A jelikož kuchař chobotnice není, musí u vytahování věcí z chladničky být alespoň dva lidé. Kryštof se ukázal být vynikajícím kuchyňským pomocníkem a objevuje v sobě nečekané schopnosti. Dnes, když přestala do dřezu téci mořská voda na mytí nádobí, prohlásil, že došla voda. Asi odliv.

V podvečer se mezi mraky vyklubalo slunce, a tak jsem se nabalil a vylezl na palubu. Byla to nádhera. Valící se šedivé studené vlny, občasná sprška vodní tříště se přežene přes palubu a kolem nás předvádí svůj úžasný let osamělý buřňák. Sleduji jeho let, jak bez hnutí visí zavěšený v proudu vzduchu za zádí a pak pouze s minimálním náklonem těla se přenese na pravobok a letí kousek ode mne. Jeho černé oči jako tečky mne pronikavě pozorují a pak se snovým pohybem snese těsně k hladině a plachtí mezi vlnami. Je to fascinující pohled na buřňákův let. Obloha před námi se vyjasňuje a šedesát mil daleko před námi se vynořuje nejasná kontura grónských hor. Poprvé vidím grónské pobřeží na vlastní oči. Před dvanácti lety, při mé předchozí plavbě, jsme skončili v ledovém poli asi sto dvacet mil od pobřeží a dnes máme volné moře a ještě takovouto úžasnou scenérii. Jak se rozpouštějí mraky, tak se kontury pobřeží ukazují stále jasněji a nízké slunce je výrazně prosvětluje. S Kryštofem, který přišel na palubu za mnou, se společně kocháme tou podvečerní nádherou a točíme jako diví. Tady v Arktidě je většinou nízká oblačnost, takže si nečekané počasí pořádně užíváme. Po desáté hodině večer se sluneční kotouč zanořuje do moře a vykresluje na nebi dramatické červánky. Nebe, moře i paluba se odívají do měkkých pastelových barev poskytujících rozkoš každému fotografovi. Pohled, jenž nikdy neomrzí.

Grónská osada Ittoqqortoormiit

Poslední noc na volném moři proběhla klidně. Zmenšili jsme plachty, jednak kvůli náklonu a také kvůli krám, které podél pobřeží očekáváme. Nechtěl bych jako první kontakt s Grónskem absolvovat srážku s ledovou krou. Příklad TITANIKU nás moc netáhne. Plujeme ostře proti větru, tedy v rámci možností BOOMERANGU a v mírném levobočním náklonu. Dost nás snáší proud k jihu a je jasné, že se nám nepodaří připlout do osady Ittoqqortoormiit přímo, ale budeme muset křižovat. Nevadí, plavba je příjemná a blížící se pobřeží nabízí skvělou podívanou. Zasněžené hory na jižním pobřeží Scoresbyho zálivu a protáhlý horský hřeben na severním pobřeží. V dálce vidíme nějaké bílé body na hladině před námi, nejspíše to budou plovoucí ledovce. Se zmenšující se vzdáleností masa plovoucího ledu postupně nabírá kontury. A my vidíme, že máme tu čest přichystat se na setkání s první ledovou dámou Grónska, již na naší plavbě potkáváme. Na dálku odhadujeme její výšku. Naše tipy byly od deseti do dvaceti metrů a zblízka vidíme, že může mít na výšku nějakých čtyřicet. Bílá masa ledu majestátně pluje oceánem a ve vlnění, které zmítá naší lodí, se ani nepohne. Je to naše první velká ledová kra, a tak na to zíráme doslova s otevřenou pusou. Pomalu se blížíme a rozeznáváme uprostřed kry prasklinu, která spojuje podle barvy dva druhy různě starého ledu. Na jedné straně led zbarvený do modra a na druhé bílý led spojený průhlednou ledovou žílou sloužící jako lepidlo. Objíždíme kru a kocháme se. Je ticho, nefouká vítr, akorát mrtvé vlny pohybují lodí. Majestátní kra vypadá velmi stabilně, skoro se nechce věřit, že se každý moment může převrátit nebo rozpadnout. Honza startuje s dronem a natáčí neskutečné záběry. Vladimír diriguje dron, který poslušně panáčkuje, létá

Jiří Zindulka na stěžni BOOMERANGU přivázaného k plující ledové kře

Ledovec Syd Brae, kam jsme se dostali až ke sto metrů vysoké hraně ledovcového splazu.

a točí, co má. Při druhém startu proplouváme kolem jedné stěny ledovce. Když ji mineme a zatočíme za roh, ozve se za chvíli hřmění a ze stěny, vedle které jsme před chvílí pluli, se odtrhává obrovské množství ledu a sesouvá se do moře. Zvedá se vlna a během okamžiku je na hladině plovoucí masa ledu a ledové tříště pomalu se vzdalující od ledovce. Honza s dronem visí nad ledovcem a při první ráně sklápí kameru a natáčí trhající se ledovou stěnu. Je to neuvěřitelné, že při prvním setkání s ledovou horou se nám poštěstilo vidět, jak se trhá. Byla to intenzivně prožitá hodina a půl a my pokračujeme v plavbě dál směrem k Ittoqqortoormiitu. Na motor, protože nám vypnuli vítr.

Míjíme mys Tobin, kde je na holém skalnatém kopci nasázeno několik málo desítek domů, vypadajících jako krabice vyhozené na smetiště, hodně nevzhledná osada. O pár mil dál ale vidíme pěkné barevné domečky osady Ittoqqortoormiiti, což v překladu znamená: „Tam, kde žijí ve velkých domech". Tuto osadu založil v roce 1924 dánský polárník Ejnar Mikkelsen, známý především z filmu „Proti ledu". Ten vřele doporučuji zhlédnout. Připlouváme k osadě a spouštíme kotvu v zátoce severně od osady, která je dobře chráněná proti plovoucím krám. Je to naše první kotviště v Grónsku a ještě nevíme, co můžeme očekávat. Tomáš s Honzou a Kryštofem jedou ve člunu na průzkum do osady a my s Vladimírem zůstáváme na lodi. Najednou tu nastává nádherný klid. Sedím v salonu, koukám z okna na moře, hory a kry a relaxuji. Vladimír se šel natáhnout, a tak jsem sám, nikdo nemluví a na nic nemusím odpovídat. Jdu si udělat kafe

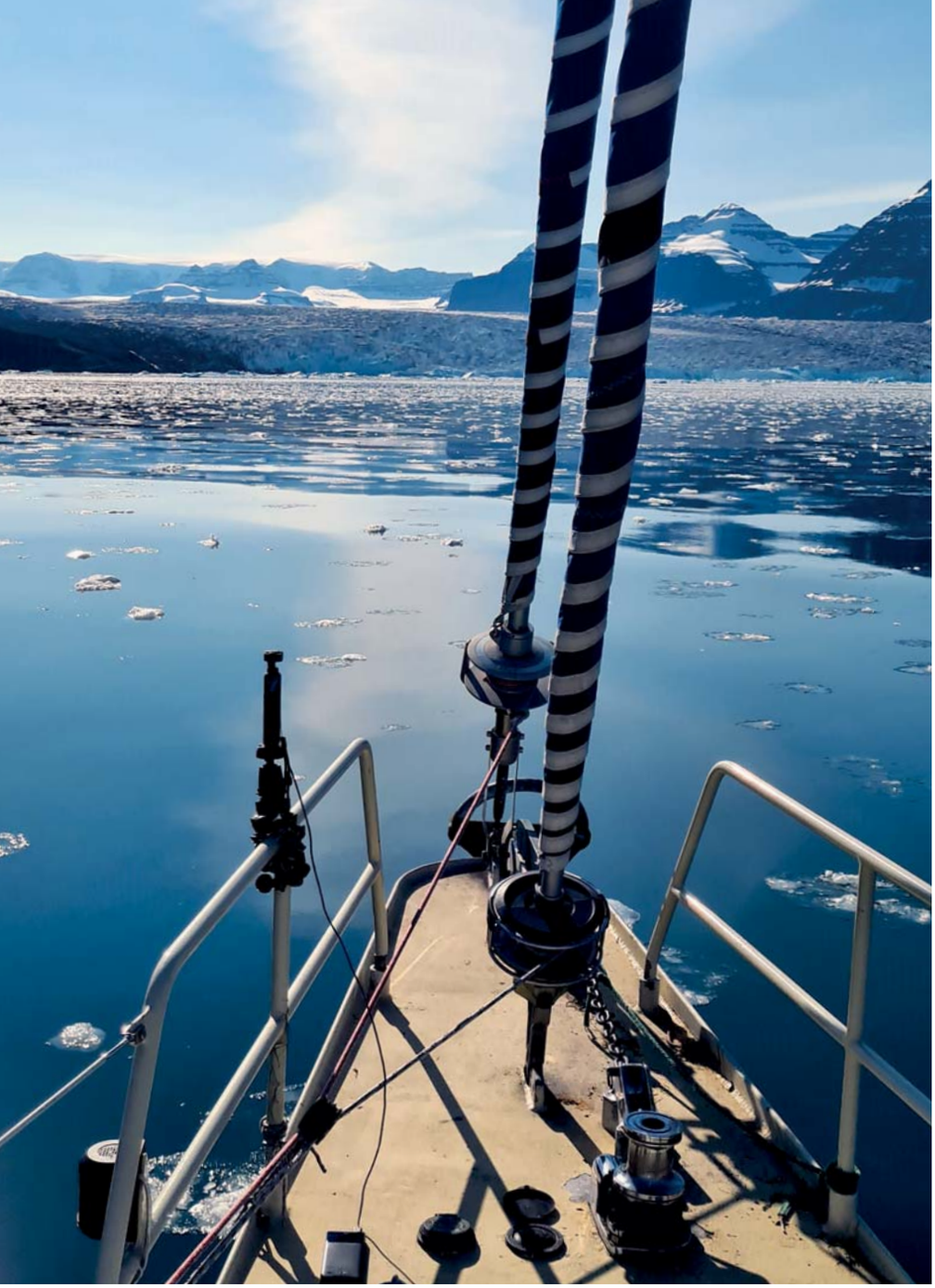
Ledovce dokáží vykouzlit neskutečné tvary.

a opět usedám. Beru knížku a čtu si. Odpočinek ale netrvá moc dlouho. Za hodinu jsou všichni zpátky. I tak to bylo super. Z osady se vracejí s tím, že je neděle a vše je zavřené. Ale mají tam obchod i policejní stanici. Bereme si ještě člun s Kryštofem a plujeme na břeh. Na nejbližším sněhovém jazyku si zavzpomínáme na dětství a předvedeme tam pekelnou koulovačku a pořádnou sněhovou rvačku. Já si myslím, že jsem vyhrál, a Kryštof si to nemyslí. Pak ještě závody ve sjezdu po zadku po sněhovém poli směrem k moři. Tam jsem tedy prohrál na celé čáře. Bylo to jako za dětských let. A po sněhových radovánkách se jdeme projít po pláži, kde jezdí na čtyřkolkách nějací domorodci. Zastavuje se u nás jeden z nich s asi desetiletým synem a ten v ruce drží kulovnici. Ptám se ho, jestli tu bývají medvědi. Říká, že ano, že minulý týden viděli medvěda u letiště, asi šedesát kilometrů odsud. Zní to strašidelně, ale připadá mi to dost daleko. Projíždí kolem nás další čtyřkolky a všichni mají na zádech kulovnice. Už se kolem sebe začínám dívat trochu nervózněji. Přijde mi sice absurdní, že by lední medvěd běhal po pláži, ale přeci jen si říkám, že ty flinty domorodci nenosí jenom pro parádu. Je jasné, že zítra musíme pořídit flintu, jinak nebudeme nikde moci vylézt na břeh. Přes noc držíme hlídky, ale nic se nedělo a noc proběhla úplně klidně.

Přípitek na kře ledové

Dopoledne vyráží komando ve složení Tomáš, Vladimír, Kryštof a já do osady na nákup. Tomáš má dlouhý seznam toho, co potřebujeme doplnit, a hlavně potřebujeme flintu. Kluci mi nechtějí věřit, že flinty se tu prodávají v samoobsluze. Tak se uvidí. Samoobsluha je docela velká a slušně zásobená. Vedle zeleniny nad mrazáky s masem visí zavěšené kulovnice. Asi šest druhů. Jedna je česká ČZ. Tu si chceme koupit. Českou flintu umístěnou mezi chleby a mraženým masem. Je libo šišku salámu nebo kulovnici? A nevezmete si raději dvě? Snažíme se odchytit někoho, kdo mluví alespoň trochu anglicky a dokáže nám něco říci o vystavených zbraních. Velmi ochotné prodavačky říkají, že za chvíli někdo přijde. Tak si prohlížíme kulovnice a čekáme. Cena se pohybuje v přepočtu něco mezi třiadvaceti a sedmadvaceti tisíci korun, což mi nepřijde moc. Nemám vůbec ponětí, kolik stojí kulovnice u nás. Přichází usměvavý mladý prodavač a doporučuje nám jinou pušku nežli ČZ. Ta že prý je jen na ptáky a malá zvířata. Vybírá kulovnici s pořádným průměrem hlavně. Říká, že je ta správná pro nás. Souhlasíme s ním a ptáme se, kde prodávají náboje. Bere nás ke kase a tam, ve skleněném regálu mezi žvýkačkami a cigaretami, jsou krabičky s náboji různých ráží. Do naší kulovnice jsou pořádně velké. Říkáme prodavači, že bychom potřebovali někoho, kdo nám ukáže, jak se zbraň ovládá a jak se z ní střílí. Všichni jsme pacifisti bez zkušeností se zbraněmi. Akorát Tomáš vypadá, že nějaké malé zkušenosti přeci jen má.

Místní kostel



Před přídí náš první velký ledovcový splaz Brede

transportujeme na loď a vracíme se na břeh navštívit CK Nanu. Tam ale nikdo není, prý v 17.30, kdy připluje nějaká loď. V 17.30 jsme před kanceláří CK Nanu, ale stále zavřeno.

Dává se tam s námi do řeči starší místní Inuita a dozvídáme se od něj spoustu zajímavostí. Pak přichází majitelka CK Nanu madame Mette Pke Barselajsen. Jdeme s Vladimírem do kanceláře a já sleduji, jak Mette nervózně zapíná a vypíná počítač, ale monitor se jí nerozsvěcí. A přitom potřebuje tisknout nějaké materiály pro turisty z lodi, která právě zakotvila. Vidím to jako skvělou příležitost pro nás, říkám jí, že na lodi máme specialistu na počítače, a volám na loď, aby přijel Honza. Honza je tu za chvíli a počítač bleskurychle opravuje. Madame je vděčná a říká, ať přijdeme za dvě hodiny, to že bude mít již čas. Za dvě hodiny přicházíme, zařizujeme si půjčení flinty, kupujeme turistické mapy Scoresbyho zálivu, nějaký informační leták a spoustu dalších věcí. Madame nechce nic zaplatit, že vše zaplatíme, až jí vrátíme flintu. Půjčení flinty na den stojí 150 DKK, tedy 525 Kč, takže na dvanáct dní nás to vyjde na méně nežli třetinu toho, co bychom zaplatili za novou pušku. V obchodě kupujeme náboje české značky Sellier&Bellot. Honza si sedá v kanceláři k počítači a trochu ho čistí a zrychluje, protože je evidentní, že již dlouho nedostal žádnou péči a je pořádně pomalý. My ostatní zatím jdeme na sraz s Peterem, který nás má naučit střílet.

Přijíždí se svou starou audinou přesně ve dvacet hodin, nakládá nás do auta a odváží na pláž, kde nás učí, jak pušku nabíjet a jak stří-

Zbrojní průkaz ale nevlastní nikdo z nás. Ptáme se prodavače, zda pro nákup potřebujeme nějaký doklad. Říká, že ne. Připadá mu to asi stejně absurdní, jako kdybyste se u nás v obchodě ptali prodavače, jestli potřebujete nějaké povolení na to koupit si kuchyňský nůž. Prodavač říká, že musí odjet na letiště, ale že se vrátí s někým, kdo by nás mohl naučit střílet. Asi za půl hodiny se vrací s bratrem Peterem, který umí anglicky celkem dobře, a ten je ochotný nás naučit střílet a za padesát procent ceny si od nás flintu po skončení naší plavby odkoupit. Ještě si flintu nekupujeme, protože bychom si ji raději půjčili, pro jistotu si na ni ale děláme rezervaci, aby nám ji někdo před nosem nevyfoukl. Kryštofa jsme vyslali člunem na loď, aby přejeli z BOOMERANGEM na kotvu před obchod a přinesli tašky. Nakládáme vše do tašek,

Střelivo se prodává v samoobsluze podobně jako máslo nebo toaletní papír.

let. Zpětný ráz je pořádný a za chvíli mám pocit, že mne do ramena kopnul kůň, jak mne bolí. Snažíme se trefit do hladiny malého jezírka a ukazuje se, že nejsme žádní ostrostřelci. Nejúspěšnější je Vladimír. Asi to bude tím, že často na něco míří přes hledáček své kamery. Peter nám vypráví o tom, že byl v Čechách, navštívil Prahu a dokonce byl na Sněžce. Svět je malý. Vypráví o tom, jak jeho žena zastřelila medvěda. Asi bude mít dost drsnou ženu. Když jsem ho zval na skleničku na loď, tak řekl, že musí domů za ženou. Říkal, že on střílí pižmoně, na což má loveckou licenci. A že na medvěda je potřeba jinou licenci, kterou má pouze deset lovců z osady a ti ročně můžou zastřelit pětadvacet ledních medvědů. Po střeleckých lekcích nás Peter odváží k sobě před dům, kde nám ukazuje krásnou kůži pižmoně a ptá se, jestli ji nechceme koupit. Chce za ni pouze 1 500 DKK, co ale s ní? Pak nás vede do velikého mrazáku, kde má uložené dvě medvědí kůže. Jedna je z opravdu hodně velkého medvěda.

Před osadou se potkávají všechny lodě, plující do Scoresby sundu. Za rok je to asi dvacet plachetnic.

Další den ráno se mi nechce vylézat ze spacáku. Vím, že mám od sedmi hodin kotevní hlídku, a jsem rád, že jsem již tak pěkně vyspaný a nikdo mne nebudí. Zdají se mi rozpustilé sny a já lenošivě prodlévám na lůžku. Jedna z mála nocí, kdy můžu spát bez přerušování. Pak už mi to ale přeci nedá a vstávám. Není možné, aby ještě nebylo sedm hodin. A opravdu, není to možné, protože už je devět. Vladimír už má za sebou ranní koupel v moři, ani na mne nepočkal. Co mne ale trápí, je, že řetěz nočních hlídek se někde přerušil. Když jsem šel v noci spát, Vladimírovi zrovna končila hlídka a měl nastupovat Tomáš. Já si to nezkontroloval, protože to je automatické, že ten, kdo končí, budí následujícího člena hlídky. A tady se řetězec hlídek přerušil. Vladimír nevzbudil Tomáše, protože mne viděl sedět v salonu. Já nevzbudil Tomáše, protože jsem neměl hlídku a měl ho vzbudit Vladimír. Šel jsem spát a spal jsem blaženě celou noc a se mnou celá posádka. Naštěstí spal i vítr a díky tomu necestovaly ani kry, ani BOOMERANG. Ale příště bychom takové štěstí mít nemuseli. To už se nesmí opakovat.

Je magicky nádherný slunečný den. Vzdálené hory vypadají v průzračném studeném vzduchu na dosah ruky. Sluníčko dnes vytáhlo do boje se zimou pořádnou dávku trumfů. V zá-

Osada Ittoqqortoormiit je nejsevernějším obývaným místem na východním pobřeží Grónska.

Pomalé přiblížení s téměř zatajeným dechem

větří se dá opalovat v tričku s krátkým rukávem. My ale dnes čas na opalování nemáme. Nádherné počasí musíme využít k natáčení. Vladimír s Tomášem sedají do člunu a Kryštof je odváží na břeh. Vladimír si staví kameru na stativ někde kousek nad mořem a Tomáš jde koupit tři krabičky nábojů a pak jde vyjednat do školy možnost natáčení a rozhovorů s učiteli. A nám na lodi začíná pořádná otročina. Zvedáme kotvu, kličkujeme mezi loděmi, které dnes připluly, a z kanálu 72 se na nás začala snášet nekonečná řada příkazů ze břehu od kamery: Plujte doleva až k tomu mysu, tam se otočte, plujte doprava až tam k této lodi, teď plujte proti mně, teď vytáhněte plachty, a tak dále. Na našem kanále 72 komunikovalo několik dalších lodí, ale ty si raději přeladily na nějakou méně vytíženou frekvenci. Když jsme se trochu vzdálili z dosahu Vladimíra a mířili jsme k nejbližší větší kře, samozřejmě tak, abychom byli na jedné ose kamera, loď, kra, vyslyšeli jsme přání nejmladšího člena posádky Kryštofa, abychom ho vypustili na kru. Je to kra uvízlá na dně, tedy se moc často nepřevracející. Kryštof si přichystal cepíny ze šroubováků, jež si přivázal k zápěstí, aby je neztratil, obul si holínky,, zatáhl manžety na nohavicích, nasadil vestu, my si přichystali kruh s lanem k okamžitému hození a začali jsme se blížit ke kře za účelem jejího dobytí, obsazení a odebrání vzorku ledu do whisky. Jak jsme ale připluli na dosah, vidíme, že ledová kra je opravdu ledová, a to tak, že ledový povrch byl zcela hladce sklovitý a udržet na něm by se dalo snad pouze s opravdickými mačkami a cepíny, rozhodně ne s tou naší maškarádou. Pomalu se vzdalujeme od kry a jsem rád, že na ni Kryštof nevyskočil. Téměř s určitostí by následovala koupel za plného slunce v moři vyhřátém na tři stupně.

Při plavbě zpět volá Tomáš, že se mu podařilo s velkými obtížemi a po několikerém odmítnutí domluvit ve škole rozhovor s jednou mladou dánskou učitelkou, která na vlastní nebezpečí přistoupila na rozhovor s cizinci. Všichni se zde před začátkem školního roku, který začíná za tři dny, bojí covidu. Mladá dánská učitelka souhlasila s rozhovorem, ale pouze mimo kameru. A to Vladimíra tak rozladilo, že odmítl přerušit natáčení lodi, moře, ledovců, přístavu a všeho toho, co nádherný den nabízel, a Tomáš musel jít do školy rozhovor zrušit. Byla to škoda, nejspíše bychom se dozvěděli spoustu zajímavých informací o školství v Grónsku a o tom, jaké inuitské děti jsou. Po návratu do přístavu jsme zakotvili blíže ke břehu, abychom nemuseli jezdit daleko člunem, protože jsme potřebovali doplnit již prázdný tank na pitnou vodu. Obsahuje 160 litrů a už zbývalo pouze trochu vody na dně. Vylili jsme do něj všechny kanystry a lahve a Kryštof s Tomášem je pluli na břeh naplnit. Mezitím, co jsme filmovali, přístav se zaplnil loděmi. Na kotvě tu stál velký třístěžňový škuner, polská plachetnice, dva dřevěné dvojstěžníky z Husaviku na Islandu a jeden islandský rybářský kutr. Všechny s turisty na palubě. Z jednoho člunu na nás volal Čech sloužící na islandské lodi jako posádka. Kluci doplňují vodu a Honza šel k benzince na druhé straně osady koupit deset litrů benzinu do přívěsného motoru. Šel bez flinty, tak snad se vrátí celý. Ono totiž právě od benzinky minulý týden museli zahánět ledního medvěda, který asi chtěl dočerpat pohonné hmoty a škrábal se tam z moře. Leč na pohonné hmoty skoupí Inuité ho zahnali zpátky do moře střelbou. Asi si zapomněl vzít kreditku. Honza si ale kreditku vzal, na medvěda nenarazil a benzin přinesl. Malá potíž při návratu ale přeci jen nastala. Honza na palubě zjistil, že nemá vestu, kterou si nechal viset na zábradlí na molu. Teď tam ale žádná nevisela. Nelenil, sedl do člunu a zamířil zpět na břeh, kde u mola potkal tři Němce z výletní lodě. Dva z nich měli vesty se znakem své lodě a třetí měl vestu nápadně se podobající té naší. Honza se jich zeptal, jestli neviděli jeho vestu, a významně se díval na Němce oděného do jeho vesty. Ten ji neochotně sundal a přitom brumlal něco o tom, že se musel splést.

Po návratu Tomáše na palubu jsme se dozvěděli, že na holandském škuneru má polovina posádky covid a ta polovina, jež ho dosud nemá, neohroženě vyrazila na břeh přátelit se s domorodci a nakupovat suvenýry do CK Nanu k naší známé madame. Někdo se ale asi někde prořekl, že loď je zamořená touto populární nemocí, a domorodci, místo aby se kamarádili, se zamkli doma. Jak zklamaní asi museli být cestující z trojstěžníku, když se s nimi nikdo nechtěl bavit.

Nakonec ale jeden domorodec přeci jen přijel v policejním autě a řekl jim, ať okamžitě vypadnou, což oni s menší, pravděpodobně nepředstíranou neochotou, učinili. Bohužel se ale kvůli nim i přítomnost nás ostatních jachtařů stala nevítaná a policista nám doporučil, abychom pro jejich i naše bezpečí odpluli. Museli jsme zrušit večeři domluvenou u Petera a jeho ženy. Zvedli jsme kotvu a na nějaký čas opustili místo s krkolomným názvem Ittoqqortoormiit, kde jsme potkali spoustu zajímavých a milých lidí.

Jenom s genou na svižný předoboční vítr míříme podél pobřeží k mysu Tobin, kde je pár domů a termální prameny. Ty termály nás extrémně lákají, neboť po čtrnácti dnech bez sprchy, pouze s občasnou koupačkou v ledovém moři, máme pocit, že bychom koupel v teplé vodě potřebovali všichni. Pouze topíme a moc nevětráme, abychom neměli uvnitř zimu. Za mysem Tobin zatáčíme do zátoky a vyhlížíme nějakou páru. A nevidíme nic. Honza dokonce zapojil svou termovizi, bezvýsledně. Nedaří se nám nalézt ani zřídla v moři. Nakonec Honza vzlétá s dronem a díky němu najdeme malé jezírko kousek od pláže. Je rozhodnuto, výsadek do termálů se bude konat. I Vladimír, který před chvílí prohlásil, že o nějaké termály nemá zájem, náhle změnil názor a chce se jít koupat. Jak se později ukázalo, ke své škodě, protože koupel se konala, ale jinak, nežli čekal. Spustili jsme kotvu na dno a člun na vodu a Kryštof s Honzou a Vladimírem odpluli na břeh. Doprovod jim dělala kulovnice s náboji, poprvé nasazená do ostré akce. Několik lidí nás varovalo, že jestli někde, tak na mysu Tobin medvěda potkáme, a flintu že musíme mít i v termálu. Asi se tam chodí koupat i medvědi. Během toho, co se člun vzdaloval od lodi a blížil se k pláži, jsem dalekohledem projížděl břeh a hledal jsem jakýkoliv podezřelý pohyb. Žádného ledního medvěda lačnícího po mé posádce jsem neviděl, zato jsem viděl vylodění neohrožených výzkumníků. Jakmile se člun dotkl pláže, Honza vyskočil ze člunu a držel ho, pak vyskočil Vladimír, leč jedna noha mu uvízla v laně ve člunu a on se rozplácl do vody jako pavouk, v ruce stále svíraje nad hladinou kameru a tašku s foťákem. Během okamžiku měl mokrou celou horní polovinu těla. Holínky zůstaly v suchu. Vladimír se zvedl z vody a s výhledem na brzkou koupel v termálu hrdinně zcela mokrý pokračoval k jezírku. Hrdinství ho přešlo, když se ukázalo, že jezírko je asi stejně termální jako moře. Další hledání termálního pramene bylo odsunuto na neurčito a následoval rychlý návrat na loď. Vladimír se převlékl a uložil se do spacáku, aby nabral ztracené teplo. Po neslavném hledání termálních pramenů jsme zvedli kotvu, opustili mys Tobin a vyrazili vstříc dalším dobrodružstvím v hlubinách Scoresbyho zálivu.

Noční plavba na zaďák za slabého větru na motýla je líně poklidná. Rychlost zřídkakdy dosáhne pěti uzlů, ale nikam nespěcháme. Můžeme se tak na plachty vléci podél vysokých zasněžených vrcholků s ledovci a ledovcovými splazy tekoucími do moře. Noc je jasná a hodně světlá a díky tomu je kličkování mezi ledovcovými horami v zálivu bez problémů. Nad ránem vítr skoro ustává, tak pokračujeme na motor. Z postele

Dokud k ledové hoře nepřiplujete hodně blízko, nevíte, jak je ve skutečnosti vysoká.

inzerce

JEANNEAU
OFFICIAL DEALER

plachetnice
motorové lodě
katamarány

XCS
Excess

excess-katamarany.cz

fas yachting
prodej lodí a příslušenství

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

www.fasyachting.cz

Ledovcový splaz odvodňuje ledovec a sune se do moře rychlostí několika metrů denně.

mne vytáhlo pískání alarmu motoru, že nechladí. Honza již s termokamerou míří do motorárny a měří teplotu výfukového potrubí, kde je teploměr sondy umístěný. Teplota je vyšší, ale motor chladí dobře a voda stříká z výfuku jako obvykle. Raději ale vypínáme pravý motor a dál pokračujeme na levý. Voláme satelitem kamarádovi Milanovi, aby nám poradil, co vše zkontrolovat. Potvrdil náš názor, že motor je v pořádku a že bude asi vadná sonda teploměru. Sondu jsme tedy proměřili a opravdu je vadná a musíme ji vyměnit.

Před polednem doplouváme do Viking sundu a pohled na ledovec Breder nám vyráží dech. V dálce na konci fjordu je obrovský ledovcový splaz, kterým se ledovec sune do moře. Celý fjord je posázený ledovými krami a my si mezi nimi hledáme cestu a na malý plyn se propracováváme k čelu ledovce. Nemáme ponětí, jak je daleko. Mapa je takřka k ničemu a to jak papírová, tak elektronická. Chybí tu hloubky a rozměry fjordu na mapě neodpovídají realitě. Pouze odhadujeme svou vzdálenost od čela ledovce. Je nádherný slunečný den, vzduch je studený a průzračný s úžasnou dohledností. S přesně tou dohledností, kdy se vám zdá, že hory vzdálené sto kilometrů jsou kousek od vás. A tak i ledovec, který se zdá být kousek od nás, se vůbec nepřibližuje. Po více než hodině plavby v ledovém poli už jsme tak daleko, že kry jsou všude kolem nás a dál plout nedává smysl. Možná bychom ještě půl míle popojeli s rizikem, že nám led poškodí šrouby, k čelu ledovce bychom se ale stejně zdaleka nedostali. Nevadí, i tak je pohled na ledovec úchvatný a scenérie vysokých hor dokreslená plovoucím ledem všude kolem nás vytváří správnou filmařskou a fotografickou kulisu. Honza létá s dronem, Vladimír pobíhá s kamerou a já si vybírám vhodnou kru, do které najedu přídí. A pak se k ní přivážeme. Nejprve najíždím pomalu mezi dvě kry, ale ty se rozestupují a my proplouváme mezi nimi. Potom si vybírám další kru, která má na sobě vybrání tvaru V, přesně pro naši příď. Pomalu ke kře připlouváme a najíždíme na ni přídi. BOOMERANG se na kře trochu nadzvedává a Kryštof přehazuje lano přes kus kry a fixuje

Zleva kapitán Jirka, kameraman Vladimír, bodyguard Kryštof a skvělý kuchař Tomáš

Ledová kra skrývá to pravé tajemství pod vodou.

ho na předním vazáku. Jsme s krou pevně spojení a Kryštof chce vystoupit na kru. Vyzbrojuje se jedním šroubovákem jako cepínem a opatrně vystupuje na kru. Kra drží, neobrací se ani nevyvádí žádné jiné čertoviny. Také vyskakuji na kru a procházím se po ní. Sleduji příď BOOMERANGU z kry, pohled, který jsem ještě neviděl. Honzu napadá, že si nasadíme kraťasy a tričko a dáme si na kře sklenku whisky s ledem z kry. Skvělý nápad. Za chvíli stojíme na kře, já dloubu nožem kousky ledu do whisky Telisker z Isle of Skye a připíjíme si celá posádka na zdar plavby. Fotku posíláme kamarádům, aby nám mohli závidět. Když už máme kraťasy, tak navrhuji, že si půjdeme mezi kry zaplavat.

Vladimír se chytá hned a ostatní nereagují. Jdeme s Vladimírem do plavek a Kryštof se ptá, jestli si myslím, že to dá. Jasně, že to dá. A tak i Kryštof jde do plavek. Tomášovi připomínám, že při dubnové plavbě kolem Anglie si s námi byl také zaplavat, tak ať teď netrhá basu. Takže i Tomáš jde do plavek a postupně lezeme do vody a plaveme kolem lodi mezi malými krami. Je to dost studené, ale v podstatě mi voda přijde pekelně studená, ať má deset stupňů nebo dva. Do moře vlezl i Kryštof s kamerou a dělá si selfíčka. Přesně v duchu své zásady: „Co nenasdílím, to se nestalo". A Honza kolem létá s dronem a všechny nás točí. Jdu do vody ještě jednou a je to super. Sluníčko tak hřeje, že ani nespěchám s utíráním a oblékáním. Po koupeli je čas na oběd a ten dnes připravuje Kryštof. Zcela bez pomoci. Udělal čínskou polévku a s Tomášovou asistencí skvělé těstoviny s omáčkou. A po obědě následuje káva na palubě. Kdo může říci, že pil kávu mezi ledovými krami u ledovcového splazu? Vše, co děláme, probíhá vždy pod dozorem někoho z posádky, kdo sleduje moře a okolní kry, jestli se k nám neblíží nějaký lední medvěd, a kulovnice je vždy připravená na dosah ruky. A jelikož jsme pořád hodně nezkušení střelci, věnujeme nějaký čas odpoledne střelbám. Každý si nabije jeden zásobník a ostřelujeme terče na okolních krách. Náš výkon se od první střelby výrazně zlepšil. Žádní ostrostřelci z nás ale stále ještě nejsou. Ozvěny výstřelů asi trochu rozhýbaly ledové pole a tlumené rány a praskání převracejících se ker zesílilo. Pozdě odpoledne se začínáme prodírat ledovým polem zpět na výjezd z fjordu a míříme do vedlejšího fjordu, kde nejsou kry, abychom hodili kotvu na noc. Fjord je na elektronické mapě tak nepřesně zakreslený, že jezdíme půl míle po břehu. Na papírové mapě to vypadá obdobně. Žádné údaje o hloubce. Mapy nám zde jsou celkem dost k ničemu. Není jednoduché najít plac na bezpečné zakotvení. Hloubky jsou buď kolem padesáti metrů, nebo se prudce mění od patnácti až skoro k nule. Po skoro dvou hodinách vybíráme místo na patnáctimetrové hloubce, kde na kotvě zůstáváme na noc.

Z tohoto místa mám dobrý pocit, můžeme se na kotvě otáčet a nikam nás to nezanese. Máme za sebou neskutečně krásný den nabitý zážitky a těšíme se na ty další. A jsme z toho všeho pořádně unavení. Kontroluji rozdělení kotevních hlídek, dávám si večeři a sklenku vína a hurá do postele alespoň do okamžiku, než budu muset vstávat na hlídku.

Text Jiří Zindulka
Foto Jan Staněk
www.jirizindulka.com

JACHTING S MALÝMI DĚTMI

Hlavně bezpečně

Malé děti na palubu vždy s vestou

Nejsem typickým jachtařem, který by putoval s rodinou po mořích a oceánech. Znám takových nadšenců ale hned několik a se zájmem a obdivem sleduji jejich plavby Středomořím či Karibikem, dokonce se mezi nimi najdou i tací, co podnikli výpravu na Antarktidu.

Syn Dejv jezdí na malé okruhové sportovní plachetnici převážně po českých vodách, ale každý rok se snažíme strávit alespoň týden na plachetnici na moři. Teď už plujeme čtyři dospělí a tři děti. Hodně dbáme na bezpečí, termín plavby volíme s ohledem na předpověď počasí, které by mělo být příznivé, klidné, přizpůsobujeme se především dětem a nakonec si to všichni báječně užíváme. Zažil jsem už ale i nádhernou plavbu Karibikem s mladými jachtaři. Vždy je důležité, aby děti rozuměly instrukcím a dokázaly se jimi řídit, zvládly se samy zabavit knihou nebo

Spoustu zábavy si ti větší a zkušenější námořníci můžou užít s pomocným člunem.

nějakou hrou a také aby měly zvládnuty základy plavání. Ti nejmenší alespoň s vestou. Prostě se nesmí bát vody.

A proč vyplouvat s dětmi na moře? Použiji oblíbenou odpověď mého australského kamaráda: „Protože s hotelem nikam nedoplujete." Plavba dává svobodu, pomáhá poznávat přírodu a stavět se k věcem tak, jak přicházejí. To je pro mladé plavčíky cenný dar do života. Mnoho mladých rodin vyráží na moře a na delší plavby, už když jsou děti úplně malé. Má to řadu výhod. Malým námořníkům nedělá problém vyspat se v jedné kajutě, což později s přibývajícími léty není úplně komfortní. Děti si na pobyt na lodi snadno zvykají a ještě je v předškolním věku netíží školní povinnosti. A tak můžete plout bez omezení a jen se podílet na předškolní přípravě, která je na lodi velmi nenásilná a probíhá přirozeně a bez stresu. V tomto věku rovněž není tak silná vazba na kamarády, a navíc v přístavech nebo kotvištích i tak narazíte na lodě s dětmi, které se rády skamarádí, což napomůže i jazykové průpravě. Kontakt se zbytkem rodiny pak lze udržovat i na dálku pomocí moderních technologií, podobně jako tomu bylo při covidových lockdownech.

U kojenců lze nastavit volnější režim bez časových harmonogramů s odpočinkem na pláži, hraní si ve stínu, spaní v hamace zavěšené mezi palmami a volit kratší nenáročné přejezdy. Ne vždy je to však jednoduché. V prvních letech po narození dítěte rodiče občas trpí nedostatkem spánku a pobyt na lodi je z tohoto hlediska ještě náročnější. Pokud plujete mezi ostrovy, pak mohou nastat komplikace jako noční hlídky během plavby nebo pravidelné kontroly kotvení.

Za kormidlem jen pod ostražitým dohledem kapitána. Děti tak ale můžou získat návyky a zkušenosti, které se vždy hodí.

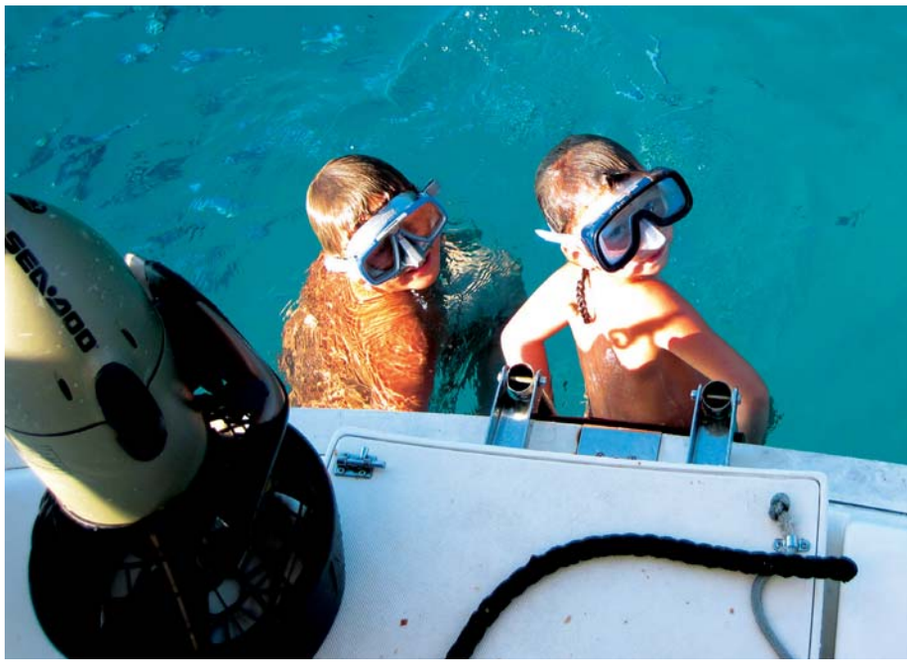
Na co je potřeba dávat zvlášť pozor

- pád dítěte
- opaření se při vaření
- zamotání se do lan při manipulaci s plachtami
- pád volných věcí na dítě
- dehydrataci
- sluneční paprsky
- kotevní vrátek
- propadnutí otevřeným okénkem (luknou)
- mořskou nemoc

inzerce

Vybavení na plavbu s dětmi:

- dětský „záchranný" balíček, který může obsahovat malý nožík, píšťalku, malou vysílačku a balíček gumových medvídků
- knihy a časopisy nejlépe s námořní tematikou, atlasy mořských živočichů, mapy
- sada dětského nářadí pro možný nácvik předstíraných oprav
- dětské stavebnice LEGO nebo Duplo, vždy raději větší velikost, aby se kostičky nepoztrácely a nezablokovaly například lodní čerpadlo
- psací a kreslicí potřeby, aby děti mohly psát lodní deník a kreslit své zážitky
- vodní hračky, jako jsou plovací desky, bodyboard, paddleboard, vodní pistole, výbava na šnorchlování
- hry a zábava jako tablety pro občasné hraní her, karetní hry, deskové hry, herní konzole



Oblíbené je šnorchlování, zvláště pokud jsou ve vodě ryby. Užitečným pomocníkem je i elektrický skútr na tahání ve vodě.

Nepříznivý vliv na dostatečný odpočinek během plavby může mít i málo místa v posteli a tropické klima. Pod vlivem těchto faktorů musíte buď výrazně zvolnit tempo vaší plavby, nebo rozšířit posádku o au pair či dalšího člena pro práci na palubě. Pokud nemáte dostatek námořních zkušeností, pak si pronajměte loď i s kapitánem. Pro plavbu s dětmi je vždy lepší mít síťový výplet u lodního zábradlí. To se většinou dá objednat u charterové společnosti pronajímající lodě.

Během plavby by měly mít děti na palubě vždy vestu, a pokud si stoupají nebo přecházejí, pak by se měly vždy jednou rukou držet. Na kotvě nebo v přístavu mohou být bez vesty jen v kokpitu, když jsou s vámi. Jestliže ale chtějí chodit po palubě, musí si opět obléci vestu.

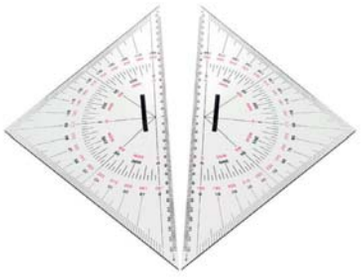
Ti starší, kteří dokáží dvakrát obeplavat celou loď, si mohou vestu za bezpečných podmínek sundat, záleží ale jen na vás nebo na kapitánovi, jaká bezpečnostní pravidla si určíte. Buďte ve střehu, protože nemocnice je většinou daleko od vás.

Text David Křížek
Foto archiv Yacht

Chytat ryby z lodi je pro děti dobrodružství a další zkušenost, která se kdykoliv později může hodit.

Poznámka redakce

David Křížek je také autorem právě vycházející publikace Plavba snů, která všem, kteří se na plavbu s dětmi chystají poprvé, poskytuje nenásilnou formou cenné rady, zkušenosti a informace. Kniha má 132 stran a její cena je 299 Kč. K dostání je u knihkupců nebo na e-shopu **www.velkoobchodmcu.cz**.



CHCETE VLASTNIT KAPITÁNSKÝ PRŮKAZ ?

Potřebujete rozšířit Váš stávající průkaz nebo absolvovat kondiční plavby

OBRAŤTE SE NA TYTO FIRMY:

YachtNet®
www.yachtnet.cz

Kapitánské kurzy v Chorvatsku
Průkazy MDČR C, B, A i HR B
Kurzy VMP/VRP včetně ověření praxe v Praze
Školící středisko zapsané u MDČR
Vyzkoušejte ten rozdíl!

ISO 9001 certified
www.yachtnet.cz
YachtNets.r.o. • Brdlíkova 288/1e • Praha 5
tel.: 233 354 050 • e-mail: info@yachtnet.cz

aqua • adrenalin • adventure
aaayacht
ŠKOLÍCÍ STŘEDISKO MINISTERSTVA DOPRAVY

Kapitánské kurzy
- Průkazy české, slovenské a chorvatské
- Teoreticko-praktické kurzy jachtingu
- Teoretické kurzy na stupeň C, B, A
- Učíme osvědčenou metodou "Learning by doing"

Naši instruktoři jsou jmenováni Ministerstvem dopravy
10% SLEVA při včasné rezervaci
www.aaayacht.cz • www.aaayacht.sk
email: info@aaayacht.cz tel: +420 568 823 955

Akademie na Moravě
Kurzy ve Zlíně a v Ostravě
~ Certifikované SRC kurzy
~ Velitel námořní jachty C
~ Zdokonalovací plavby
YACHTERS ACADEMY
yachtersacademy.cz

akita yacht
praktické kurzy + zkoušky MD na Baltu / v Chorvatsku, plavby praxe oblast B
chorvatské průkazy
charter@akitayacht.cz
+420 737 970 155

BEMEX BOAT
NECHTE STAROSTI NA BŘEHU
JACHTAŘSKÉ KURZY NA VLASTNÍCH LODÍCH
KAPITÁNSKÉ PRŮKAZY
ČESKÁ CHARTEROVÁ FLOTILA
20 LODÍ V CHORVATSKU
ČESKÁ ZÁKLADNA
SUKOŠAN, CHORVATSKO
BENETEAU FOUNTAINE PAJOT
www.bemex.cz

Colins Yacht Club
www.cyc.cz
Kurzy jachtingu
Kapitánské průkazy
české - moře MD
- řeky VMP
chorvatské, RYA
Dovolená na lodi Champagne Cup
mail: info@cyc.cz

YACHT CLUB PRAHA/PRAGUE
VÁŠ RODINNÝ CHARTER V CHORVATSKU
- Pronájem vlastní flotily plachetnic
- Kapitánské kurzy
- Kondiční jízdy
- Charter management
www.yachtclub.cz

KWS
KAPITÁNSKÉ KURZY
Mezinárodní průkaz vůdce rekreačního plavidla
Námořní kapitánské průkazy
KURZY NA VYSÍLAČKU
KONDIČNÍ PLAVBY
OFFSHORE PLAVBY
PRONÁJEM LODÍ
vlastní flotila na Lipně a v Chorvatsku
PRODEJ A SERVIS
lodí, lodních motorů a příslušenství
U nás máte vše na jedné palubě
www.kws-sports.cz

KAPITÁNSKÉ PRŮKAZY
Kurzy teorie + praxe
ČESKÁ LODNÍ DOPRAVA
- Školení VMP + COLREG
- Kurzy námořního jachtingu B, C
- Zdokonalovací a kondiční plavby
- Certifikovaný komisař SPS
- Prodej a charter lodí
Česká lodní doprava – charter, s.r.o.
Záběhlická 48/1658, 106 00 Praha 10
+420 272 769 280, +420 777 620 164
www.cld.cz/cld@cld.cz

PO OSTROVECH V KARIBIKU

Tři týdny na palubě katamaranu Bali

V únoru 2022 jsme se vydali na plavbu Karibikem a navštívili jsme ta nejzajímavější místa v tomto pro nás pozemském ráji. Abychom toho stihli objevit co nejvíce, rozhodli jsme se pro dvě jednosměrné desetidenní plavby. Z Martiniku na Guadeloupe, kde jsme vyměnili posádky, a pak zpátky. Výhodou je, že na obou ostrovech je letiště, kam pravidelně létají spoje z Francie.

Martinik

Naše plavba začíná na francouzském Martiniku. Hned po příletu na nás dýchla karibská neopakovatelná atmosféra. Život je zde pomalejší, radostnější a uvolněnější. A přesně to sem jedeme hledat. Nalodění a check-in probíhá vesměs podobně, jak jsme zvyklí u nás v Evropě, jen s tím rozdílem, že vás některé charterové společnosti nenechají vyplout tradičně hned v sobotu. S ohledem na brzo zapadající slunce je to ovšem pochopitelné.
Brzy ráno tak proplouváme velkým bójkovým polem u Le Marin a směřujeme k vyhlášené pláži Salines. Kotviště je kryté před vanoucím pasátem, ovšem kvůli jeho pozici u jižního cípu ostrova do něj mohou zabíhat vlny, které tvoří malé barelovité vlnění. Je proto třeba pečlivě vybrat, kde zakotvit a těmto zvlněným místům se vyhnout. A recenze nelhaly. Přivítá nás malebná pláž s azurovou vodou, bílým pískem a zelenými palmami. Jako z obrazovky ve Windows na počítači mnohých z nás.

Když ze Saliny pokračujeme na východ kolem Diamond Rock, potkáváme velryby. Nepřiplouvají k lodi stejně ochotně jako delfíni v Chorvatsku, ale jejich velké vodotrysky nelze přehlédnout. Plujeme dál kolem pláží, kde se dá v závětří dobře zakotvit a vybíráme si jednu z posledních zátok Plage de Anse Noire. Posádka je nadšená z podmořského života. V hejnech se tu prohánějí tisíce sardinek a není problém potkat úžasné karety obrovské.

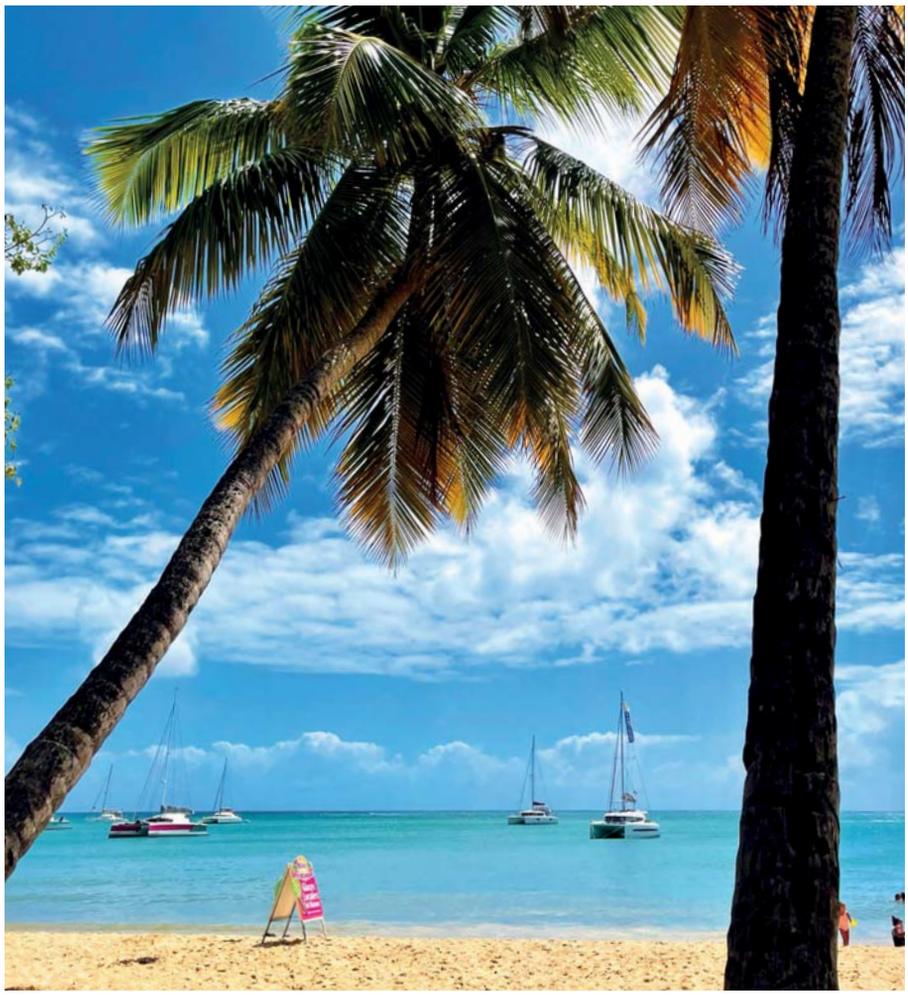
Jako kapitán se však musím více věnovat tomu, co se děje nad hladinou. Vítr v zátokách se rád točí, a tak se zakotvené lodě můžou natáčet každá jinak. S tím je potřeba při kotvení počítat a nechat si kolem sebe dost prostoru.

S postupným přibližováním k severní části ostrova se ráz krajiny mění na čím dál divočejší a méně obydlenou. Nejsevernější pláže jsou už téměř černé a díky drobným krystalkům křemenu se třpytí. Ubylo také turistů a lodí. Kotvíme v městečku Saint-Pierre kvůli získání výstupního potvrzení ze země, takzvaného exit clearance, jelikož nás čeká přeplavba na Dominiku.

Při první přeplavbě přes otevřený oceán mezi ostrovy plujeme nejdříve na motor, abychom nedostali tvrdou ránu do plachet v akcelerační zóně hned vedle ostrova, kde může skokově zesílit vítr. V Le Marin vedle nás kotvil 54 stop dlouhý katamaran se spadlým stěžněm, který pravděpodobně vplul právě do takových míst na plné plachty. Volím proto opatrnější taktiku. Plachty vytahujeme na první ref a užíváme si plavbu na boční vítr.

Dominika

Vítejte na nejdivočejším ostrově naší cesty. Nenajdete zde typické azurové pláže, ale ani turisty. Pamatujete si prales a tmavé pláže, po kterých Jack Sparrow utíkal před lidojedy ve filmu Piráti z Karibiku? Tak přesně tohle se tady natáčelo a my to jdeme křížem krážem prozkoumat. Dobrodružství začíná celním odbavením. Dominika je samostatný stát s osmdesáti



Zátoka Plage de Anse Noire s písečnou pláží a s bohatým podmořským životem

Malebný ostrov Gosier a okolní korál dobře kryje kotviště od východního pasátu.

tisíci obyvateli a spadá pod Commonwealth. Zavelím tedy k vyvěšení žluté vlajky a předem se přes whatsapp hlásím místnímu průvodci, který je zároveň odbavující agent, vodní taxikář a covid specialista v jedné osobě, jenž si říká Mr. Bean. Kontakt na něj lze získat buď v Navionics, nebo od charterové firmy. Vítá nás na palubě jeho „water taxi" a asistuje nám s vyvázáním na místní bóji u města Roseau. Zároveň si vybere pasy od posádky a my jen tiše doufáme, že je ještě někdy uvidíme.

Dále nás seznamuje s možnostmi výletů a povinností absolvovat covid testy. Seřadíme se tedy v místním yacht servisu, který vypadá spíše jako vrakoviště, a čekáme na testování, jež stojí 80 amerických dolarů na osobu. Nakonec absolvujeme „Antigen PCR testy", ano čtete správně. Tehdy jsem pochopil, proč mají všichni okolo fungl nové iPhony. A je to taky jediný moment za celé karibské cestování, co nás někdo vyloženě „natáhl".

Času není nazbyt, a tak v ten samý den vyrážíme na výlet. Rychlý přesun na pevninu, kde nás čekal místní průvodce s minivanem pro celou posádku. Jízdu džunglí s výhledem

Na všech ostrovech se nachází nespočet vodopádů, které stojí za to navštívit.

Vrak rybářské lodě ponechaný svému osudu na pláži u města Portsmouth

do místních kaňonů vyšperkoval průvodce ochutnávkou místních plodů. Zastavovali jsme přímo na plantážích a postupně ochutnali banány, kakao, kávu, skořici, citronovou trávu a mnoho druhů ovoce, které jsme nikdy předtím neviděli.

První velkou zastávkou je soutěska Titou Gorge, kterou je možné proplavat a dostat se tak k vodopádu na jejím úplném konci. Po příjemném ochlazení vyrážíme dál ke krásným vodopádům Trafalgar Falls. Dvojice vodopádů je velmi fotogenická a průvodce nám navíc nabízí možnost jít se do nich okoupat. Zapomeňte na pravidla bezpečnosti a omezení, která znáte z turistických míst. K vodopádům je třeba dojít po svých proti proudu vody a po velmi klouzavých balvanech. V našich končinách by zde byla obrovská cedule „zákaz vstupu". My si ale toto dobrodružství užíváme a v pozici spidermana šplháme po čtyřech k vodopádům.

Odměnou je koupání, kdy z vodopádu teče nejen studená voda, ale taky horký pramen. Setkáváme se tedy s Kneippovou lázní v divoké přírodě.

Bohužel jsou místní ostrovy vyhlášené krádežemi člunů, proto byste si měli zkontrolovat, jestli na lodi máte krátké ocelové lano se zámkem, abyste člun mohli nechat zamčený kdekoliv bez dozoru.

Po zaslouženém relaxu se vracíme zpět na loď a čeká nás přeplavba k městu Portsmouth. Ještě předtím ale potřebujeme dokoupit zásoby. Vyrážíme ve dvou na dinghy, ale zjišťujeme, že přímo u města nás nenechají místní autority vyvázat. Zaplujeme tedy k rybářům a já prosím jednoho z nich, jestli by nám dinghy pohlídal. Ten vznesl požadavek, že se na něm chce na oplátku projet. Neváhal jsem, dohoda uzavřena a hurá na nákup a potom zpátky na loď.

Mr. Bean se s námi loučí, vrací nám pasy a my už se přes whatsapp nahlašujeme dalšímu agentovi jménem Cobra. Trasu je potřeba mít přesně naplánovanou a předem nahlášenou, což nám potvrdil další zážitek. Při přeplavbě mezi městy se k nám přiřítila loď pobřežní stráže, která přes VHF vysílačku zjišťovala naše úmysly. Nejprve jsme byli z netradiční návštěvy lehce vyděšení, ovšem hned po sdělení naší trasy a osob, se kterými na ostrově komunikujeme, nám popřáli hezkou plavbu a spokojeně odpluli.

Cestou míjíme krásné zátoky v severozápadní části ostrova. V jedné z nich přespáváme na kotvě a ráno se zastavujeme na Ripaton Beach, kde obdivujeme vrak, který je efektně nasednutý na písečné pláži.

U Portsmouth je opět možné využít místní bóje a služeb průvodců na výlety. Po pozitivní zkušenosti z Roseau neváháme a plánujeme s průvodcem celodenní výlet. Putujeme do lokální výrobny čokolády, kterou provozuje potomek holandských imigrantů. Zkoušíme všechny druhy čokolád a seznamujeme se s výrobou. Jen podle zpo-

Kotvení na bójce u Roseau, hlavního města Dominiky

Je výhoda mít na palubě někoho, kdo umí francouzsky i anglicky. Na francouzských ostrovech se bez znalosti jejich jazyka domluvíte jen se slovníkem. Na Dominice zase pouze anglicky.

maleného výkladu a malátných pohybů nabýváme podezření, že čokoláda není jediný artikl, který čokoládovnu živí.

Tuto domněnku nám utvrzuje setkání se starším pánem vzhledem připomínajícím Boba Marleyho. Potkali jsme jej na cestě uprostřed pralesa, kde nás poprosil o svezení do města. Ve velkém textilním pytli, který s sebou nesl, podle aromatu rozhodně neměl bylinky na čaj.

Marie Galante

Ráno vyplouváme směrem na ostrov Marie Galante, který spadá pod správu Guadeloupe, tedy Francie. Je potřeba počítat s dalším celním odbavením, které je možné udělat ve městě Grand Bourg. Místní úřednice je milá, jen jsem ji musel pomoct vypisovat údaje z pasů, jelikož si nedokázala poradit s našimi jmény. Už ne tak milí jsou však v marině, do které nás nechtěli nechat vplout. Jak mám tedy ale provést celní odbavení, ptám se přes VHF? Prý si máme přeplout na Guadeloupe. To samozřejmě odmítám a po výměně názorů ve francouzštině jsme přece jen dostali možnost kotvit na jednu hodinu.

Celý ostrov je jedna velká pláž s krásnou azurovou vodou. Ze západní strany je dobře krytý před východním pasátem. To přímo vyzývá ke koupání, což si vyzkoušela moje první důstojnice Verča, která po tom, co ji odletěla kšiltovka, pro ni okamžitě skočila přes palubu. Úsměv ji přešel, když jsme v Grand Bourg potkali rybáře, kteří porcovali čerstvě uloveného kladivouna chyceného hned kousek od přístavu.
Po formalitách si užíváme místní pláže a vykukující karety. Už dlouho se mi nestalo, že

Dvojice vodopádů Trafalgar falls.

Pár tipů na plavbu do Karibiku

Počasí
Jachtaře jistě potěší, že v sezoně mohou očekávat stabilní počasí. Fouká stálý pasát a za tři týdny naší plavby jsme měli pouze jeden den zataženo s občasnými přeháňkami.

Moře
Na závětrné straně ostrovů je moře solidně kryté, při přeplavbách je potřeba se připravit na vlny, které chodí z boku a v určitých oblastech mohou být především na stoupačku nepříjemné.

Na jak dlouho
Naše one-way trasa zabrala deset dní. Pokud chcete plout tam i zpět a pořádně prozkoumat ostrovy, doporučuji zvolit tři týdny.

Výběr lodě
Pro dovolenkový styl plavby určitě zvolte katamaran, dostanete se na lepší místa v zátokách a při delším pobytu nabízí lepší komfort pro posádku.

Jachtařská infrastruktura
Mariny jsou daleko od sebe, v našem případě to bylo z Le Marin do Pointe-à-Pitre 114 námořních mil vzdušnou čarou, proto vybírejte loď s odsolovačem vody.

Kotvení
Ve většině případů využijete kotvu, která v mělkých vodách s písečným dnem dobře drží. Jen je třeba být pozorný v zátokách, kde se točí vítr. Na exponovaných místech je možné využít bóje.

Místní kuchař připravuje speciality, které putují z moře rovnou do kuchyně.

bych měl možnost zakotvit téměř kdekoliv u pobřeží, stačilo si jen ukázat prstem. Od břehu se line písečné dno s ideální hloubkou sedm až osm metrů. Následný západ slunce na stovky metrů dlouhé pláži působil až kýčovitě, takže zastávka na tomto ostrově opravdu stála za to.

Iles des Saintes

Přímo na západ od Marie Galante leží souostroví Iles Des Saintes, směs ostrovů lemovaných korály, které nabízí perfektní podmínky pro potápění a šnorchlování. Kotvíme v zátoce Anse du Pain de Sucre a seznamujeme se s místním rybářem, kterého jsme zrovna vyrušili při jeho denním úkolu „ulovit kraba", jenž mu chodí okusovat zeleninu v zahrádce. Rybář nám prodal čerstvě vylovenou vyfiletovanou rybu mahi mahi a zapůjčil gril. Večer jsme tak grilovali přímo na pláži před jeho domem.

Nemohli jsme si nechat ujít ani městečko hned za rohem, které nám rybář doporučil s tím, že se rozvolňují covid restrikce a město bude konečně žít jako kdysi. Účastníme se tak festivalu radosti v ulicích, kdy si místní, včetně policie, užívají konce omezení a my díky tomu zažíváme opravdové karibské veselí.

Guadeloupe

Ráno zvedáme kotvy a přeplouváme na ostrov Gosier, který je, co by kamenem dohodil od Pointe-à-Pitre, naší finální destinace. Plavbu pečlivě plánujeme, protože popluje me souběžně s návětrným pobřežím Guadeloupe, kde je mnoho mělčin a korálů. Necháváme si tak rezervy pro případné manévry s plachtami.

inzerce

Chcete taky vyplout v exotice? yachtersbooking.cz

Poradíme s výběrem lodě a pomůžeme s plánováním cesty.
Známe destinace osobně | Výhodná cena pronájmu | Jsme experti na katamarány

Fort Napoléon v minulosti chránila „ostrovy svatých", které leží na půl cesty mezi Dominikou a Guadeloupe.

Kotvíme u ostrova Gosier, kde se člověk nesmí zaleknout hloubky do dvou a půl metru. V této a v dalších mělkých zátokách by se dalo zakotvit i s plachetnicí, je ale potřeba počítat s delším dojezdem na pláže na člunu, což může být proti stabilnímu větru okolo 17 až 25 uzlů nepříjemné. Poprvé jsem například viděl člověka, který kvůli špatně rozložené váze na dinghy vzlétnul a chvíli levitoval proti větru.

V hlavním městě Pointe-à-Pitre obdivujeme hned vedle nás zakotvený závodní trimaran. Posádka se vyloďuje a vyráží ještě na pár dní poznávat Guadeloupe z pevniny. My mezitím necháváme uklidit loď a odservisovat drobné nedostatky a čekáme na novou posádku. Sotva jsme dojeli, ale už teď se těšíme na plavbu zpět na Martinik.

Text Petr Pitucha
Foto Michal Hynek a Filip Vinklárek

Zátoka Anse du Pain de Sucre

Karety žijí téměř ve všech zátokách, ve kterých jsme kotvili.

JETSURF YACHT
Elektrický skateboard

Stejný pocit jako na vlnách je možné zažít i při pohybu po souši s prémiovým elektrickým longboardem od firmy JETSURF zrozeným pro život na jachtě. Každodenní pohyb po marině se rázem stává nevídaným zážitkem.

Přestože v marině na sebe bude prkno strhávat pozornost, na lodi o něm vědět nebudete. Díky své kompaktnosti nezabere na jachtě skoro žádné místo a do plného nabití mu budou stačit pouhé tři hodiny. S dojezdovou vzdáleností čtyřicet kilometrů se majitelé nemusí bát vydat se i na delší výlety nebo na večeři do té nejvyhlášenější restaurace.

Baterie, motory a elektronika jsou pečlivě zabudovány do těla skateboardu, takže vyniknou jeho hladké linie a futuristický design. Teakové dřevo, hliník a karbon potažený bílým lakem dokonale doplní každou palubu. Produkt byl navržen a vyroben v České republice tak, aby dobyl celý svět. **www.jetsurf.com**

LEDLENSER NEO 9R
Čelovka pro náročné

Čelovka LEDLENSER NEO 9R je absolutní špičkou mezi svítilnami pro jachtaře, běžce, lyžaře a další sportovce. Extrémní výkon v kombinaci s maximální odolností dělá z této čelovky nepostradatelného parťáka do těch nejnáročnějších podmínek. Tři sladěné LED jednotky nabízejí hned několik světelných módů a umožňují dokonale osvětlit blízké i vzdálené okolí i při velmi rychlém pohybu. Obzvláště výkonný a vyměnitelný akumulátor, který lze dobíjet pomocí magnetického kabelu, je umístěn v bateriovém boxu v dokonalé protiváze k hlavici svítilny. Proto čelovka perfektně drží na hlavě a nezpůsobuje diskomfort ani při velmi dlouhém nošení. Pro ještě větší pohodlí je součástí balení také silikonová protisklužová podložka pod hlavici svítilny. Svítilnu je možno připevnit na hrudní pás a zamezit tak oslňování běžců či chodců v protisměru. Na čelovku se vztahuje exkluzivní sedmiletá záruka. Cena je 2 890 Kč. **www.savetheday.cz**

SHARVAN bike
Nová skládačka ze Slovenska

SHARVAN bike je určen především do města, ale i pro jízdu krajinou, pro všechny, kteří jej chtějí mít stále s sebou, v autě, na jachtě, v karavanu, prostě kdekoliv. Velikost kola je možné přizpůsobit velikosti jeho uživatele. Kromě nastavení výšky řídítek a sedla lze nastavit i velikost rámu, který je vyroben z kompozitu polyamidu s uhlíkovým vláknem.

Kolo má hmotnost od 13,8 do 17,2 kilogramů podle výbavy a ve složeném stavu má rozměry 60 x 67 x 40 centimetrů. Díky tomu zabírá velmi málo místa a snadno se přenáší. Vzhled kola se dá snadno měnit výměnou krytů rámu v barvě podle přání zákazníka. Hnací řemen a převod s vnitřním planetovým mechanismem vyžadují jen minimální údržbu. Vzhledem k materiálům není kolo náchylné ke korozi, proto je vhodné k použití v marinách. Až osm převodových stupňů a hydraulické kotoučové brzdy garantují komfortní a bezpečnou jízdu. Nově bude tento model nabízen i ve verzi s elektromotorem s rekuperací a baterií v zadním kole. SHARVAN bike byl oficiálním dopravním prostředkem slovenského pavilonu na mezinárodní výstavě EXPO 2020 v Dubaji. Cena kola začíná od 27 900 Kč. Více informací na www.sharvan.bike nebo u SHARVAN Point pro ČR na **www.tpscentrum.cz**.

Video

Memoriál Vladimíra Psalmana 2022

Od 24. září do 1. října 2022 se konal v Murterském moři 4. ročník regaty MVP za účasti devatenácti lodí kategorie Bavaria 41, organizovaný společností AAA Yacht s.r.o. a jachtklubem TJ Sĺňava Piešťany. Celý závod byl plánován na dvanáct rozjížděk v kombinaci jak inshore, tak offshore. Držitelé předešlých titulů, posádky Miroslava Barana a Ľubomíra Macejky, tak stáli před náročným úkolem obhájit své postavení. Na startu se totiž objevilo kromě stálých účastníků i několik mladých ambiciózních týmů.

V neděli 25. 9. 2022 se za jižního patnáctiuzlového větru v prostoru před Murterem odjely dvě rozjížďky formou karuselu. Projevila se profesionalita a vyježděnost posádky Miroslava Barana, a tak v obou rozjížďkách zaknihovala vítězství, následována lodí Ľubomíra Macejky a Jana Demka. V pondělí za slábnoucího juga byla na programu offshore rozjížďka o délce sedmnáct námořních mil se startem před ostrovem Maslinjak, otočným bodem byly ostrovy Hrid Kukuljar, Dužac, Visovac a cíl opět u ostrova Maslinjak. V navigační etapě zvítězila mladá posádka vedená Miroslavem Baranem, následována Jiřím Chlumským a Stanem Vargou.

V úterý se v jižním větru jedenáct až patnáct uzlů v prostoru před Pakoštanem odjely tři rozjížďky formou karuselu. V první rozjížďce vyhrál Stano Varga, ve druhé Miroslav Baran a ve třetí Ľubomír Macejka. Ve středu, vzhledem k rannímu bezvětří a nejasné předpovědi, měly posádky dopoledne čas na odpočinek. Odpolední rozjížďka odstartovala za mírného větru, který postupně téměř úplně ustal, a karusel byl nakonec zkrácen. Vyhrála posádka Miroslava Barana.

Čtvrteční slunečné ráno bylo jachtařské, s jugem v nárazech do osmnácti uzlů, a tak se odjely tři rozjížďky formou karuselu se startem před Murterem. V prvních dvou čtvrtečních rozjížďkách potvrdila absolutorium posádka lodi Miroslava Barana, následována Stanislavem Vargou. Třetí rozjížďku vyhrála překvapivě posádka Jana Demka. Vítězem regaty MVP 2022 se tak právem stala

posádka lodi Miroslava Barana, na druhé příčce se umístila posádka lodi Ľubomíra Macejky a třetí byla posádka lodi Jana Demka.

Posádka Stana Vargy po pokažené poslední rozjížďce dostala bramborovou medaili, i když původně bojovala o druhé místo. Vyhlášení výsledků proběhlo v restauraci Rebac poblíž Mariny Hramina. Všichni soutěžící potvrdili zájem o účast v dalším ročníku.

Obrovské díky patří hlavnímu sponzorovi Angry Beards, rozhodčímu závodu Damiru Desabotovi a řediteli závodu Matušovi Orlovskému, který potvrdil schopnosti najít vítr i tam, kde není. Dále společnosti AAA Yacht, která přes veškeré problémy dokázala najít devatenáct zodpovědných a sportu věrných posádek. V neposlední řadě také společnosti MH Charter a jejich pomoci při získání povolení k organizaci závodu od místních autorit a technickému servisu.

Text a foto Petr Čech
www.aaayacht.cz

Skipper Jiří Chlumský prezentující hlavního sponzora regaty Angry Beards

Radost a relax posádky po úspěšné rozjížďce

CESTY VASCA DA GAMY

Z Portugalska do Indie

Když dorazili Evropané poprvé do Indie, místní obyvatelé je považovali za pouhé piráty. Něco na tom bylo. Chováním se od námořních lupičů příliš nelišili.

První evropskou koloniální říši vybudovali Portugalci. V roce 1488 se povedlo výpravě mořeplavce Bartolomea Diase ve službách portugalského vladaře Jana II. obeplout Střelkový mys. Dosáhl tak východního pobřeží Afriky a otevřel Evropanům cestu do Indie. Dias sám však břehy pohádkově bohatého subkontinentu nespatřil. Kvůli protestům svých námořníků se musel vrátit. Indie dosáhl jako první až Diasův následovník Vasco da Gama. Jeho cesta pojistila Portugalcům monopol na obchod s kořením na několik desítek let.

Vasco da Gama přišel na svět okolo roku 1460. Jeho otec Estêvão da Gama byl královským rytířem a členem Řádu svatého Jakuba od meče. O mládí Vasca da Gamy se toho moc neví. Snad studoval matematiku a navigaci. Někdy se spekuluje, že k jeho

Takto mohla vypadat jedna z lodí, na které Vasco da Gama podnikal svoje výpravy.

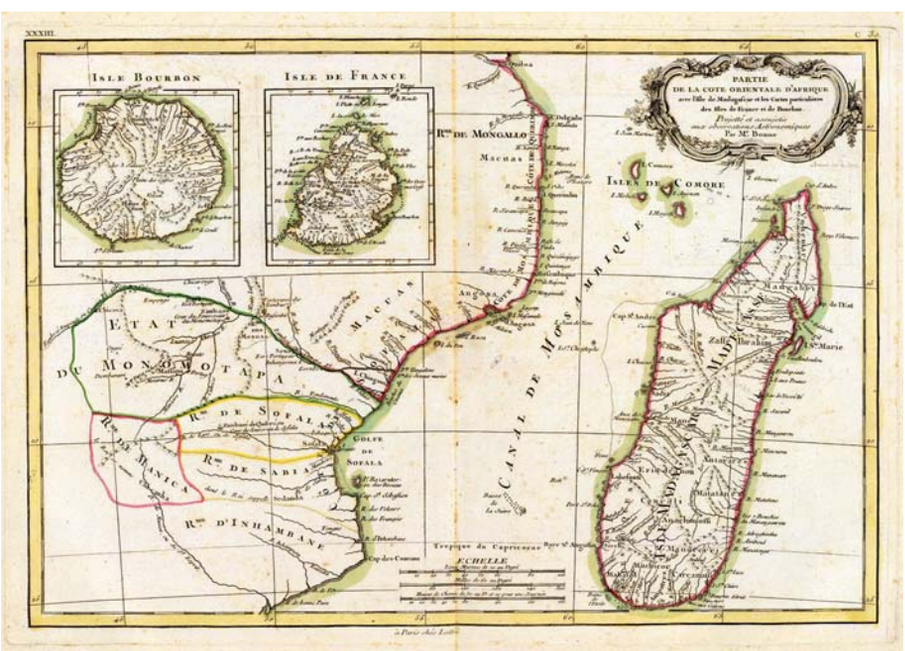
učitelům mohl patřit i židovský astronom Abraham Zacuto, vynálezce nového typu astrolábu a autor navigačních tabulek.
V roce 1480 vstoupil Vasco da Gama do stejného řádu jako jeho otec. Funkci velmistra v něm zastával portugalský král Jan II.
V roce 1492 vyslal Vasca da Gamu, aby ukořistil francouzské obchodní lodě zakotvené v přístavech Setúbal a Algarve.. Francouzi totiž přepadali portugalská plavidla, ačkoliv byli s Portugalci oficiálně v míru. Výprava byla úspěšná. Vascovi da Gama pomohla v další kariéře.

Po stopách předchůdců

Král Jan II. zemřel v roce 1495. Jeho nástupcem se stal Manuel I. Šťastný. V roce 1497 vypravil flotilu, která měla za úkol definitivně zmapovat trasu do Indie. Jejím velitelem udělal Vasca da Gamu. Funkci vlajkové lodě zastávala sedmadvacetimetrová karaka SÃO GABRIEL. Provázely ji další karaka SÃO RAFAEL, karavela SÃO MIGUEL, známá také pod přezdívkou BERRIO, a zásobovací loď, jejíž jméno se nedochovalo. Kapitánem SÃO RAFAELA byl bratr Vasca da Gamy Paulo. SÃO MIGUELU velel vynikající navigátor Nicolau Coelho.

Eskadra vyplula z Lisabonu 8. června 1497. Vasco da Gama se cestou opíral o poznatky předchozích portugalských objevitelů.
Od pobřeží Pyrenejského poloostrova zamířil napřed na Tenerife a Cape Verde. Na úrovni dnešní Sierry Leone odbočil na otevřené moře. Mohl tak využít západní větry vanoucí mezi 30. a 60. stupněm jižní šířky.

Vasco da Gama, portrét od neznámého autora

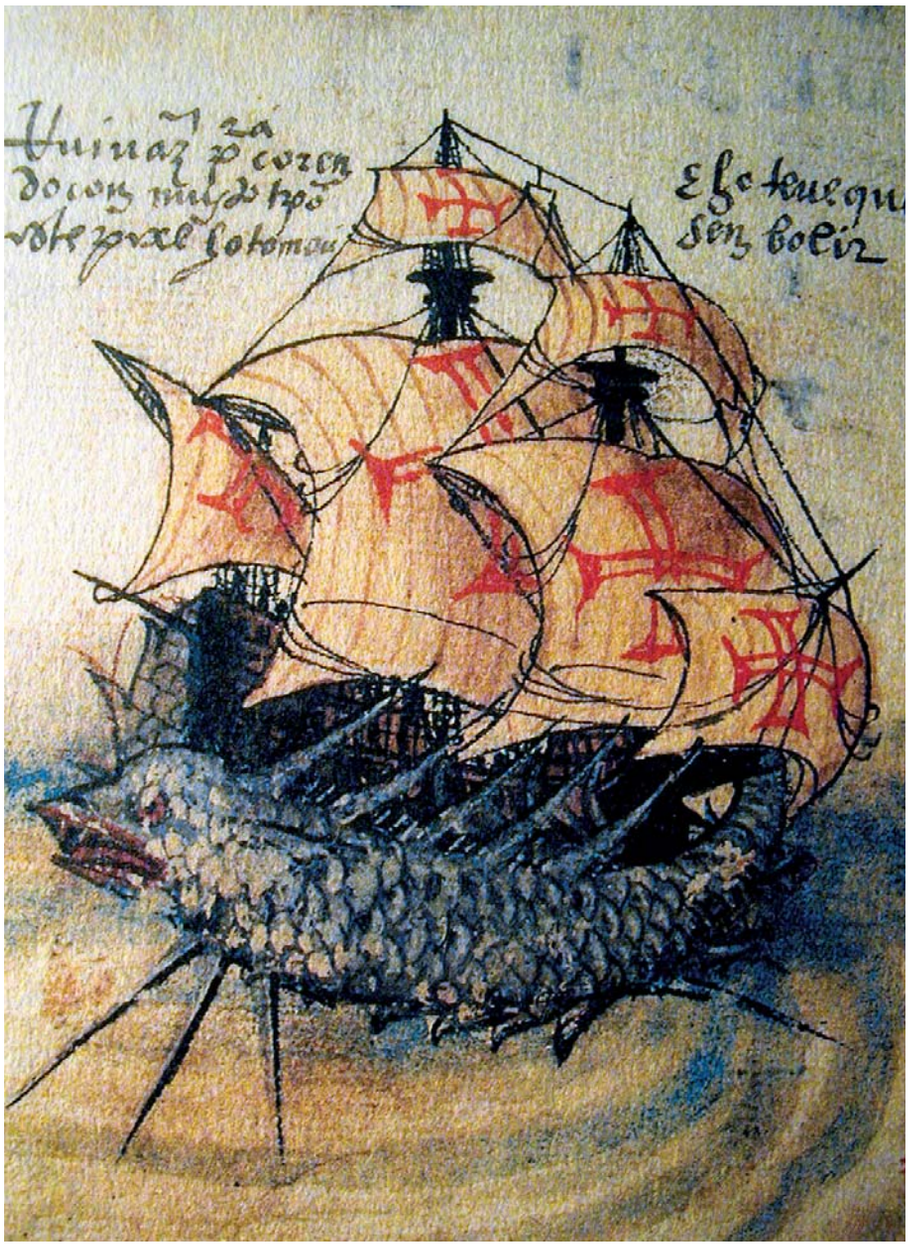


Dobová mapa afrického pobřeží

Kousek za Střelkovým mysem se da Gama v zátoce Mossel Bay zbavil zásobovací lodě. V prosinci minul ústí řeky Great Fish River, kde se jeho předchůdce Diaz obrátil zpátky do Evropy. V březnu 1498 spatřili Portugalci pobřeží dnešního Mosambiku. Patřilo však Arabům. Vasco da Gama se proto rozhodl předstírat, že i jeho výprava je složená z mohamedánů. Arabové ale šarádu brzo prohlédli. Portugalci museli prchnout.

Tajemný lodivod

Pokračovali na sever k pobřeží dnešní Keni. Cestou přepadali arabské obchodní lodě. Na začátku dubna navštívila da Gamova flotila jako první evropská výprava Mombasu.



V době Vasca da Gamy byla mořeplavba jen pro odvážné. Takto si představoval jeden z tehdejších umělců, jak mořská příšera žere portugalskou loď.

Místní obyvatelé ale nebyli přátelští. Lepšího přijetí se Portugalci dočkali v blízkém městě Malindi. V malindském přístavu se Vasco da Gama poprvé setkal s indickými obchodníky. Povedlo se mu najmout lodivoda. Jeho identita není jistá. Mohlo však jít o arabského navigátora Ahmada ibn Mádžida. Ať už se lodivod jmenoval jakkoliv, měl povědomí o monzunových větrech.

S jeho pomocí překonali Portugalci Indický oceán za pouhých třiadvacet dní. Dvacátého května 1498 zakotvili nedaleko indického města Kóžikkót. Místní vládce nechal cizí mořeplavce přivítat s patřičnými poctami. Rozhovory se ale nedařily. Portugalci přivezli pro příležitost vyjednávání ze svého pohledu bohaté dary. Pro zámožné Indy šlo o bezcenné cetky. Muslimští obchodníci v Kóžikkótu považovali da Gamu za piráta. Jak víme, nebyli daleko od pravdy. Portugalci chtěli ve městě zanechat obchodního vyslance. Indové jim to však nedovolili. Místo toho požadovali po da Gamovi clo. Portugalci nakonec opustili Kóžikkót se zhruba dvacítkou rukojmích na palubě. Pluli ještě kousek na sever. Zakotvili u ostrova Anjediva. Dnes patří k indickému státu Goa.

Zpátky na stoupačku

Místní námořníci da Gamu upozorňovali, že na plavbu zpět k africkým břehům není vhodná doba. Foukalo ze západu na východ. Vasco da Gama si ale nenechal poradit. Rozhodl se křižovat. Cesta přes Indický oceán mu tentokrát zabrala 132 dní. První africké město, které Portugalci spatřili, bylo Mogadišo. Navzdory dlouhé době strávené na moři v něm však nezastavili. Pokračovali rovnou do spřáteleného Malindi. Dorazili do něj 7. ledna 1499. Během přeplavby zemřela zhruba polovina námořníků. Vasco da Gama se proto zbavil SÃO RAFAELA.

Jeho prořídlou posádku rozdělil mezi zbývající dvě lodě, SÃO GABRIELA a BERRIO. S nimi pokračoval do Atlantiku. Těsně před cílem, u ostrovů Cape Verde, se lodě navzájem oddělily. Karavela BERRIO kapitána Coelha dorazila do Lisabonu 10. července. SÃO GABRIEL s da Gamou se objevil až zhruba o měsíc později. Vasco da Gama se totiž na Cape Verde musel postarat o svého bratra Paola. Ten těžce onemocněl a nakonec zemřel. Král přivítal da Gamu jako hrdinu. Udělil mu hromadu titulů, doživotní penzi a další pocty.

Přepadení poutníků

Následující portugalskou výpravu do Kóžikkótu vedl Pedro Álvares Cabral. Dostal se však do konfliktu s místními Araby. Lehla v něm popelem zbrusu nová portugalská obchodní osada. Zahynulo při tom asi sedm-

Vasco da Gama na dobovém portrétu

Audience Vasca da Gamy v Indii

desát Portugalců. Když Cabralova eskadra opouštěla město, pálila do něj z děl. Král Manuel proto v únoru 1502 vyslal do Indie těžce ozbrojenou flotilu dvaceti lodí. Měla Kóžikkót přinutit k poslušnosti. Vůdcem výpravy se stal Vasco da Gama. Velitelské funkce ve flotile zastávalo několik da Gamových příbuzných.

U indického pobřeží přepadli Portugalci loď se čtyřmi stovkami poutníků do Mekky. Byly mezi nimi i ženy a děti. Vasco da Gama nařídil skoro celé osazenstvo lodě upálit. Slitoval se jen asi nad dvacítkou dětí. Z těch udělal křesťany. V krutostech pokračoval i po dosažení Kóžikkótu.

Vasco da Gama požadoval od místní správy okamžité vyhnání všech muslimských obchodníků. Indové odmítli. Vasco da Gama proto nechal vyslanci místního vladaře uříznout rty a uši. Pak přikázal, aby mu k hlavě přišili psí slechy, a poslal ho zpět na břeh. Byl to stejný vyslanec, který vítal da Gamu během jeho první návštěvy v roce 1498. Následně se Portugalci pustili do bombardování města. Indové proti nim vyslali válečnou flotilu složenou z dvaceti větších a zhruba čtyřiceti menších plavidel. Vasco da Gama ji na dohled od města rozdrtil.

V nemilosti

Expedice jako taková však skončila neúspěchem. Z kóžikkótského vladaře se nepodařilo udělat vazala portugalské koruny. Vasco da Gama nakoupil koření ve dvou blízkých přístavních městech Kóčinu a Kannuru. Nechal v indických vodách menší eskadru pod velením svého strýce Vicenta Sodrého. Sám odplul do Evropy. Portugalských břehů dosáhl v září 1503. Kvůli neúspěchu výpravy upadl Vasco da Gama v nemilost. Změnilo se to až po smrti krále Manuela I. v roce 1521. Jeho syn Jan III. udělal stárnoucího mořeplavce guvernérem portugalské Indie.

V roce 1524 se Vasco da Gama vydal s flotilou čtrnácti lodí ujmout svého úřadu. Do Indie dorazil v září. Brzo poté se nakazil malárií. Na Štědrý den roku 1524 nemoci podlehl. Portugalci vnímali da Gamu jako národního hrdinu. Časem převezli jeho ostatky zpět do vlasti. Roku 1572 složil básník Luís de Camões o da Gamových cestách epos Lusovci. Luís de Camões a Vasco da Gama dnes spočívají v lisabonském klášteře jen pár metrů od ostatků králů, jimž slavný mořeplavec sloužil.

Text Radek John
Foto archiv

inzerce

PROTOŽE SE SPOLÉHÁTE NA ZABEZPEČENÍ ALL-INCLUSIVE

TISÍC DŮVODŮ, JEDEN PARTNER

PANTAENIUS
YACHT INSURANCE

Letošní Rolex Middle Sea Race byl pomalejší než loňský

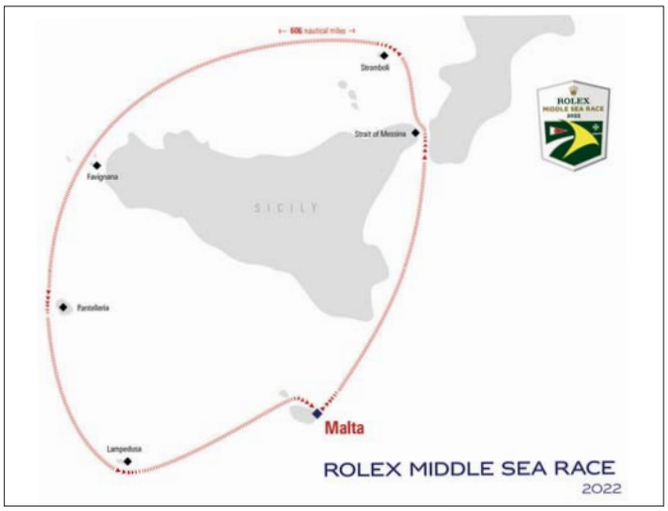
Krátce po startu ve Vallettě se lodě pohybovaly jen rozvážně ve velmi slabém větru.

Loňská edice středomořských závodů plachetnic Rolex Middle Sea Race se vydařila. Závodníkům tehdy přálo počasí jako málokdy předtím a tempo bylo skutečně rychlé. Letošní rozjezd byl naopak pomalejší, protože celý závod se odehrával ve znamení až příliš slabého větru. To od závodníků přirozeně vyžadovalo trpělivost a velké odhodlání dojet do cíle i přes složitější podmínky.

Jako prvnímu se to v závodu konaném na konci října podařilo francouzské jachtě Teasing Machine Erica de Turckheima. Závodů se účastnilo celkem sto osmnáct posádek ze čtyřiadvaceti zemí, takže konkurence byla opravdu veliká. Kromě jiného startovala i česká loď MARY S Ondřeje Vachela, ta však nedojela do cíle, což v letošním ročníku nebyla žádná ostuda. Dojet tak těžký závod, jakým Rolex Middle Sea Race je, totiž není v žádném případě jistá věc. O tom by ostatně mohli vyprávět i majitelé dalších šestačtyřiceti lodí.

Rolex Middle Sea Race je závod dlouhý 606 námořních mil a jedná se o jednu z nejnáročnějších tratí svého druhu. Účastníci startují na Maltě, odkud proti směru hodinových ručiček obeplují Sicílii, spoustu menších ostrůvků a také dvě aktivní sopky. Potom by se v ideálním případě měli vrátit zpátky na Maltu. Což se však téměř polovině závodníků v letošním ročníku nepodařilo.

Při dojezdu do cíle už trochu foukalo.



Tradiční trasa závodu měří 606 Nm.

Majitel Teasing Machine přebírá ocenění za 1. místo.

Při závodu Rolex Middle Sea Race totiž podle Laurenta Pagèse, taktika a navigátora Teasing Machine, musíte využívat a analyzovat obrovské množství informací. Úspěch závisí třeba na tom, ve které hodině dne či noci doplujete ke konkrétnímu kritickému bodu. Navíc musíte být se svou lodí sžití a vědět, jak bude reagovat ve specifických situacích.

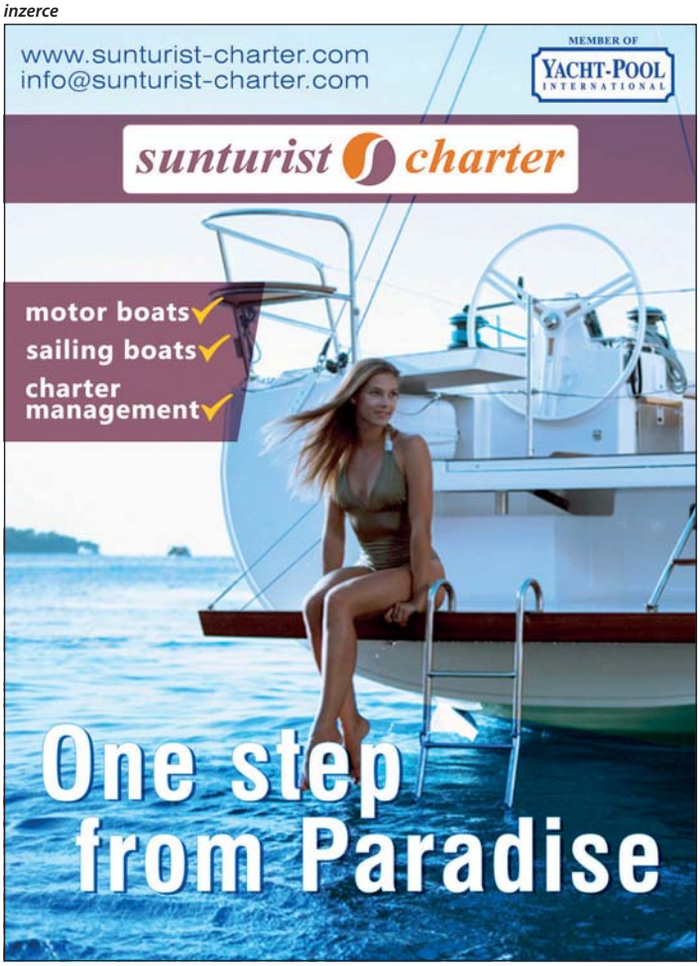
Výsledky:

	Čas po přepočtu
Teasing Machine	4 dny, 20 h, 7 min, 54 s
Spirit Of Lorina	4 dny, 20 h, 28 min, 21 s
Wild Joe	4 dny, 21 h, 38 min, 29 s

Výrobce hodinek Rolex figuruje v názvu závodu již dvacet let. Přesně tak dlouho podporuje jak celou akci, tak i jejího organizátora, jachtařský klub Royal Malta Yacht Club (RMYC). Celkově se však konal již 43. ročník závodu, na který se bude dlouho vzpomínat. A to především kvůli zmíněnému chybějícímu větru, tedy ostrému kontrastu k ročníku předešlému.

Text Pavel Kreuziger
Foto Rolex Middle Sea Race

inzerce



Mistrovství světa RS21 v Biogradu

Vzhledem k tomu, že se na RS21 jezdí liga v jachtařsky vyspělých zemích, bylo startovní pole velmi vyrovnané.

První listopadový týden se v chorvatském Biogradu konalo mistrovství světa ve one-design třídě RS21. Jednalo se o první mistrovství světa této relativně nové třídy. Britský výrobce lodí RS přišel s vizí one-design kýlové plachetnice v duchu filozofie RS Sailing, tedy jednoduché, dobře ovladatelné, ale především velmi rychlé lodě. Ačkoliv se tato plachetnice v našich vodách zatím nevyskytuje, účastnily se mistrovství dvě české posádky. Czech Sailing Team ve složení Michal Krysta, Onřej Bobek, Jan Dvořák, Viktor Brejcha a tým Ski&Sail Lipno v sestavě Tereza Šamšulová, Marek Dudák, Václav Brabec a Milan Šnajdr. Díky spolupráci RS Sailing s charterovými firmami, jež vlastní flotilu lodí, bylo možné poskytnout vybavení i týmům, které vlastní lodí nedisponují. Pro obě české posádky byly první dny tréninků ve znamení seznamování se, opravování a upravování lodě dle svých potřeb. Charterové lodě byly poskytnuty organizátorem polské jachtařské ligy, kde tyto lodě každý

Czech Sailing Team

Během prvního mistrovství světa RS21 převládaly poměrně drsné podmínky.

Na lodích RS21 jezdí často smíšené posádky.

Oba týmy z České republiky pohromadě při zahajovacím ceremoniálu

rok absolvují nejméně osmnáct víkendů v závodním módu. Nebylo tedy výjimkou, že Češi měnili lana nebo kladky za svoje vybavení.

Na start mistrovství se postavilo celkem jednačtyřicet týmů z více než deseti zemí světa. Největšími favority na přední umístění byly italské a polské týmy, kde se národní jachtařské ligy jezdí právě na lodích třídy RS21. Povětrnostní podmínky v průběhu závodu byly proměnlivé. Ve čtvrtek bojovaly posádky se slabým větrem, který dovolil odstartovat pouze dvě rozjížďky. Naopak silný vítr a vysoké vlny nedovolily start jediné rozjížďky v průběhu pátku. Slábnoucí, avšak stále silný vítr v sobotu umožnil odstartovat pouze jednu rozjížďku, které se dobrovolně devět posádek neúčastnilo. Poslední den závodu panovaly na vodě proměnlivé podmínky, které lépe sedly českým posádkám, a mohly se tak odjet další tři rozjížďky. I přes velkou konkurenci italských, britských a polských týmů se podařilo týmu Ski&Sail Lipno dojet celkově na 36. místě a Czech Sailing Team díky výsledkům v nedělních rozjížďkách s umístěním na 5., 19. a 10. místě skončil celkově osmnáctý. Dominanci v této třídě potvrdili italské posádky. Příští mistrovství světa RS21 se bude konat v Itálii od 27. do 30. září 2023.

Text Viktor Brejcha
Foto RS SAILING a Lucie Canovová

Krátce po startu

50 let jachtklubu Znojmo

U mola YCZN může parkovat 16 lodí a připravuje se dobíjení jejich baterií elektrickým proudem.

V létě letošního roku oslavil 50. výročí založení Yacht Club Znojmo, přestože na Vranovské přehradě se plachtilo již dříve. Začalo to již po druhé světové válce a vlastně před ní, kdy zde plachtila masivní O-jola SOKOLICE Sokola Znojmo, vůbec první lodní výtvor později proslulého stavitele O-jol, Starů a Pirátů Josefa Víty z Lednice. Plachtil s ní dr. Kugler a po válce se k němu přidali MUDr. Pecha a MUDr. Matouš, zřejmě na gaflových jolách 15 qm. A k tomu přibyly různé samostavby a oplachtěné pramičky. V této souvislosti je třeba zmínit další dva průkopníky jachtingu na Vranovské přehradě, bratry Petra a Jana Pátých, kterým tatínek přestavěl z veslice plachetnici VLASTU.

První třídovou lodí se v roce 1954 stal Mlok a v roce 1965 vyplul na hladinu Vranovské přehrady první Star jménem MANTA, který si pořídili bratři Pátí. To se už dva roky závodilo, bez pravidel a všechny lodě, bez ohledu na třídy, najednou. Oficiálně pak Jachetní oddíl TJ Znojmo vznikl v roce 1972 a jeho historii počal zaznamenávat Roman Bradáč, další spiritus agens jachtingu na Vranovské přehradě. V 80. letech pak Roman Bradáč patřil vedle bratří Pátých k nejagilnějším námořním jachtařům na jihu Moravy. Se založením jachtklubu přišel na Vranovskou přehradu „zákon", když se začalo závodit podle závodních pravidel, i když první závod, který se stal tradicí, byl handicapový, když dojezdové časy jednotlivých lodí se přepočítávaly podle délky. Jak známo, člověk jachtařský není živ jen závoděním, a to platilo a platí i pro znojemské jachtaře. Pověstné se staly táboráky, při nichž hrával na kytaru Jiří Štěrba a popíjelo se jihomoravské vínko. Často se s posezením u táborového ohně začínalo už v pátek a domlouval se zde víkendový závod. Od roku 1977 začaly na Vranovské přehradě pravidelně závodit třídy Vaurien, Optimist, Star, Fireball a Tornado. Především je třeba zmínit třídu Star, neboť v 80. a hlavně v 90. letech se centrem této lodní třídy na Moravě stala právě Vranovská přehrada a vystřídala Brno. Během doby vykrystalizoval i jachtařský kalendář a znojemský jachtklub každoročně pořádá čtyři závody, z nichž nejprestižnější je regata O pohár Vranova s bohatým společenským programem, která se jede poslední srpnový víkend a svým vyšším závodním koeficientem je významná pro třídu Vaurien a Star.

Společenská změna, kterou přinesl listopad 1989, se samozřejmě podepsala i na životě JO TJ Znojmo. Po rozpadu ČSTV v roce 1990 se jachetní oddíl stal členem Československé jachetní asociace, v roce 1997 pak vranovští jachtaři z TJ Znojmo odešli a založili občanské sdružení Yacht Club Znojmo se zkratkou YCZN, dnes zapsaný spolek YCZN z. s. V roce 2000 se kvůli svým specifickým zájmům se pod vedením bratrů Pátých odtrhla skupinka jachtařů, která založila Jachtklub Vranovská přehrada (YCVN). Nad tehdejšími neshodami a vzájemnými výhradami se už dávno zavřela vranovská voda a dnes oba jachtkluby koexistují jako partneři a dobří sousedé. Díky obětavosti členů se podařilo za povodně 2002 většinu klubového majetku zachránit, takže škoda nakonec nepřesáhla 40 000 Kč. Povodeň v roce 2006 naštěstí pozemek klubu nezasáhla.

Oproti kolegům z Brna mají znojemští jachtaři těžší pozici, neboť Vranovská přehrada funguje v režimu vodárenské nádrže, takže jsou zde bez výjimky zakázány spalovací motory a na břehu je vyhlášena stavební uzávěra, kdy se mohou pouze renovovat stávající budovy. Nezbývá tedy než zvelebovat starou loděnici, nicméně v letošním jubilejním roce se znojemským jachtařům podařilo rekonstruovat jednu z buněk a vybudovat v ní nové sociální zařízení. A co se týče technického vybavení, po velkém úsilí se podařilo prosadit spuštění mola pro kotvení šestnácti lodí, které se nyní elektrifikuje.

Za 50 let existence YCZN se u kormidla klubu vystřídali předsedové a prezidenti Antonín Pokorný (1972–1975), Ota Pellant (1975–1989), Roman Bradáč (1989–2009) a Eduard Procházka (2009–2017). Nyní stojí v čele klubu Tomáš Pavka, podle jehož článku tato připomínka 50. výročí YCZN vznikla. Takže mu patří i závěrečné slovo: *Děkujeme za přízeň všem zájemcům o jachting a především o jachting na naší domovské Vranovské přehradě a pokud se o nás chcete dozvědět víc, můžete navštívit naše stránky www.yczn.cz, kde se dá najít celá naše kronika a přečíst si informace o dění v klubu a na Vranově včetně obrazové dokumentace. Komu by to nestačilo, je u nás na Vranově vítán. Jak s lodí, tak „pěšky".*

Text František Novotný
Foto Petr Durec

Přijeďte si k nám na Vranov zaplachtit, vzkazují znojemští jachtaři.

18. ročník IT REGATTY

V září se konala v Chorvatsku IT REGATTA, nejstarší česká business regata na moři. Na Murteru se na lodích Bavaria 41 Cruiser sešlo čtrnáct závodících posádek opět ze společností z oboru IT nebo technologicky zaměřených firem. Převážně v silném jugu se odjelo šest kvalitních rozjížděk s neuvěřitelně vyrovnanými výsledky, kde první tři týmy dělily pouze dvě desetiny bodu. Své loňské vítězství obhájil tým PHYSTER před ELOS Technologies a stálicí na stupni vítězů týmem ICZ. Příští rok se IT REGATTA přestěhuje do Splitu do mariny Kaštela a v termínu od 17. do 21. září 2023 budou nachystané pro závodění dvě flotily. Deset zcela nových lodí SALONA 46 s rokem výroby 2023 a deset lodí Beneteau First 45. Více na **www.itregatta.cz.**

Panelová diskuze o pronájmu lodí

Booking Manager Summit

V chorvatském Záhřebu se od 9. do 11. listopadu konal čtvrtý ročník Booking Manager Summitu. Pod titulkem Shape the Future of Yacht Charter se zde sešli leadři významných agentur, jednotlivých flotil a špiček v oboru buisinessu, marketingu, financí a dalších oborů. Kromě odborných workshopů, kterých bylo během tří dnů více než šedesát na třech pódiích se konaly i panelové diskuze k současným otázkám týkajících se pronájmu lodí. Za Českou republiku se summitu zúčastnil YachtNet.

inzerce

Nadějné výsledky na mistrovství světa a juniorské mistrovství Evropy olympijské třídy iQFoil

Barbora Švíková v čele skupiny vpravo

Start jedné z rozjížděk

Mistrovství světa

Říjnové mistrovství světa v olympijské třídě iQFoil ve francouzském Brestu přineslo další výborné výsledky pro naše reprezentantky. Stále ještě juniorka Barbora Švíková vybojovala 26. místo a 5. místo v U21. Po prvních pěti rozjížďkách byla dokonce na skvělém 14. místě. Její sestra Kateřina Švíková skončila na 42. místě mezi 102 ženami z 33 zemí světa. Obě závodí za YC CERE. Mezi muži obsadil Karel Lavický z YC DIM Bezdrev 68. místo ze 162 startujících z 37 zemí světa.

„První den jsme neodjeli žádnou rozjížďku. Kvalifikační část závodu, po které se rozděluje do zlaté a stříbrné (pro kluky i bronzové) skupiny, se tedy jela jen druhý den. To se nám podařilo odjet tři slalomové a dvě kurzové rozjížďky (klukům jen jednu).

Mně a sestře se povedlo dostat do zlaté skupiny, Karel se probojoval do stříbrné. Zbylé tři dny se pak odjelo dalších deset rozjížděk, kdy vítr foukal většinu času ze břehu, a tudíž velice poryvový a nestabilní. Závody pro mě byly velice náročné, již od září se potýkám s problémy se zády, a tudíž jsem poslední týdny před mistrovstvím nemohla ideálně trénovat. Jsem proto moc ráda, že se mi podařilo dostat do zlaté skupiny, kde jsem si zajela i pár super rozjížděk vepředu startovního pole," zhodnotila závod Kateřina Švíková.

Mistrovství Evropy juniorů

Kristýna Piňosová

V pořádném dešti a silném větru pokračovaly závody v Brestu juniorským mistrovstvím Evropy. Medaile těsně unikla Kristýně Piňosové, která skončila na 4. místě. V pořadí 6. doplnila úspěchy české reprezentace Kateřina Altmannová. V závodě startovalo celkem 270 juniorů z celého světa.

Po základní části byla Kristýna Piňosová (TJ Rapid Brno) na druhém místě, tím pádem postupovala rovnou do semifinále a nemohla být už horší než pátá. Finále se jí ale nevydařilo podle představ, naopak ostatní závodnice jely výborně, a tak na naši reprezentantku zbyla „jen" bramborová medaile.

„Během závodu foukalo fakt hodně, byly drsné podmínky, ve kterých se skoro nedalo jezdit. Zažili jsme všechny směry větru – z moře i přes břeh, taktika byla nesmírně náročná. Po prvním dnu jsem byla třetí, pak jsem se usadila na druhém místě, kde jsem se držela až do konce základní části, a postoupila tak rovnou do semifinále. I když jsem jela na doraz, tak mi to v něm bohužel nevyšlo," posteskla si Kristýna Piňosová.

Čekáme na start
Pokus o rekord kolem světa

Trimaran Spindrift čeká na pokus o rekordní plavbu kolem světa ve francouzském Brestu. Jestli už vyrazil, můžeme sledovat na **www.spindrift-racing.com**.

Průběžně probíhá
Golden Globe Race

Právě probíhá závod O Zlatý glóbus 2022, ve kterém aktuálně pokračuje 23 jachtařů na trase dlouhé 30 000 námořních mil bez jakékoliv vnější pomoci a bez moderních navigačních přístrojů. Průběh závodu, který odstartoval 4. září, je možné sledovat zde: **www.goldengloberace.com**

26. prosince 2022
Startuje závod ROLEX SYDNEY HOBART

Ikonický závod inspiruje jachtaře již od roku 1945. Arthur Lane, komodor australského Cruising Yacht Clubu před startem uvedl: „Letošní ročník je připravený stát se jedním z nejúžasnějších závodů posledních let. Flotila je různorodá a očekáváme, že odstartuje více než stovka jachet." Start závod i jeho průběh můžeme sledovat v přímém přenosu na **www.rolexsydneyhobart.com**.

21.–29. ledna 2023
BOOT DÜSSELDORF

Tradiční výstava lodí a lodního příslušenství BOOT DÜSSELDORF otevře své brány po třech letech. Kompletní seznam vystavovatelů a předprodej vstupenek za výhodnější ceny online je možný na **www.boot.de**.

PRODEJ | KOUPĚ | PRONÁJEM | KURZY

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

Informace vám poskytneme v redakci, **tel.: +420 775 571 120**, inzerci lze podávat i **e-mailem: marketa@yacht.cz**.

PRODEJ

MOTOROVÉ ČLUNY

Regal 27 Fasdeck, model 2016, Volvo V8 300 EVC DP Catalyst, bow thruster, el. WC, ukazatel polohy trimovacích klapek, plachta zakrytí příď & kokpit, koberec v kokpitu, koupací platforma – sea deck, kotevní vrátek, kotva, řetěz, přístávací světla, podvodní světla, power Tower černý, Garmin7610 xsv + B60 Transducer, vzduchový kompresor, teakový stůl v kokpitu, lednice v kokpitu. Cena: 1 600 000 Kč bez možnosti odečtu DPH. Kontakt: cld@cld.cz, +420 272 769 280

Regal 26 EXPRESS, první majitel, loď ve velmi dobrém stavu, motor Volvo Penta servisován u autorizovaného servisu motorů. Délka 8,3 m. Šířka 2,5 m. Hmotnost 2 950 kg. Modelový rok 2016, loď uvedena do provozu 2019. Počet mth: cca 100. Cena lodi je 2 150 000 Kč bez DPH. Kontakt: +420 777 557 140, cld@cld.cz

BLUE RENT
www.bluerent.cz

ABSOLUTE 47 FLY, r. v. 2020, najeto: 200 motohodin, plná výbava lodě včetně hard topu. Stav nové lodě, ihned k užívání. DPH uhrazena. Původní cena nové lodě 1 400 000 EUR. Nyní 999 000 EUR. Kontakt: info@yachtprofessional.cz, tel.: +420 775 799 901

Regal 2000, VOLVO V6 200 Catalyst, barva steel gray, Power Tower, rok 2021, nepoužitá, počet osob: 8, Garmin 742, bimini, plachta – zakrytí přídě i kokpitu. Cena od 71 000 USD bez DPH. Kontakt: cld@cld.cz, +420 777 557 140

Přenechám pořadí na loď **Beneteau Antares 11 OB** se dvěma motory Mercury 300. Ovládaná joystickem, v plné výbavě v hodnotě cca 235 000 EUR bez DPH. Termín dodání 05/23. Zaplacená záloha. Odstupné 15 000,- EUR. Vše dokladováno. FOTO ilustrační. Kontakt: +420 602 443 364

BAYLINER VR6, modelový rok 2018, motorizace: MERCRUISER 4,5MPI. Délka 6,2 m. Šířka 2,45 m. Bowrider, chemické WC, plachta zakrytí přídě a kokpitu, sea deck v kokpitu a na koupacím platu. Mnoho úložných prostor. Stůl v kokpitu. Velmi dobrý stav. Bimini. Cena: 900 000 Kč bez DPH. Kontakt: cld@cld.cz, tel.: +420 777 557 140

Merry Fisher 755, r. v. 2012, ve velice dobrém stavu. Motor Honda BF 200 AK3 (2014). Výbava - GPS Lowrance, rádio, dálkový ovladač kotevního vrátku, elektrické WC, sprcha, vařič, dřez, nezávislé topení, světelný hledáček, uzavření kokpitu, nabíječka... Cena: 1 000 045 Kč bez DPH, Kontakt: +420 602 378 877

Cranchi M 44 HT – ideální loď pro rodinu. Modelový rok: 2016. Délka 13,82 m, počet kajut a koupelen: 2. MOTORY 2x Volvo Penta D6 EVC/E/ DPH 330 HP, joystick, autopilot, klimatizace s reverzem, generátor, elektrický naviják kotvy + kotva, bowthruster, hydraulická platforma, hydraulická gangway, TV v salonu, sluneční matrace na přídi se zastíněním, otevírací okna v salonu nalevo i pravoboku, úplné zakrytí pro plavbu i v marině, lednice v salonu a v kokpitu, mrazák. Loď je plně vybavená nejmodernějším zařízením pro bezpečnou plavbu. Cena: 420 000 EUR. Kontakt: cld@cld.cz, +420 777 557 140

Fairline Phantom 46, rok výroby: 2006, motor Volvo D 9, celková délka: 24,69 m, nádrž: 1 400 l, nádrž na vodu: 710 l. Generátor. Klimatizace Hyd Passarelle. Výborný stav. Cena: 265 000 EUR. Kontakt: +420 602 282 557

Předplaťte si časopis YACHT

www.yacht.cz

Merry Fisher 795 S2, rok 2022 s motorem Mercury 200 HP (39 mth) a plnou tovární výbavou + solární panel 290 W, přídavná nádrž, nafukovací člun, pasarela, střešní box a další. Loď je v HR (marina Šimuni / Pag), její případný převoz do ČR je v ceně. Cena: 105 000 EUR, Kontakt: +420 602 378 877

RŮZNÉ

Etrusco V5.9DF, Ford Transit 2,0 l / 130 HP, délka pouhých 5,95 m. Ideální pro 2, možno 3–4. Skvělá alternativa k vestavbám. Pohodlná koupelna, překvapivý dostatek úložného prostoru - včetně malé garáže s možností přepravy např. lyží. Kompaktní rozměry d x š x v: 5,95 x 2,14 x 2,72 m. Výška interiéru 1,95 m, Euro 6d-Temp, multifunkční volant, 16" ALU kola, zpětná kamera + multimédia + rádio, navigace, handsfree, Type X - potahy Emilia, dvířka ve vysokém lesku, Ihned k odběru. Cena: 61 634 EUR včetně DPH 21 %. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272

Concorde Credo I693H, Fiat Ducato 3,0 l / 150 HP, koupeno v NL, nehavarované. Výjimečný čtyřmístný Concorde s doklady do 3,5 tuny. Ideální malé auto na celoroční cestování, přesto kvalita nástavby, izolace a konstrukce nábytku. Tempomat, ESP, klima kabiny, alu 16" kola, tažné zařízení 2 t. Pohodlná koupelna, prostorný salon, topení Alde s tepelným výměníkem pro topení za jízdy, PB trouba, baterie nástavby 150 Ah LITHIUM březen 2021, SOLÁR 160 Ah, vyhřívaná velká garáž, velký časový servis Fiat s výměnou všech kapalin včetně převodovky březen 2021, SAT + TV v salonu a ložnici, zpětná kamera + navi, nový koberec interiéru, nové čalounění stropu a stěn v celém voze. NUTNO VIDĚT! Cena: 1 299 000 Kč, nelze odečíst DPH. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272

Giottiline GiottiVan 60T Peugeot 2,2 l / 140, novinka 2023. Obytná vestavba pro 4 lidi na jízdu/ 2-3 na spaní! 16" ALU kola, mlhovky, 4 místa jízda, 2 (+1) spaní, ESP, ASR, ABS, Hill Holder, tempomat, traction+, klima kabiny, lakovaný nárazník, metalický lak vozu, potahy sedaček kabiny, volant a řadicí páka v kůži, světelný a děšťový senzor, přístrojová deska s chromovými rámečky, moskytiéra bočních dveří, couvací kamera + 7" displej, rolety oken kabiny, LED osvětlení nástavby, CP Plus +iNET, příprava pro rádio, přední skládací lůžko, chladnička 135 l s mrazákem, čistá voda 100 l, odpadní 100 l, schránka na PB 2x11kg, rozkládací stůl. K ODBĚRU IHNED. Cena: 61 996 EUR včetně DPH 21 %. Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272

BEMEX HLEDÁ POSILY DO TÝMU

- **Jste zkušený kapitán jachty a jste k tomu i technicky zručný?**
- **Milujete moře a Chorvatsko a zajímala by vás pestrá a nestandardní práce u renomované charterové firmy?**
- **Hledáme posilu našeho týmu pro práci skipper/instruktor/ technik na české základně v chorvatském Sukošanu.**

NÁPLŇ PRÁCE:

Mimo sezónu zimní servis a údržba lodí (odstrojení, zazimování, broušení a obnova antifoulingu, jarní nastrojení)

V sezóně

- Předávání a přebírání lodí v charteru
- Služby skippera a instruktora kapitánských kurzů, pohotovostní služba na základně, průběžné opravy na lodích.

POŽADUJEME:

- Minimálně 5ti leté zkušenosti jako samostatný skipper na moři
- Technickou zručnost, komunikativní AJ, časová flexibilita
- Schopnost přizpůsobit se různorodému kolektivu jak na palubě, tak ve firemním týmu.
- Elektrikář slaboproud vítán!

Cesty do a z Chorvatska, ubytování a stravu zajišťuje firma. Nástup ihned. Další informace na tel.: +420 602 333 636.

Zájemci prosím CV na mail **bezecny@bemexboot.com**

Plavba po Dunaji

Dobrodružná plavba na lodi JAFIPAPA dlouhá přes 1 000 Nm z Patinců do Istanbulu. Přes 7 zemí za 19 dní až do Černého moře. Bohatá obrazová dokumentace, praktické mapy i tabulky s podrobnými informacemi o plavbě a GPS souřadnicemi.

121 stran, 199 Kč edice yacht

PRODEJNÍ MÍSTA ČASOPISU YACHT

PRAHA

YachtNet
Kapitánské kurzy
v Chorvatsku
Průkazy MDČR
C, B, A i HR B
Kurzy VMP/VRP
včetně ověření praxe v Praze
Kurzy SRC
na obsluhu radiostanice
ISO 9001 certified
Vyzkoušejte ten rozdíl!
www.yachtnet.cz

YACHT CLUB CERE
PODOLÍ | DOCK | NECHRANICE
www.cere.cz
DOMANSKÝ.cz yacht.cz
mpos MARINE
soukup&partners REALITNÍ KANCELÁŘ dolphin consulting
SPOLU NA JEDNÉ LODI

balance club BRUMLOVKA
FITNESS & WELLNESS
fitness, osobní tréninky, skupinové lekce, 25 m bazén, wellness, masáže, terasa
tel. +420 234 749 810
e-mail: info@balanceclub.cz
www.balanceclub.cz

PÖSSL BLUE mobil Concorde
Prodej a pronájem
BLUE RENT
Modřanská 102, 147 00 Praha 4
☎ 777 656 272
www.bluerent.cz

PRODEJ • CHARTER • SERVIS • KOTVENÍ
ŠKOLENÍ • BAZAR • USKLADNĚNÍ
Prodej lodí Regal, Greenline, Chaparral, Cranchi, Whaly, Pedro, Karnic, Cobrey
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
cld@cld.cz

HONDA MARINE
PRODEJ A SERVIS
lodních motorů, lodí a příslušenství
výhradní zastoupení pro ČR
závěsné lodní motory – HONDA MARINE
vestavěné lodní motory – YANMAR
nafukovací čluny – HONDA HONWAVE
nafukovací čluny s pevným kýlem – SPORTIS, CAPELLI
obytné lodě a plachetnice – DELPHIA
motorové čluny – AMT, MARION
hliníkové lodě – ARRONET
hliníkové pracovní lodě – MS BOAT, ALUNAUTIC
prodejna lodí a lodních motorů:
BG Technik cs, a.s.
U Závodiště 251/8
159 00 Praha 5 – Velká Chuchle
Tel.: +420 283 87 08 48
info@hondamarine.cz
www.hondamarine.cz

yacht
Kompletní seznam prodejních míst
www.yacht.cz/o-casopisu/kde-koupit/

MARINE CENTRUM
PRODEJ LODÍ, VODNÍCH SKÚTRŮ A MOTORŮ, AUTORIZOVANÝ SERVIS
Motorové čluny – Scarab, Four Winns, Glastron, Saver
Vodní skútry – Sea-Doo
Nafukovací čluny – Zodiac, Bombard, Gladiator, Allroundmarin
Lodní motory – Volvo Penta, Tohatsu, Mercury, Evinrude, Parsun
Přepravní vleky – CBS, Harbeck
Hliníkové čluny – MARINE, Starcraft, Starweld
Příslušenství – Plastimo, Lindemann
Komořanská 326/63
143 00 Praha 4 – Modřany
tel.: +420 605 245 414
praha@marine.cz
www.marine.cz

LITE BOAT
Lehké, stabilní a snadno ovladatelné veslice a plachetnice.

Skluz lodě, klid a sounáležitost s přírodou...
ANVI TRADE s.r.o.
Bečovská 1273/1, 104 00 Praha 10
Tel.: +420 602 202 311 | E-mail: info@veslice.cz
WWW.VESLICE.CZ
WWW.LITEBOAT.CZ

NEO LUXOR®
KNIHKUPECTVÍ
NEJVĚTŠÍ KNIHKUPECTVÍ V ČESKÉ REPUBLICE
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

ČECHY

akita yacht
pronájem lodí
kondiční plavby
praktické kurzy
Velikonoční regata 2023
www.akitayacht.cz
www.velikonocniregata.cz
+420 737 970 155 +420 603 502 229
charter@akitayacht.cz
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 Liberce
+420485146590, +420607525351
www.boatcentrum.eu

DAVLE MARINA
Kotvení v Davli
Uskladnění lodí v hale
Půjčovna motorových člunů a skútrů
Prodej nových a použitých lodí
Autorizovaný servis
Opravy a úpravy lodí
tel.: +420 603 141 026
tel.: +420 605 750 079
email: info@davlemarina.cz
web: davlemarina.cz
Půjčovna a kotvení: Nábřeží, Davle
servis a uskladnění: Slapy 401

KWS®
PRODEJ, SERVIS, PŮJČOVNA
lodí, lodních motorů a příslušenství
výhradní zastoupení pro ČR
BAVARIA Yachts
+420 601 590 176 marine@kws-sports.cz
KAPITÁNSKÉ KURZY
KONDIČNÍ PLAVBY
+420 733 547 260 kurzy@kws-sports.cz
PRONÁJEM LODÍ
vlastní flotila v Chorvatsku a na Lipně
+420 733 547 260 charter@kws-sports.cz
www.kws-sports.cz

MARINA LABE
Marina Labe v Píšťanech
TĚŠÍME SE NA VAŠI NÁVŠTĚVU!
Tel: +420 774 510 477
E-mail: recepce@marinalabe.cz
Web: marinalabe.cz

MARINE
PRODEJ LODÍ, VODNÍCH SKÚTRŮ A MOTORŮ, AUTORIZOVANÝ SERVIS
Motorové čluny – Scarab, Four Winns, Glastron, Saver
Vodní skútry – Sea-Doo
Nafukovací čluny – Zodiac, Bombard, Gladiator, Allroundmarin
Lodní motory – Volvo Penta, Tohatsu, Mercury, Evinrude, Parsun
Přepravní vleky – CBS, Harbeck
Hliníkové čluny – MARINE, Starcraft, Starweld
Příslušenství – Plastimo, Lindemann
Řadová 465
549 01 Nové Město nad Metují
tel./fax: +420 491 420 129
marine@marine.cz
www.marine.cz

NEBOSCAR
Výroba a instalace lodních interiérů a exteriérů
Teaky PlasDECK, EVA Foam, Reveal, koberce aj.
radinn PlasDECK
MARLIN SCARANI BOATDESIGNERS SINCE 1962
Neboscar s.r.o. Cerhynky 136
28102 Cerhenice u Kolína
info@neboscar.cz
+420 737 883 053
www.neboscar.cz

READY LINE s.r.o.
www.readyline.cz • www.ranieri.cz
PRODEJ A SERVIS
NAFUKOVACÍCH ČLUNŮ
Honda, Ranieri, Zodiac
LAMINÁTOVÝCH ČLUNŮ
Ranieri
LODNÍCH MOTORŮ
HONDA, MERCURY, SUZUKI, TOHATSU
EL. MOTORŮ
MINNKOTA
PŘEPRAVNÍCH VLEKŮ
ZVÝHODNĚNÉ CENY KOMPLETŮ
Fáblovka 560, 533 52 Pardubice - Staré Hradiště
Mob.: +420 777 567 821
E-mail: info@readyline.cz

www.vypluj.cz
Vypluj.cz
Kompletní kurz VMP M+S+C
5 900 Kč

W BOATS
prodej a servis motorových člunů
lodní motory Suzuki, Mercury
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 echolotů, chartplotterů a příslušenství Lowrance, Simrad, B&G
tel.: +420 605 294 983
www.bohemia-marine.cz
info@bohemia-marine.cz

HLEDÁME NOVÉ PRODEJCE
VÍCE INFORMACÍ:
+420 775 571 120
info@yacht.cz

SLOVENSKO
G SAILING CHARTER
VÁŠ SPOĽAHLIVÝ PARTNER NA MORI
charter v celom svete
teambuildingové plavby
firemné eventy
kapitánske preukazy
poradenstvo pri výbere lode a lokality
Exotické plavby
Tahiti, Bora Bora, Karibik na mieru
e-mail: gsailing@gsailing.eu
tel.: +421 905 605 693
www.gsailing.eu

magnet press
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

Plachetnice CNB 78

V roce 2021 prodala skupina Beneteau značku CNB, specializovanou na polozakázkové plachetnice, italské loděnici Solaris. Následovalo přechodné období, které spočívalo na jedné straně v dokončení výroby posledních existujících zakázek CNB 66 a CNB 76 v areálu Beneteau Italia (dříve Monte Carlo Yachts) v Monfalcone a na straně druhé v přípravě výroby nových modelů v nedalekém továrně Solaris v Aquileji. Po osmnácti měsících jsou na světě dva nové modely. CNB 78, který nahrazuje CNB 76, a CNB 88, nová vlajková loď.

BEETLE BUS v Evropě Díl první – Česko a Německo

Cestování po evropských vodních cestách se věnuje stále více lidí. Jedním z nich je i náš čtenář Pan Filip Duchoň, který vyrazil se svou lodí na několikaměsíční plavbu. Svoje zkušenosti, zážitky i praktické rady shrnul do seriálu, který odstartuje v lednu, aby některé z vás inspiroval k následování nebo jen rozšířil obzory nás všech.

QUARKEN 27 Cabin

Motorový člun QUARKEN 27 Cabin je dokonalou volbou pro jakékoliv počasí. Kajuta zajistí prodloužení plavební sezony v chladnějším období. Majitelé ocení panoramatická okna, zadní pohovku, společenské prostory, posuvné zadní dveře se třemi lamelami a mnoho dalšího.

VYDAVATELSTVÍ YACHT, s.r.o.

Adresa redakce
Nedvědovo nám. 14
147 00 Praha 4
tel.: +420 777 722 133
e-mail: yacht@yacht.cz
www.yacht.cz

Vydavatel a šéfredaktor
Daniel Guryča

Inzerce, distribuce a předplatné
Markéta Pelcmanová

Marketing
Jana Ježková

Spolupracovníci
Radek John, Pavel Kreuziger, 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

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

Distribuce a předplatné na Slovensku
Mediaprint-Kapa Pressegrosso, 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 nenese žádnou zodpovědnost za nevyžádané materiály.

DALŠÍ TITULY:

WINE & Degustation

Nejlepší vína České republiky

MOBIL TABLET ONLINE FACEBOOK INSTAGRAM

PDF verze k dispozici na **www.yacht.cz**

GOLFOVÉ ČLENSTVÍ 2023

Vyberte si členský balíček podle toho, jak často hrajete. Trénujte a bavte se v Galerii Golf Hostivař.

www.golfhostivar.cz

DRIVE

ČLEN KLUBU	3 800
DÍTĚ / SENIOR	2 850

- 1 green fee na hřiště (až 18 j.)
- kredit na trénink v hodnotě 2 000 Kč
- až 30% sleva na cvičné plochy
- až 40% sleva na hru

PLUS

ČLEN KLUBU	9 600
DÍTĚ / SENIOR	7 200

- 7 green fees na hřiště (až 18 j.)*
- denně 1 koš míčů na driving
- neomezená hra na akademii
- až 30% sleva na cvičné plochy
- až 40% sleva na hru
- 1x buggy pro hru na hřišti

* green fees jsou nepřenosná

VIP

ČLEN KLUBU	19 600**
DÍTĚ / SENIOR	14 700

- 30 green fees na hřiště
- denně 2 koše míčů na driving (100 ks míčů každý den)
- neomezená hra na akademii
- 3x buggy pro hru na hřišti

* green fees jsou nepřenosná
** rodina má 50% slevu

Green fee na 18 jamek jako dárek pro každého nového člena

OBJEVTE SVŮJ PŘÍBĚH NA **chorvatsko.hr**

Plné nepoznaných ostrovů

Naplňte své dny opravdovým životem.

CHORVATSKO
Plné života

PHOTO BY BORIS KAČAN

Croatia naturally yours