

12 / 2020 - 1 / 2021

yacht



XXVIII. ročník
99 Kč / 4,69 €

TEST

Lagoon SIXTY 5
Prostor bez
kompromisů

SPECIÁL

Charter 2021
DOVOLENÁ NA LODI

26 MOTOROVÝ ČLUN

Jeanneau Merry Fisher 695
Vše důležité na palubě

46 PLACHETNICE

Beneteau Oceanis 40.1
Nový dvanáctimetrový cruiser



fasyachting.cz

Autorizovaný dealer JEANNEAU pro plachetnice a motorové lodě
v České republice od roku 1995





26 | MERRY FISHER 695 SÉRIE 2

Na straně 26 představujeme novou mutaci motorového člunu Merry Fisher 695 Série 2 francouzské loděnice Jeanneau.



38 | LAGOON SIXTY 5

Test nejnovějšího modelu katamaranu značky Lagoon SIXTY 5, který měl mít svoji světovou premiéru na letošní výstavě Cannes Yachting Festival.



46 | BENETEAU OCEANIS 40.1

Tuto plachetnici představuje výrobce pod heslem „Jen dvanáct metrů, a tolik prostoru“. Jak tento nový dvanáctimetrový cruiser od Beneteau představuje naše redakce, se dozvíte na straně 46.



54 | SE SNĚHURKOU KOLEM SVĚTA – ALJAŠKA S COVIDEM

Poutavé vyprávění z cest Mirka Račana naleznete na straně 54.



AKCE

- 9 BOOT DÜSSELDORF UKAZUJE CESTU
- 16 JAK TO VIDÍ KAPITÁNI FIREM

MOTOROVÉ ČLUNY, SKÚTRY

- 10 LIBECIO 11 WALKAROUND
- 10 ZODIAC MEDLINE 6.8
- 11 SEA-DOO RXP-XRS 300
- 11 PARKER 790 EXPLORER
- 30 VQ 4 0

PLACHETNICE

- 12 Y9
- 14 POGO 44
- 15 FLO 1

PLAVBA

- 54 SE SNĚHURKOU KOLEM SVĚTA
- 94 ROLEX MIDDLE SEA RACE 2020

ROZHOVOR, LIDÉ

- 52 RADEK ŠÍMA
- 60 GUSTAV MORÁVEK

CHARTER 2021

- 70 JEANNEAU SUNLOFT 47
- 76 VÝBĚR JACHTY (SKORO) VĚDĚCKY
- 78 PLAVBA SE PSEM
- 86 SVĚT AUBREYHO A MATURINA

ZÁVODY

- 90 SEAWOLFCUP 2020
- 98 VENDÉE GLOBE ODSTARTOVAL PODLE PLÁNU



Na titulní straně LAGOON SIXTY 5 – test katamaránu naleznete na straně 38.



LAMBORGHINI PRAHA

Jediný autorizovaný prodej a servis v České republice

Duše supersportovního vozu a funkčnost typická pro SUV - to je Lamborghini URUS, první Super SUV na světě. Stále je to autentické a významné Lamborghini s jeho nezapomenutelnou DNA. Jedná se však o vůz, který mění zažitá pořádky - kombinace extrémních rozměrů, čistého designu Lamborghini a výjimečného výkonu, to je právě to, co z něj dělá unikátní model. Charakteristická silueta dynamického kupé ukazuje jeho supersportovní původ, zatímco jeho proporce ztělesňují sílu, pevnost a bezpečnost. Klíčovými faktory modelu URUS jsou rozhodně: design, jízdní dynamika a výkon. Všechny tyto atributy umožnily Lamborghini uvést toto první super SUV, které zůstává věrné jeho tradiční DNA.

Lamborghini PRAHA
Vrchlického 31/18
150 00 Praha 5
Telefon: +420 602 731 822
milan.maxa@porsche.cz
www.praha.lamborghini

Spotřeba paliva modelu URUS Graphite Capsule - WLTP jízdní cyklus: kombinovaná spotřeba paliva v l/100km: 12,7. Emise CO₂: 325 g/km.



LamborghiniPRAHA



lamborghiniprahaofficial

Milí čtenáři,

u posledního letošního vydání časopisu Yacht bych Vám chtěl poděkovat za Vaši přízeň. Vychází jako speciál, s hlavním mottem „Charter 2021 – Dovolená na lodi“. V minulých letech vycházel tento titul jako samostatná ročenka. Věřím, že fyzické spojení s časopisem Yacht není na škodu. Ostatně řada majitelů lodí si lodě také pronajímá a z řady nadšených charterových kapitánů se časem stanou majitelé. Oba světy mají svoje výhody a nevýhody a v různých fázích jachtařského života to můžeme vidět různě.

Téma charteru se prolíná celým vydáním, i když by se mohlo zdát, že tvoří až poslední třetinu časopisu. Rád bych poděkoval všem, kteří nám alespoň na dálku odpověděli na několik otázek ohledně směřování celého oboru. Článek se jmenuje „Jak to vidí kapitáni firem“ a začíná na straně 16.

Přestože aktuálně platí řada omezení, je čas myslet na novou sezonu. Co se týče pronájmu lodí, je ještě výběr poměrně veliký jak z hlediska termínů, tak z hlediska destinací nebo lodí. Jakmile se ale situace změní k lepšímu, což se nepochybně stane, atraktivní termíny a lodě se rychle zaplní.

S nákupem lodí je to podobné. Dovolená a pobyt na lodi jsou a zůstanou bezpečné, a tak jsou kapacity loděnic zvláště v některých segmentech již nyní obsazené. Proto i na objednání lodě je nejvyšší čas právě nyní.

Časopis, který právě držíte, je ale plný informací i pro vás, kteří právě loď nekupujete. Připravili jsme pro vás pár tipů na vánoční dárky. Mirek Račan připravil další reportáž ze své plavby okolo Severní Ameriky, tentokrát plavba pokračovala kolem Aljašky. František Novotný připravil medailon Gustava Morávka, který je nejen o muži, jenž jachtingu zasvětil svůj život, ale je také sondou do historie námořního jachtingu v Brně. Nový projekt apartmánu na vodě představil Radek Šíma, spolumajitel firmy Yachtboom.

Nechybí ani pohled do trochu vzdálenější historie mořeplavby. Možná že si ještě vzpomenete na film Master & Commander: Odvrácená strana světa s Russellem Crowem v hlavní roli námořního kapitána Jacka Aubrye. Tak tento film byl natočen na motivy historického románu, který napsal Patrick O'Brian. A nenapsal jeden román, ale hned 20. Náš spolupracovník Radek John je pro nás objevil a myslím, že je to ideální četba na zimu.

V rubrice závody najdete reportáž z letošního podzimního Seawolfcupu včetně vyznání Honzy Wolfa ze své lásky k moři a samozřejmě nezapomínáme, že se jede Vendée Globe.

Na jedno téma se nedostalo, proto alespoň telegraficky fotografie pod dopisem. Posádka trimaranu Maxi Edmond de Rothschild Gitana čeká na příznivé počasí, aby se pokusila získat trofej Julese Verna. Muselo by se jí to podařit za méně než 40 dní. Tak uvidíme, zda letos vyrazí.

Přeji vám co nejpříjemnější konec roku a pevné zdraví.

Daniel Guryča
vydavatel



Foto Maxi Edmond de Rothschild YRiou



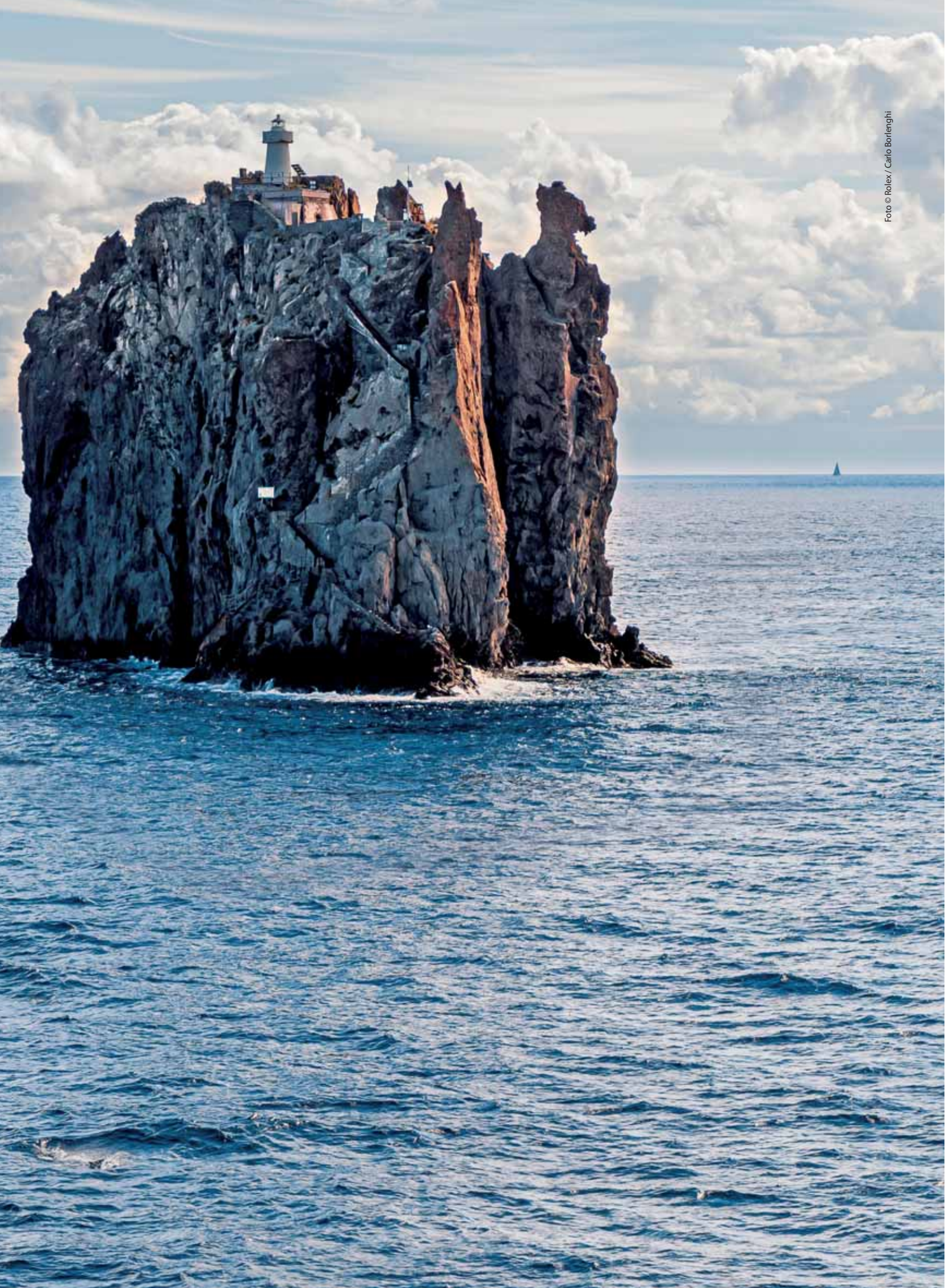
PDF verze k dispozici na www.yacht.cz



OHLÉDNUTÍ ZA LETOŠNÍM ROČNÍKEM ROLEX MIDDLE SEA RACE

Na této fotografii je letošní nejrychlejší monohull – polská loď VO70 I LOVE POLAND, které ukazuje správný kurs hejno delfínů. Také letos nechyběla na startu česká posádka. Jak příprava na závod i samotný závod probíhaly, si můžete přečíst na straně 94.





3 YR
GENERAL
WARRANTY

5 YR
BLISTER
WARRANTY

7 YR
STRUCTURAL
WARRANTY



Leader 36

MILYO

AUTORIZOVANÝ PRODEJCE JEANNEAU

UŽIJTE SI LÉTO V ČECHÁCH



JEANNEAU

Oficiální dealerství pro motorové
lodě značky **JEANNEAU**
v České republice.



Leader 30



Leader 33



Leader 40



NC 33



boot Düsseldorf ukazuje cestu

23. – 31. ledna 2021



„Veletř boot Düsseldorf si je vědom odpovědnosti, kterou jako největší veletř vodních sportů na světě vůči celému oboru má. V termínu 23. až 31. ledna 2021 budou nastaveny mantinely pro úspěšný rok a pozitivní budoucnost. Jsme přesvědčeni, že společně jsme schopni to zvládnout, a těšíme se na setkání s vámi na výstavišti v Düsseldorfu. V sedmnácti veletřních halách připravujeme podle platných hygienických opatření sice trochu jiný, ale přesto stejně inspirativní veletř boot. Veletř CARAVAN SALON 2020 nám ukázal, že je to i v této složité době možné. Že veletřhy v Düsseldorfu mohou být i v této době úspěšné a že jejich vystavovatelé i po zohlednění nových nařízení mohou na veletřhu dosáhnout pozoruhodných ekonomických výsledků. Tento výsledek nás velice povzbudil, jelikož ukázal, že veletřhy jsou i dnes neopomenutelným marketingovým nástrojem. Zvláště pro výrobky, kde jsou důležité emoce. A to lodě rozhodně jsou,“ uvedl Petros Michelidakis, projektový ředitel a manažer veletřhu boot na online tiskové konferenci, která se konala 4. listopadu. Mezi další hosty patřili majitelé a top manažeri předních světových výrobců lodí, kteří potvrdili účast svých loděnic i důležitost veletřhu boot. Bylo to zajímavé zejména proto, že jen těžko by se taková sestava sešla na jednom místě fyzicky. A vypadá to, že výstaviště v Düsseldorfu bude opět plné.

Doprovodný program

Nebudou chybět akce jako „THE WAVE“, tedy vodní vlna, vodní slalom, nově postavená

potápěčská věž a 65 metrů dlouhý bazén, na kterém se představí nový sport „wing surfing“. Počítá se tentokrát jen s většími rozestupy.

Počet přihlášených vystavovatelů je stejný jako v roce 2019

„Téměř všichni výrobci lodí a jachet, kteří se účastnili veletřhu v roce 2019, jsou opět přihlášení. Až na několik málo výjimek z nomenklatury výrobců vybavení a příslušenství jsou účasti potvrzené. V halách 5 a 6, kde jsou tradičně luxusní jachty, je téměř každý metr čtvereční pronajatý. Obsazenost v halách, kde se prezentuje

turistický ruch nebo příslušenství, pochopitelně čísla nedosahují úrovně minulých ročníků, ale jednání nejsou ještě u konce a snažíme se najít cestu, jak jejich účast na veletřhu zajistit. Spokojeni jsme i se zastoupením hausbótů nebo charterů jak pro plachetnice, tak i motorové čluny. Obě tyto formy dovolené platí jako mimořádně bezpečné a těší se rostoucí oblíbenosti,“ uvedl Petros Michelidakis.

Nezbývá než pořadatelům držet palce a doufat, že se v lednu boot v Düsseldorfu uskuteční a že vše proběhne podle plánu. Rezervace vstupenek online bude otevřena na www.boot.com.



LIBECCIO 11 WALKAROUND

Nová koncepce „gozzo“

Typ lodě označovaný jako „gozzo“ dovezli do Středomoří Arabové a kopírovali ji námořníci italských námořních republik, kteří navštěvovali východní středomořské přístavy. Nový ambiciózní projekt Libeccio 11 WA, navržený Valeriem Rivellinim, kombinuje sportovní vlastnosti a klasickou eleganci s inovativními prvky. Je určen pro mladší zákazníky, kteří hledají správný kompromis mezi velikostí, výkonem a cenou. Důležité je zde využití přední paluby, a to nejen při kotvení, ale také při plavbě rychlostí do 30 uzlů. Na přídi jsou dvě protilehlé pohovky, které lze přeměnit na pohodlnou sluneční terasu nebo díky výsuvnému stolu na jídelní prostor pro odpolední aperitiv.

Na zádi může být pětimístná pohovka se sklopnými opěradly, pod kterou se našlo místo pro garáž na vodní hračky, snadno upravena na opalovací lehátko. Praktický je i hard top, který chrání konzoli řízení proti slunci. Interiér nabízí dvě kajuty, kuchyň a koupelnu se sprchou.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	11 m
Celková šířka	3,5 m
Hmotnost	7 000 kg
Motory	2x 250 HP
Maximální rychlost	30 uzlů
Oblast plavby	CE B
Maximální počet osob	12
Počet kajut	2

www.gozzimi.it



ZODIAC MEDLINE 6.8

Další premiéra, další úspěch

Rok 2020 byl pro Zodiac velkolepým rokem, který začal spuštěním prodeje Medline 9 uprostřed pandemie. Po uvedení na trh nastala ale bezprecedentní situace a neuvěřitelný úspěch. Zodiac znásobil prodej ve srovnání se svým předchůdcem, Medline 850, navzdory uzamčení Evropy a zpožděným dodávkám.

Během této doby se ale vývoj nezastavil a Zodiac připravuje na trh další novinku. Rok 2021 bude nejrušnější z hlediska nových produktů za poslední 4 roky. Jednou z netrpělivě očekávaných lodí je Medline 6.8. První lodě budou

dodány zákazníkům brzy na jaře. Tato loď nahrazuje Medline 660, bude malým bratrem Medline 7.5 a Medline 9. Bude to loď střední velikosti a Zodiac plánuje dodat více než sto kusů po celém světě. Uvidíme, kolik z nich přijde do České republiky nebo na Slovensko, každopádně je nejvyšší čas loď objednat. Loď je dodávána s plně vybavenou konzolí řízení,

dvěma odpočinkovými zónami, zadní část lze přeměnit na přátelské sezení do „U“. Na palubu se vejde deset míst k sezení při celkové kapacitě čtrnáct osob. K dispozici je pět úložných prostor, bezpečnější sedadla a opěradla a čalounění prémiové kvality s texturou, které dodává pro Zodiac Serge Ferrari. Vybírat je možné ze 64 barevných konfigurací.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	6,88 m
Šířka	2,54 m
Palivová nádrž	200l
Počet osob max.	14
Max. výkon motoru	250 HP
Hmotnost	950 kg

www.marine.cz



SEA-DOO 2021 RXP-XRS 300



I letos přináší Sea-Doo technologické i designové novinky do světa vodních skútrů. Největší inovací prošly závodní modely RXP XRS, které jsou vystavěné na zcela nových trupech T3-R s ještě ostřejšími a rychlejšími vlastnostmi a hmotností nižší o 27 kilogramů. Změnou je u těchto modelů také jednomístná konfigurace v základu s novým nastavitelným závodním sedadlem s opěrkou zad. Technologickou novinkou je iDF systém na čištění turbíny.

RXP XRS je vybaven systémem iBR™, což je první brzdový systém fungující na vodě, který skútru umožní zastavit až o 48 m dříve než jiným skútrům bez tohoto systému. Elektronicky řízený systém brzdění a reverzace, který se ovládá přepínáním polohy klapky iBR, má 4 polohy (vpřed, vzad, neutrál a brzdění). K dispozici jsou tři režimy jízdy. TOURING MODE pro cestování na delší vzdálenosti s omezenou rychlostí, SPORT MODE poskytující maximální výkon a ECO MODE snižující spotřebu paliva až o 46%. Vodní skútr RXP-XRS 300 je vybaven přeplňovaným motorem ROTAX 1630 HO ACE s výkonem 300 koní a může se pochlubit nejlepším poměrem výkonu k hmotnosti ve své kategorii dle výsledků zveřejněných EPA. Díky novému trupu tento přeplňovaný motor s externím mezichladičem a pokročilou technologií spalování (ACE) zvládne zrychlení z 0 na 96 km/h za neuvěřitelné 3,6 sekundy.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	3,318 m
Šířka	1,25 m
Výška	1,11 m
Hmotnost	354 kg
Počet osob	1 (+1 s doplňujícím sedadlem)
Nosnost	max. 182 kg
Motor Rotax	1 630 HO ACETM Supercharged
Obsah	1 630 cm ³
Výkon	300 HP
Chlazení	uzavřený okruh
Trup	T3-R HullITM
Materiál trupu	sklolaminát
Objem palivové nádrže	70l
Úložný prostor	153,7l

www.marine.cz

PARKER 790 EXPLORER Určuje směr ve své třídě

Loděnice Parker Poland Sp. z o.o. působí v Polsku od 70. let minulého století. Nedávno představený Parker 790 Explorer v sobě ukrývá velké zkušenosti, moderní design, skvělou funkčnost a výkon tohoto prémiového výrobce. Na začátku bylo zadání, aby loď plula dobře nejen vysokou rychlostí ve skluzu, ale aby byla dobře



TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka	790 cm
Šířka	287 cm
Ponor bez motoru	0,42 m
Hmotnost	2 450 kg
Maximální výkon motoru	350 HP
Objem palivové nádrže	230l
Počet osob na palubě	8/10
Lůžková úprava	4+2
Cena bez motoru	od 59 613 EUR

www.wboats.cz

ovladatelná a výkonná i při nižších rychlostech. To se povedlo díky dvoustupňové konstrukci trupu. Dalším benefitem jsou menší nároky na výkon motoru.

Rozložení paluby je navrženo pro dokonalé pohodlí. Na zádi se nachází velká platforma nejen pro jednoduchý nástup na palubu, ale i na příležitostné koupání. Kokpit je velice prostorný a každý si zde najde své místo. Kajuta je díky velkorysému prosklení velice vzdušná, nachází se v ní konzole řízení, ze které má kapitán rozhled 360°, kuchyň a sezení přestavitelné na dvoulůžko. V přední kajutě se nachází dohromady tři lůžka a kabina s toaletou.

Y YACHTS PŘEDSTAVUJE VLAJKOVOU LOĎ

Y9



Loděnice Greifswald přidává do svého portfolia model Y9. Loď číslo jedna se již staví a zákazníkovi bude předána příští rok.

Za projektem Y Yachts stojí Michael Schmidt, který značku založil poté, co prodal loděnici Hanse. Zaměřuje se na stavbu luxusních karbonových plachetnic a stále rozšiřuje své portfolio. Nová vlajková loď Y9 se zrodila z ambiciózní myšlenky vybudování lehké a rychlé plachetnice s dokonalým řemeslným zpracováním, což je v této kategorii samozřejmostí, dodáváme. S délkou 27,40 m nabízí Y9 oddělený prostor pro majitele, kterému poskytuje maximální soukromí, komfortní kabiny pro hosty a velký a flexibilní prostor pro posádku. Exteriér a námořní architektura

byly svěřeny Billu Trippovi, o interiér se postaral Norm Architects a Design Unlimited.

Stejně jako ostatní modely modely Y Yachts je také u Y9 důležitý výkon při plavbě na plachty. Konstrukce je proto optimalizovaná pro použití uhlíkových vláken a díky ní je extrémně konkurenceschopná. Zakladatel Y Yachts Michael Schmidt říká: „Jachta je jistě schopna vyhrát některé trofeje v poháru superjacht, jako je St Barths regata, Superyacht Cup nebo Maxi Rolex Cup.“

Podle Michaela Schmidta bylo pro vývoj Y9 rozhodujících několik rozhovorů s majiteli: „Ve skutečnosti se zákazníci zajímali o délku

100 stop. V této kategorii jsou však lodě neúměrně drahé. Díky našim znalostem a zkušenostem jsme implementovali komfort 100stopové jachty do lodě o 10 stop kratší. S naší novou Y9 vstupujeme do segmentu superjacht.“

Prostor určený výhradně pro majitele nabízí soukromý salon, šatny, ložnice a koupelny s dvojitým umyvadlem včetně samostatné sprchy. Je zaručeno maximální soukromí, které si majitel může užít s rodinou nebo blízkými přáteli.

Velký význam byl přikládán i designu prostoru posádky. Projekt vycházel z nepsaného zákona „Happy crew, happy owner“, kajuty posádky na Y9 byly navrženy extra velké, s dobře promyšleným úložným prostorem a dalším salonkem pro posádku.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	27,40 m
Ponor s pevným kýlem	4,25 m
Ponor s výsuvným kýlem	2,80 - 4,40 m
Motor Volvo Penta	280 kW
Plocha hlavní plachty	242 m ²
Plocha geny	171 m ²
Code 0	388 m ²
Genakr	617 m ²
Objem palivových nádrží	2 000 l
Objem nádrží na vodu	1 500 l

www.yyachts.de



WE MAKE IT ABSOLUTE

Absolute Navetta 68



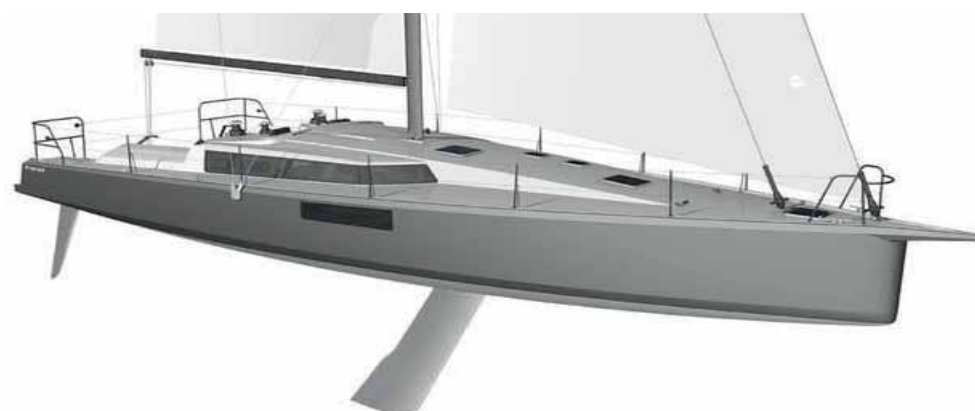
POGO44

Drží kurs

Loděnice Pogo Structures leží v Bretani a aktuálně staví okolo 850 sportovních plachetnic ročně. Letos v lednu představila první motorovou loď a v létě dlouho očekávaný model POGO44.

O design se tradičně postarala kancelář FINOT-CONQ a loď velmi dobře drží linii dalších modelů řady POGO. Patří mezi ně dobrý výhled nejen z kokpitu ale i z interieru což posádka ocení zejména při dlouhých plavbách. Dvojitá páka kormidel zajišťuje pohodlné sezení a dobrý výhled přes bok lodě. Toto řešení umožňuje instalovat v kokpitu velký stůl při rekreační plavbě. Na přání bude možné objednat řízení s klasickými kormidelními koly. Ergonomie je podobná jako u ostatních modelů. Uspořádání kokpitu je navrženo pro „short-handed“ jachting. Všechna ovládací lana jsou svedena na střechu nástavby.

Pro plavbu po větru zjednodušuje ovládání pevný čelen. Stěžen je dodáván z hliníku nebo



za příplatek z karbonu vždy bez zadního vantu stejně jako u ostatních modelů POGO, což umožňuje použít širší a výkonnější hlavu hlavní plachty.

Interiéru dominuje salon ve tvaru „L“ a dvě zadní kajuty. Loď bude možné vybavit jednou nebo dvěma koupelnami. Na výběr bude také řešení s jednou nebo dvěma kaju-

tami v přídi. POGO44 je standardně vybaveno zvedacím kýlem. Stejně jako u ostatních modelů umožňuje bezpečnostní tlakový ventil na hydraulice automatické uvolnění kýlu v případě nárazu.

Snížení ponoru díky zvednutí kýlu umožňuje přístup ke kotvištím, která jsou jinak pro loď této velikosti nepřístupná.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	13,55 m
Max . šířka	4,50 m
Ponor	1,38 m / 3,10 m
Plocha hlavní plachty	51/63 m ²
Plocha geny	50 m ²
Plocha kosatky	20/30 m ²
Plocha asymetrický spinakr	165 m ²
Výška stěžen nad hladinou	19,50 m
Hmotnost	6,3 t
Výkon motoru	40 HP

www.pogostructures.com

FLO 1

Hydrofoiling opět dostupnější



„Naším cílem bylo vyvinout plachetnici s foily, která zpřístupní zkušenosti s plachetnicí na foilech daleko větší skupině jachtařů, než to umožňují současné A-class, Moth nebo WASZP. To byl důvod proč jsme přišli s Flo1. Zeptali jsme se našich plachetních kamarádů, jak se jim líbí plavba na foilech a co je pro ně důležité. Jednoduchost, trvanlivost a rychlost byly odpovědi, které jsme dostali. Loď byla navržena podle těchto kritérií. Navrhli jsme stabilní tvar trupu, který se chová velmi dobře také v režimu klasické plavby. Žádné potíže se spuštěním na vodu, žádné křehké struktury a velmi velký rychlostní potenciál. Vše s atraktivní cenovkou,“ uvádějí Erik Jeuring a Jurian Rademaker, kteří za projektem stojí.

Loď je vyráběna v Nizozemsku s využitím nejnovějších technologií při stavbě lodí a aerodynamických analýz. Efektivní a udržitelný výrobní proces minimalizuje spotřebu energie.

Výsledkem je praktická loď s moderním designem s použitím odolných materiálů, která je vybavena patentovanou technologií DSS. Ta využívá výsuvné foily, které zajišťují progresivní dynamický zdvih, který doplňuje tradiční ploutev. Tento systém snižuje výtlač, zvyšuje rychlost a zároveň poskytuje potřebnou stabilitu.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Celková délka	4,35 m
Celková šířka trupu	1,8 m
Šířka s foilem	2,3 m
Maximální ponor	0,95 m
Hmotnost trupu	45 kg
Minimální rychlost větru pro foiling	6-8 uzlů
Cena	13 995 EUR
www.aeronamics.com/flo1/	

Jak to vidí kapitáni firem



Úplně prázdná marina na Žutu, 1. června 2020

Na konci roku je čas hodnotit, ohlédnout se za uplynulou sezonou a také se začít připravovat na tu nadcházející. Oslovili jsme proto osobnosti, které mají na dění kolem vody a lodí značný vliv, aby se podělily o své zkušenosti a názory. Vznikl tak zajímavý a reprezentativní obrázek letošního roku, který jako pevné lano spojuje pandemii, i když jsme se právě tomuto tématu věnovat nechtěli. Nebylo to ale objektivně možné. Jako vodítka jsme navrhli čtyři okruhy témat. Zhodnocení letošní sezony, pozitivní a negativní překvapení, očekávaný vývoj na lodním a charterovém trhu a nakonec nás zajímalo, jaké se lidem, kteří určují směr lodního průmyslu, líbí lodě. Zde jsou jejich názory seřazeny tak, jak přicházely do redakce.



Foto Martin Voženílek

Vladislav Bezecny BEMEX BOOT

Uplynulá jachtařská sezona byla jednoznačně postižena probíhající pandemií, a to jak negativně, tak i pozitivně. I přes chybějící začátek sezony byla nakonec celková obsazenost lodí naší flotily velmi slušná. Na jedné straně část klientů kvůli nejistotě a komplikacím s cestováním z některých zemí svou plavbu odložila, na druhé straně bezpečná dovolená na palubě jachty mimo civilizaci přilákala celou řadu nových klientů, kteří



kvůli obavám z nákazy vyměnili pohodlí hotelu za jachtu, a objevili tak zcela výjimečné kouzlo této dovolené. Tento trend přílivu nových klientů, hledajících bezpečí a klid na lodi, lze jednoznačně očekávat i v nadcházející sezoně, protože covid tu ještě nějakou dobu bude a na lodi oproti hotelu nebudete muset nosit roušku. Mnoho charterových společností včetně té naší teď nabízí rezervace se sníženou zálohou a covid garancí. Část kapacity následující sezony je navíc již obsazena odloženými vouchery z letošního roku, proto ani neočekávám, že by se v příští sezoně příliš prodávalo na poslední chvíli, jako tomu bylo v uplynulé sezoně. Radím všem, rezervujte si svou loď na léto včas, aby na vás nějaká vůbec zbyla.

Zuzana Ballasch My way s.r.o.



Letošní sezona byla pro nás všechny zkouškou, jak jsme připraveni zvládat nestandardní situace, jak být flexibilní a v neposlední řadě jaké máme vytvořené finanční rezervy „na horší časy“. Ukázalo se to, na co už jsme dříve v rámci Asociace charterových agentur poukazovali. Zdravé firmy jsou ty, které stojí na pevných základech, dobrých dlouhodobých vztazích s dodavatelskými firmami a které neexperimentují s klientem a nenabízejí mu zázračné slevy a nesplnitelné podmínky.

Naši klienti neztratili během krize ani cent, podařilo se nám řešit případy „case by case“, komunikovat individuální možnosti s klienty i s dodavateli. Klienti se většinou mohli rozhodnout, zda si charter přeloží, nebo jej odjedou tuto sezonu v původním nebo náhradním termínu. Takové řešení si samozřejmě agentury, kde je klient jen booking číslo, nemohou dovolit.

Myslím, že po této sezoně se naše vztahy s charterovými společnostmi ještě zkvalitní a utuží. Příjemně mě překvapilo, že jsme dokázali najít společně řešení pro každou jedinečnou situaci, překvapila mě vstřícnost a chuť řešit individuálně každého klienta a hledat optimální řešení. To za nikoho rezervační systém neudělá, to je o lidských a častokrát přátelských vztazích s našimi dodavateli a klienty. Hodnotím velmi pozitivně i rozvážný přístup našich klientů, ochotu hledat možnosti a nehrotit již tak dost nepříjemné situace. Zde se také ukázala jako správná volba orientace na stálou klientelu, která nám plně důvěřuje. 27 let činnosti a jejich důvěra nás zavazují, abychom vždy udělali to nejlepší možné. Obecně platí, že důvěra je vždy to nejvíce, co můžete v takových dobách ztratit, nebo upevnit.

Pozitivně hodnotím i přístup naší partnerské pojišťovací společnosti, která se ukázala stejně flexibilní v možnostech pojištění. Od velkých partnerských firem již máme první zpětnou vazbu a reakce na krizovou sezonu. Soustředí se na stabilní zdravé charter agentury a podpoří jejich postavení jako důležitého mezičlánku mezi klientem a dodavatelem služeb, zlepšily výrazně komunikaci, pochopily, že agentury jsou ve finále ty, které odpracují s klientem nejlépe všechny detaily a možnosti. Jsou garantem stabilního charterového trhu.



Co se týče vývoje, charter ani cestování už zřejmě nebudou nikdy stejné jako dosud. Co v tom vidím pozitivního? Věřím, že masové turistice za neadekvátně nízké ceny (a nekvalitní služby) odzvonilo jak v turistickém ruchu obecně, tak charteru lodí. Čas je na individuální přístup ke klientům, zvýšení kvality služeb, s čímž bude možná spojeno i zvýšení cen a odchod některých společností z trhu. Jachting jako masová forma cestovního ruchu se neukázal jako dobrý směr.

Naši klienti ocenili v této sezoně luxusní řadu katamaranů SUNREEF. Hlavně v kombinaci se službami profesionálního skippera a stewarda nebo kuchaře. Zvláště když tuto funkci zastávala sympatická jachtařka.

Petra Bošková yachting.com



Letošní sezona byla nejnáročnější sezonou za celé mé působení v charterovém businessu. Její průběh připomínal horskou dráhu. Po počátečním excelentním startu přišel tvrdý náraz pandemie, který v červnu a v červenci vystřídala euforie a neskutečné množství poptávek po jachtingu, aby nás teď na podzim pandemie znovu přibrzdila. Ale zdá se, že se už blýská na lepší časy. V yachting.com jsme v tomto ohledu velmi optimističtí a těšíme se na novou sezonu, která se začíná rozbíhat.

Pozitivním zážitkem letošního roku pro mne byla plavba v Itálii, v oblasti Amalfí, ostrovy Capri a Ischia, kde díky útlumu cestovního ruchu byl klid, všude dostatek místa ke kot-

vení a přijatelné ceny. Byl to zcela ojedinělý zážitek, který se již nemusí opakovat. Zklamán jsem naopak ze situace v Česku, kde se ukázalo, jak neschopný máme vládní aparát. Rozhodli jsme se to v yachting.com obrátit ve svůj prospěch a pomoci si se vším sami. Díky našemu CEO Tomáši Vondráčkovi tak firma stále roste, a dokonce jako jedni z mála nabízíme řadu nových pracovních příležitostí.

Už teď všichni víme, že nic nebude jako před pandemií. Některé to zlomí a jiní z ní vyjdou ještě silnější než předtím a pevně doufám, že toto bude i náš případ. Vše bude samozřejmě záležet na tom, jak se pandemická situace bude vyvíjet. Vše může výrazně urychlit vývoj vakcín a určitě pak bude mnoho lidí, kteří budou mít hlad po cestování, nových zážitcích a samozřejmě jachtingu. Proto se budoucnosti neobávám, zvláště Češi jsou cestovatelským národem, který jen tak něco nezastraší. Jsem prostě optimistka.

Už na výstavě v Düsseldorfu jsem si pečlivě prohlédla plachetnici Sun Loft 47, o kterou se rozrostla rodina lodí Jeanneau. Je to bezesporu nový koncept plachetnice, který není úplně tím, co od jachtingu očekávám, ale pro spoustu lidí to je perfektní party loď pro velké skupiny přátel nebo početné rodiny, se kterou si užijí skvělou dovolenou na moři. Pokud mám říct, která loď se mi líbí nejvíce, byla by to asi More 40, super svezení v mimorezonním období.

Stanislav Kubíček KUBICEK-SAIL.CZ



Letošní sezona je pro mě dost rozporuplná. Na jedné straně jsme zaznamenali zvýšený zájem o letní dovolené na lodích v Chorvatsku a později se přidalo i Řecko, ale od února úplně odpadla letošní exotika, na kterou se celá léta zaměřujeme. Rád bych věřil, že se alespoň částečně rozjede Karibik a že v pořádku proběhne i plavba přes Atlantik a Středozemní moře, abychom mohli na naší lodi Wiki realizovat naplánované letní plavby po Evropě. Pozitivní na celé věci vidím to, že lidé opravdu cestovat chtějí a naše lodě jim poskytují bezpečné místo pro nevšední dovolenou. Naopak negativně se projevil jarní lockdown na kvalitě servisu velké části charterových lodí, řešil jsem technické problémy i tam, kde to nebývá zvykem. Podle mého se tento trend projeví příští sezonu ještě více, tím pádem bude více než dříve záležet, od jaké charterovky loď bude. Myslím, že to i více rozkolísá ceny „srovnatelných“ lodí.

Co se týká nových lodí, na které jsem se letos těšil, tak musím bohužel napsat, že mě nic úplně nenadchlo. Design všech novinek je v zásadě pěkný, ale kvalita ustupuje. Vlastně loď, na kterou se nejvíce těším a která mě úplně nadchla, je Wiki (GibSea474), je to typově moderní loď, na které se ale ještě nešetřilo. Pro charter katamaranů mi stále přijde nepřekonaný Lagoon 45S, případně 45F.

Matěj Novák YACHT CLUB PRAHA

Letošní sezona byla těžká a složitá pro celý sektor cestovního ruchu. Přišli jsme o první dva měsíce a pak jsme museli začátek sezony hodně dotovat slevami. Nicméně by nepochybně bylo rouháním, pokud bych řekl, že pro nás sezona dopadla úplně špatně. Náš sektor, tedy jachting, se našťastí po opadnutí omezujících opatření celkem rychle rozjel a vrchol sezony jsme pracovali na 100 %. Proto sezonu hodnotím slovy „na tu bídu dobrý“.

Opět mne velice mile překvapila jachtařská komunita a naši stálí klienti. Téměř všichni nás v této těžké době podpořili, nikdo nechtěl zpět své platby a všichni souhlasili s přesuny plaveb na jiné termíny. Všichni komunikovali velice mile a posílali nám e-maily plné slov podpory. Toho jsem si moc vážil a jsem za to moc rád. Pokud si tento text čte



někdo z našich klientů, tak ještě jednou děkuji. Negativně mě osobně asi nic nepřekvapilo, snažím se na svět hledět pozitivně, pokud to jde.

Těžko se odhaduje, jaká budou další léta. Už nyní víme, že tuto sezonu nepřežilo několik velkých charterovek. Konkrétně u nás v domovské marině Mandalina skončily dvě. Upřímně bych si moc přál, aby se trochu změnil trend v přístupu všech, kteří se

v Chorvatsku nějakým způsobem zabývají turistickým ruchem. Přál bych si, aby si v restauracích, marinách, městských molech a obchodech uvědomili, že turista není samozřejmostí. Přál bych si, aby si všichni uvědomili, že o klienta/hosta/turistu musí maličko bojovat, a zároveň se o něj starat a že není možné nasazovat nereálně vysoké ceny. Jinak jachtařský sektor jde jen těžko předvídat. Jachting je vášeň, opravdu silně návykový koníček. Proto je možné, že i když v některých jiných sektorech cestovního ruchu bude krize, třeba se nás tolik nedotkne. Uvidíme.

Jsem věrný naší flotile, která se nyní rozrostla na sedm lodí. Stále si velice užívám svezení na naší vlajkové lodi Jeanneau Sun Odyssey 490 „Nonna“. Neustále objevuji nové kvality této lodi. Nyní mě osobně nejvíce loď baví při jízdě na zadobochní vítr s genakrem. Lodi vyloženě vyhovuje vítr nad patnáct uzlů, ideální je pak okolo dvaceti. Díky své široké zádi a mělké přídi loď krásně klouže po vodě a neboří se jí špička. Díky dvěma kormidelním listům je kormidlování krásně lehké. Všem doporučuji si plavbu na této lodi vyzkoušet, je to krásný zážitek.

Vojta Eliáš LANEX

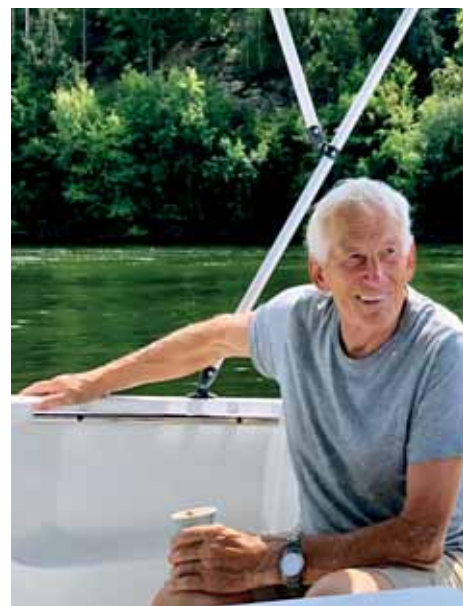
Jachtařsky byl rok 2020 prostě skvělý. Moře prázdné, ceny lodí lákaly a dostupnost byla velká. V médiích se na první příčce hitparády usadil covid, nicméně na otevřeném moři mimo signál a v zátokách na kotvě při zapadajícím slunci jeho síla i význam sláblly.

Nejkrásnější na jachtingu je, že nezáleží, jak dlouho jezdíte – vždycky vás něco překvapí. Stojíte po celodenním testování nové série lan u městského mola v Rogoznici, loď je perfektně vyvázaná a uklizená, když tu náhle vyletí světlice fanoušků Hajduku Split, kteří oslavují 70 let založení klubu, a neomylně zamíří do protější mariny Frapa. Po přátelském setkání se zaparkovaným motorákem se z plamenů začne přes zátoku valit černý dým ze škvařících se plastů a já přemýšlím, jak rychle bych se dostal k hasicímu přístroji a kde vlastně mám na lodi po ruce ten nejbližší. Druhá světlice totiž dopadla asi 6 m od nás.

Co vnímáme jako výrobci lan, je, že se trh začíná měnit. Online prostor hraje a bude hrát klíčovou roli v obchodních aktivitách.

Přeji všem čtenářům krásné jachtařské zážitky a pevné lano, na které se můžete spolehnout.

Libor Záruba f.a.s yachting



Jeanneau Sun Odyssey 490 Nonna

Letošní sezonu jsme oproti očekávání měli velmi vydařenou. Továrnu i nás překvapil zvýšený zájem o lodě. U nás se to týká řady Merry Fisher. Určitě to souvisí s touhou lidí po trávení své dovolené v bezpečí a v určité izolaci.

Další vývoj prodeje lodí je dost nepředvídatelný. Nekonání výstav nás vede k tomu, že se musíme zaměřit na vlastní show-room, abychom lodě mohli zákazníkům ukázat. Továrna udělala totéž, tzn. je možné přijet se zájemci o větší loď přímo do továrny, kde jsou všechny modely vystavené.

Velmi mě potěšil katamaran Excess 11. Je to optimální loď pro pobyt na moři a sportovní vyžití. Pouze kotvení v marinách je nákladnější, jako u všech katamaranů.

Ladislav Hůla Sea Ray 320 Sundancer Coupe Outboard

Na to, co jsme letos všichni prožili, hodnotím sezonu jako překvapivě dobrou. Pozitivně jsem byl překvapen zvýšeným zájmem lidí o volnočasové aktivity, a tím i chutí trávit volný čas na lodi. Mrzí mě chování některých zákazníků, kteří nedokázali pochopit, že když je někde zavřená výroba, na kterou nemáme vliv, tak dodání jejich objednávky prostě bude opožděné.

Už od ledna z výstavy v Düsseldorfu mi letos uhranula loď Sea Ray 320 Sundancer Coupe Outboard. V každém detailu skvěle navržená loď a navíc i na závěsné motory, které osobně preferuji před zabudovanými.

Pavel Stejskal TPS centrum

Letošní sezona pro nás byla prozatím jednou z pracovních nejnáročnějších. První tři měsíce, kdy nebylo možné cestovat, jsme naplno pracovali v kanceláři bez jakýchkoli příjmů. Po umožnění cestování se vrátili klienti k rozjednaným zakázkám a přibýlo dost zájemců, kteří si uvědomili, že loď umožňuje určitou svobodu, a následně jsme prodali několik velkých lodí, které svým majitelům umožňují komfortní pobyt u moře a nahrazují zázemí nemovitosti. V kombinaci s marinou, která nabídne odpovídající služby i mimo letní sezonu, se tak stává jachta v dnešní době relativně bezpečným zázemím pro majitele a jejich rodiny.

Naše mnoholetá praxe s výrobou a konstrukcí lodí se nyní úročí v úspěšnosti prodeje, při kterém dokážeme objektivně posoudit stav nabízených použitých lodí a také jej odpovídajícím způsobem prezentovat zájemcům.

Na příští sezonu jednáme o novém zastoupení italského výrobce „designových“ motorových člunů a vzhledem k potřebě mobilní kanceláře jsme zadali výrobu prototypu obytného automobilu MB Sprinter „3 v 1“, který bude po dokončení prezentován a nabídnut zájemcům ke koupi.

Ačkoli se na vaši otázku očekává pozitivní odpověď, musím se se čtenáři podělit o méně příjemnou zkušenost. Z pozice soud-

ního znalce jsem byl požádán o spolupráci při prodeji poškozených lodí NAUTICAT českého provozovatele, který v roce 2015 prezentoval ve vašem magazínu projekt pronájmu luxusních lodí. Tento projekt však přivedl značné množství investorů k velkému zklamání.

Jachty a jachting jsou krásná záliba, ale musí je provozovat ten, kdo jim rozumí. Doufáme, že následující sezona bude oproti té letošní klidnější, s možností cestovat, což je i jedna z důležitých podmínek pro provozování jachtingu.

Tomáš Kapička ALTUMARE



Sea Ray 320 Sundancer Coupe Outboard

Letošní charterová sezona byla překvapivá. Italové, Francouzi a Španělé si půjčovali lodě doma, a proto měli úspěšnou sezonu.

V Chorvatsku a Řecku charter závisí na cizincích, a tak je úspěchem dosáhnout polovičních výnosů minulého roku.

V prodeji lodí se zpomalil odbyl charterových lodí, u majitelských se až na výjimky nic nemění. A přichází noví zájemci, které nečekaná situace vede k uskutečnění svých snů dříve, než plánovali.

Pozitivně mě letos nejvíc překvapila schopnost firmy Lagoon plánovat výrobu v situaci, kdy se zdá, že nejde plánovat nic. Při obnovení výroby v dubnu Lagoon oznámil nové dodací termíny zpožděné asi o měsíc a ty byly s odchylkou dnů dodrženy.

Negativně mě překvapilo, jak rychle se může svět změnit, nebo spíš zastavit a jak rychle se běžné a přirozené může stát nedostupnou minulostí.

V charteru očekávám pomalý návrat ke standardní obsazenosti, jachting je nejsvobodnější formou bezpečného cestování a myslím, že rozumní lidé to ví nebo na to přicházejí.

V prodeji lodí očekávám, že ten, kdo vyrábí pro majitele, bude v pohodě, kdo pro charter, bude mít problém.

Letos mě nejvíc zaujaly hned tři lodě: Katamaran ORC50 (nový název pro Marsaudon TS5), protože 17uzlovou rychlostí v naprosté pohodě jsem ještě neplul (skleničky na stole) a loď držela jako na kolejkách. Druhou lodí je Sanlorenzo Explorer 500, protože je to luxusní expediční superjachta, která umožní splnit nejnáročnější sny o plavbách do úplně všech koutů světa. Třetí loď, která mě zaujala, se jmenuje „Dream“ a pořídil si ji rejdař a majitel mariny, kde máme základnu. Dream znám jenom zvenku a od lidí, kteří projekt přestavby menší cruise ship na privátní jachtu řídili. Dream má 22 kajut pro 36 hostů, o které se stará 40 členů posádky. Na délku má 107 m, na šířku 16 m, cestovní rychlost má 15 uzlů a dosah 6 300 Nm. Pro majitele slouží jedna ze čtyř palub, jeho ložnice má 260 m² a obývací 400 m². Všechna okna jsou na přání majitele otevírací.

Hana Colins Kohoutová Colins Yacht



Letošní jachtařskou sezonu pochopitelně ovlivnil covid-19. Na jaře jsme měli uskutečnit plavbu čtyř katamaranů na 14 dní v Thajsku směrem k Malajsii a hned nato jsme se měli účastnit Amazing Thailand Flotily, kde mělo být 14 lodí a katamaranů. Bohužel hranice se zavřely a nikdo do Thajska už nepřijel. Což bylo velké mínus. Naproti tomu bylo plus, že já tou dobou byla už v Asii a část karantény strávila v Malajsii na ostrově Langkawi. Měla jsem tak dost času získat osobně informace pro naše klienty, ověřit možnosti jachtingu a prohlédnout mariny a zátoky a také mnohé pevninské zajímavosti ostrova. Protože k naší nabídce plaveb do exotiky doporučujeme strávit také pár dní na pevnině, a poznat tak zemi, ve které se naši klienti plaví.

V létě bylo pro nás, cestovní agentury, milým překvapením, že se hranice do Chorvatska otevřely v podstatě včas, aby se stihla hlavní sezona. Jachtaři tak mohli v klidu vyplout na svoji oblíbenou letní dovolenou. Příjemné bylo, že letos po dlouhé době bylo chorvatské moře přece jenom volnější, zátoky a mariny klidnější.

Podzim už ovlivnila zhoršující se covid situace a některé posádky nepustila na moře karanténa. Vcelku se ale dařilo vyjednat změnu termínu nebo získat voucher na objednání lodě na příští rok.

Dobré je, že nadšení v jachtařích neopadlo a mnozí už objednávají lodě na příští sezonu.

Některé společnosti sice trochu zvedly ceny, ale jiné nabízejí velmi výhodné podmínky při rezervaci lodě do konce roku.

Také my věříme, že bude líp, a už plánujeme příští sezonu a nabízíme lodě na vaši letní dovolenou. Na jaře začneme s kurzy jachtingu. Na společnou Family flotilu vyplujeme na konci června a už 19. ročník regaty Champagne Cup odstartujeme 14. září. Zatím vyčkáváme s plánováním našich letošních plaveb do exotiky, ale pokud nám Neptun a politici otevřou hranice, vydáme se v březnu a dubnu dokončit plavby v Thajsku.

Ondřej Vymazal MILYO Yachts

I přesto, že začátek sezony byl bezesporu ovlivněn letošní pandemií, tak nakonec myslím, že si sezonu jachtaři užili. Díky letošní situaci sledujeme i nárůst jachtařských nováčků, ať již u nás, nebo i na moři v zahraničí, jelikož loď nabízí ideální místo pro trávení dovolené, a zároveň dodržení nutného sociálního odstupu.

Paradoxně, ač se letošní pandemie odrazila v ekonomice nejen u nás, tak vnímáme nárůst poptávek po nových nebo i používaných plavidlech. Mnoho loděnic již hlásí nedostatečné kapacity lodí pro příští sezonu. Věřím, že tento trend bude pokračovat i v dalším roce, jelikož trávení dovolené na lodi poskytuje alespoň částečnou svobodu v této nelehké době.

Jana Escher www.boataround.com

Sezona 2020 bylo pro všechny asi hodně náročná. Leden a únor odstartoval skvěle, hodně klientů z České republiky využilo slevy First moment a rezervovalo si jachtu ještě přes zimu hlavně v Chorvatsku a Řecku. Covid-19 pak karty zamíchal a jaro bylo nejisté jak pro klienty, tak i majitele lodí. Koncem května se situace otočila a nastoupil ultra last minute, kdy se zákazníci rozhodovali vyplout doslova ze dne na den.

Co se týče negativ, asi nedostatek lodí v lokalitách jako Lipno, sever Itálie, Elba a Sicílie. Pozitivem byl určitě přístup majitelů lodí, kteří se snažili vyjít vstříc, ale i celého perso-



nálu, techniků, base manažerů a všech zaměstnanců, kteří pomohli tomu, aby jachtařská sezona 2020 vůbec mohla proběhnout.

Majitelé lodí budou i nadále nabízet flexibilní podmínky (storno, depozit), což je pro zákazníky určitě pozitivní zpráva. S příchodem vakcíny začátkem roku 2021 očekáváme uklidnění zejména v letecké dopravě a postupný návrat do normálu.

Nejvíce mne letos oslovila plachetnice More 55 a doufáme, že se nám ji podaří někdy na jaře vytáhnout na moře.

Vláďa a Pavel Křepelkovi Vltava Sailing – námořní jachting

Vzhledem k dění kolem nás jsme spokojeni s množstvím jachet, které se nám podařilo letos zprostředkovat. Poptávka klientů se už v půli jara zvedla až na obvyklou úroveň. Určité poptávce napomohly velké cenové slevy na pronájmy lodí od našich partnerů. A určité zklidnění po lockdownu. Zájem byl až do konce září.

Velmi nám i našim klientům pomohlo, jak operativně naši zahraniční partneři zareagovali na jarní otevření hranic. Bohužel ale stejně rychle po několika měsících bonusy zrušili, což bylo těžké vysvětlit klientům. Co ale zůstává velkým problémem, je zimní

charter do teplých krajín. Máme odložené plavby z jara na zimu. Bohužel jsou rušeny mnohé letecké spoje a mnoho ostrovů, jako jsou Seychelly a celý Karibik, je v současnosti pro turisty nepřístupných.

Samozřejmě bychom se rádi vrátili do podmínek a objemů pronájmů, kterých jsme dosáhli v minulých letech. K tomu určitě dojde a věříme, že se tak stane co nejdříve. Zjistili jsme, jak moc plavba ve vlnách našim jachtařům chybí.

Petr Čech AAAYacht



Myslím si, že se nám v této nelehké době podařilo zorganizovat největší počet praktických kurzů pro české a slovenské klienty a tímto směrem budeme pokračovat i v příštím roce. Potom už je jen třešničkou na dortu, když si spokojený nováček objedná pronájem lodě. Byl jsem příjemně překvapen pochopením a lidskostí jachtařů při bezproblémové změně termínů. Až na malé výjimky se všechny změny pronájmů domlouvaly v přátelské atmosféře. Jako příklad uvedu změny termínu Regaty Memorial V.P., kde 19 posádek z 20 souhlasilo se změnou termínu, který se musel 2x posouvat. A na to špatně, co se událo, rád zapomínám.

Ohledně vývoje charterů jsem optimista, a tak si myslím, že se zájem bude zvyšovat. Dovolená na lodi je super relax a ještě k tomu je maximálně bezpečná, daleko od lidí a často v opuštěných zátokách. Proto doporučujeme objednávky řešit s dostatečným předstihem, aby bylo z čeho vybírat. Z lodí mne letos nejvíce zaujal Oyster 435. Ta je přesně taková, jak by správná loď měla vypadat. Škoda, že výrobci charterových lodí neokopírovali alespoň 10% z této jachty. Za osvědčenými vychytávkami zkušených jachtařů udělali tlustou čáru a začali s konstrukcí levných lodí pro charter.

Martin Voženílek YachtNet

Myslím, že čeští jachtaři ukázali, že jachting mají opravdu rádi a máloco je zastaví. Podle



Prázdná zátoka Opat na Kornatech, 2. června 2020

Foto Martin Voženílek



Beneteau Oceanis 46.1

ohlasů vím, že kdo se nenechal odradit, tak si jachting letos opravdu užil. Platilo to zejména pro začátek sezony. O tom, že Češi, shodou okolností naši klienti, otevřeli sezonu na Jadranu, psaly nejedny noviny. To samé platilo i o konci sezony, několik posádek máme na Jadranu ještě teď, 13. listopadu, když píšu tyto řádky. Já sám jsem byl v Chorvatsku na lodi v červnu, týden před zrušením povinného testování. Zažil jsem zcela prázdnou marinu na ostrově Žut, kdy jsme byli jediná loď v zátocě, a krásný, už skoro letní jachting. Na konec sezony jsem byl v Řecku na testu lodě Sun Loft 47 a všechna místa, která jsme navštívili, byla

s minimem turistů, jen opět pár nadšených jachtařů na molech. Týden po návratu Řecko vyhlásilo lockdown a lodě, co měly vyplout od 7. 11., už zůstaly v přístavech. Takže to byla vlastně docela dlouhá a úspěšná sezona. Problematické týdny na jaře i na podzim jsme našim klientům samozřejmě přeložili.

Jachting, zejména v Chorvatsku s vlastní dopravou, bude patřit i v příštím roce k nejbezpečnějším možnostem, jak strávit dovolenou. Míru interakce s okolím si posádka může určit sama podle situace a pobyt na lodi u moře bude vyhledávat stále více

zájemců z řad nejachtařů. Myslím, že se na podzim ukázalo, že i cestování letadlem je relativně bezpečné, a tak očekáváme zájem i o další tradiční jachtařské destinace, jako je Řecko a Itálie, ale i o exotiku. Myslím, že zejména v dnešní době je důležité se na něco těšit, a pokud to bude právě dovolená na moři, koupání a sluníčko, tak to bude vždycky stát za to!

Z lodí se mi letos nejvíce líbil Oceanis 46.1 se čtyřmi kajutami. Místo v kokpitu je opravdu velkorysá a využívá půdorys lodě do posledního centimetru. Pevný a bezvadně fungující rozkládací stůl, otočný gril na zádi, kde připravíte jídlo pro celou posádku, ale přitom nebudete v kokpitu překážet, protože si ho otočíte nad koupací plošinu, a velmi slušný výkon na plachty i na motor je kombinace, kterou na dovolené nutně potřebujete. Tato loď má všechny předpoklady stát se, vzhledem k užité hodnotě, komfortu a výkonu, který poskytuje, i letos jednou z nejlepších možností k pronájmu.

Petr Novotný Marine

Pro firmu Marine bylo letošním největším počinem otevření nové reprezentativní prodejny MARINE CENTRUM v Praze. Zákazníci zde najdou na jednom místě jak moderní prodejní plochu s přehledně vystavenými loděmi značek, které zastupujeme, tak zázemí servisu, který je minimálně tak důležitý jako samotný prodej.

Příjemně mne překvapil zájem zákazníků, i když je vlastně logický. Čas strávený na vlastní lodi je čas strávený bezpečně.

Další vývoj lodního trhu vidím optimisticky. Z dlouhodobého hlediska mají a budou mít lidé stále více volného času, který budou trávit se svými koníčky a mezi ty lodě patří. Je to vidět na stále rostoucím počtu nových kapitánů i na prodeji lodí.

S tím ale souvisí problém, že továrny nestíhají vyrábět a na nové lodě jsou poměrně dlouhé dodací lhůty. Proto doporučujeme zákazníkům, kteří o koupi uvažují, objednat co nejdříve. Na jaře může být pozdě nebo bude dodací termín v roce 2022.





Nově otevřená prodejna MARINE CENTRUM

U nových lodí mne letos nejvíce překvapil silný trend směrem k velkým nafukovacím člunům v délkách 7–15 m. Na poslední výstavě v Janově či Paříži jich byly desítky až stovky. A s tím jdou na trh stále silnější závěsné motory, až 400 HP. Nejvíc mne oslovil Zodiac s novou řadou Medline. Například Medline 7,5 nebo 9 jsou moc hezké, designově čisté lodě s velkým prostorem na palubě a úžasnými jízdními vlastnostmi.

Igor Piňos Piňos Yacht



Jak se vyjádřit o letošní sezoně a vynechat koronavirus? Těžko, ovlivnil vše. Ne vždy jen negativně. Z obchodního hlediska to je tragédie, přežijí jen ti silní, a jak říkal Roald Amundsen, ti připravení.

Zájem o jachting nepolevil, ba naopak. Někteří tu vidí šanci, jak někam vyjet, až bude ještě hůře. Příjemně mě překvapilo, že dokonce se rozjel úspěšně charterový program například v Řecku, Itálii, ale i ve vzdálených destinacích. Píší například tyto řádky po návratu ze čtyřtýdenní plavby po Francouzské Polynésii. Tam vše funguje včetně důsledné prevence, ale bez šikany. Příjemně mě překvapil solidní přístup našich velkých zahraničních partnerů, kteří na rozdíl od některých malých firem na Jadranu chápavě přesunovali termíny nebo vydávali vouchery s platností až 18 měsíců. V tomto musím vyzdvihnout zejména našeho hlavního a exkluzivního partnera Kiriacoulis Med.

Nádhera byla zažít znovu jachting jako na našem začátku v devadesátých letech. Bez náporu těch turistů, co jezdí na loď akorát se opíjet a dělat ostudu. A všude, hlavně v Tichomoří – žádné davy Asiatů, žádné cruisery, žádné zátoky plné šílenců na skútrech. Nepříjemně mě překvapilo, že jižní Slované si ztráty chtěli vynahradit ne vstřícností, ale raketovým zvýšením cen. Naštěstí ne všichni. Absolvoval

jsem osobně dvě dálkové přeplavby, obě krásné. Nové lodě z výroby jsme přeplavovali v únoru z Portorože do Athén a v září z La Rochelle tamtéž. Jedna Bavarie, jeden katamaran FP. Uskutečnili jsme jak praktické kurzy, tak i každoroční regatu v Řecku, i když značně redukovanou, například i pozitivním testem dvou posádek před odletem. Celkem jsem letos strávil čistého času tři měsíce na moři. Kdo by to byl v dubnu řekl?

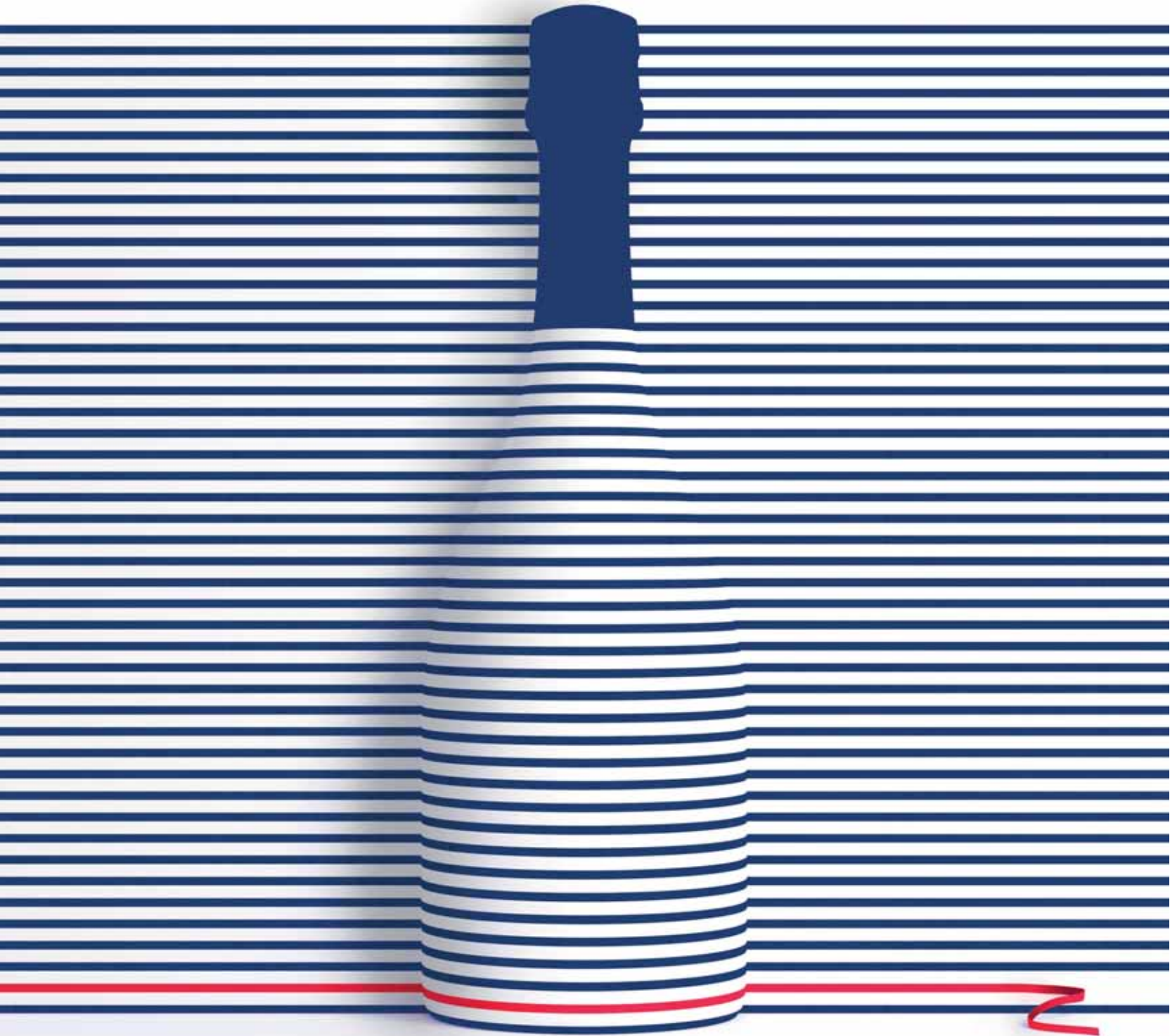
Další dvě až tři sezony vidím pesimisticky. Mnoho malých charterových společností zkrachuje, byl bych velmi opatrný s placením záloh těm, co se podbízejí cenou a nemají zájem jako velké, zavedené firmy. Optimisticky vidím prodej lodí, zejména katamaranů. Kapitánské zkoušky jsou v rukou politiků a nikdo neví, co si vymyslí. Zájemců je čím dál víc. A karanténa na palubě lodi je určitě lepší než doma za zdí obýváku u blábolící televize.

Například na palubě motorsaileru Fisher. Jde o lodě z obnovené výroby slavných lodí pro každé počasí Fisher 34 a 37. Není to nic moderního, naopak. Ale když se ostatní jedou schovat, Fisher vyplouvá. Mé krédo po zkušenostech z polárních moří zní „uzavřená a vytápěná kormidelna“.

Text Daniel Guryča
Foto archiv Yacht



CHAMPAGNE
BESSERAT DE BELLEFON
1843



LIBÉRTÉ. ÉLÉGANCE. SIMPLICITÉ.





MERRY FISHER 695 SÉRIE 2

Vše důležité na palubě

Kdyby lodě byly psi, nový motorový člun Merry Fisher 695 Série 2 od Jeanneau by byl určitě mops. Je krátký, zavalitý a roztomilý. Zdání ale klame. Dokáže podat slušný výkon.

Francouzská loděnice Jeanneau představila novou mutaci svého motorového člunu Merry Fisher 695 Série 2. Hlavním zdrojem inovací a zlepšení byly zkušenosti a také požadavky zákazníků. Sešlo se jich tolik, že Jeanneau přestavěl úplně všechno od paluby nahoru. Loď má na délku šest metrů a 71 centimetrů. Tvarem jde o klasický rybářský člun s jedním závěsným motorem a uzavřenou kormidelní kajutou. Výrobce ale nepočítá zdaleka jen s rybařením.

Loď se hodí třeba pro společnou dovolenou manželského páru. Je navržena tak, aby se dala relativně snadno vozit za autem. Váží jen něco málo přes 1,6 tuny. Měla by se bez velkých problémů vejít do garáže, na dvůr nebo zahradu. Trup má průřez ve tvaru písmene V. Člunu to dodává stabilitu ve vlnách a uspokojivé manévrovací schopnosti. Optimalizace tvaru trupu zajišťuje snížení spotřeby paliva při delších přejezdech.

Volitelné bimini

Loď má na zádi po stranách motoru dvě koupací plošiny. Do kokpitu se vstupuje z té pravobochní. Je vybavená i krátkým žebříkem. Kokpit je vzhledem k velikosti člunu poměrně prostorný. Na levoboku se rozkládá rozlehlé polstrované sezení ve tvaru písmene L s jídelním stolem. V případě potřeby je možné ho změnit v opalovací plochu. Samozřejmě se na ní nemusíte jen opalovat. Můžete se na ní válet, i když je zataženo, a třeba číst knihu



Z lodě je výborně vidět všemi směry.



Za kapitánskou sedačkou se skrývá malá kuchyňská linka.

nebo noviny. Ke střeše kabiny je na přání možné namontovat sadu bimini, která celý kokpit může nejen zastínit, ale také uzavřít. Na přední palubu se dá z kokpitu projít po obou bocích lodě. Před nechtěnou koupelí vás přitom chrání zábradlí z leštěného kovu. Sahá přibližně do dvou třetin délky člunu a na přídi je přerušené. Přední palubě dominuje velká lukna, která přivádí vzduch

a světlo do podpalubí. Kotevní naviják na přídi je elektrický, což začíná být i u této velikosti lodě standardem.

Útulná nástavba

Do nástavby se vstupuje z kokpitu. Dveře najdete na pravoboku. Jsou posuvné, aby zabíraly co nejméně místa. Hned za nimi se rozkládá pravoboční kuchyňský kout s dře-

zem a jednohořákovým plynovým sporákem (plynová láhev je schovaná v kokpitu). Sporák není určen pro komplikované vaření. K ohřátí jídla z domova nebo přípravě čaje či kávy však bohatě stačí. Na levoboku je naproti lince sezení s malým stolem, kde je možné nejen jíst, ale i odpočívat, pokud zrovna prší či fouká vítr. Levoboční sezení má několik dalších využití. Dá se pře-



Merry Fisher 695 se hodí nejen na rybaření.



Vyšší bok lodí poskytuje lepší ochranu posádce při plavbě ve větších vlnách.

stavět na krátkou postel. Uvnitř jeho zadního sedadla se skrývá lednička. Opěradlo přední sedačky je možné překlopit, takže se z ní stane sedadlo spolujezdce. Kormidelník sedí na pravoboku. Kormidelnické stanoviště zahrnuje kromě volantu i ovládání motoru na pravou ruku, displej navigačního systému, radiostanici a nepostradatelný držák na nápoje. K její výbavě by měl patřit i joystick na ovládání příďového manévrovacího motoru. Ten bude na lodi jen za příplatek na přání zákazníka. Stále častěji se tento praktický pomocník objevuje i u lodí této kategorie. Plavidlo je poměrně vysoké, a tak se bude určitě občas hodit.

Motorové možnosti

Z kabiny je dobrý výhled. Mrtvých úhlů se není třeba obávat. Ve špatném počasí ocení kormidelník stěrače na předním skle. Ve střeše nástavby je poměrně velké okno, které přivádí dovnitř spoustu světla. Loď má na střeše i nosič. Je na něj možné umístit paddleboard, případně jinou vodní hračku, ale třeba i kolo.



Na zadní palubu se vešlo sezení, které lze změnit na volnou plošinu pro rybaření nebo je možné vytvořit opalovací lehátko.



PRESTIGE®

LUXURY MOTOR YACHTS

inzerce

Jean-François Romero, © Prestige



Na střeše kajuty jsou z tohoto pohledu dobře patrné příčnický, na které je možné přivázat například paddleboard nebo surf.



Sezení v kajutě je možné transformovat na ležení.

imidjex
spol. s r.o.

výhradný dovozca
JEANNEAU a PRESTIGE
pre Slovenskú republiku

Aktuálne sklodom:

- Jeanneau Cap Camarat 5.1 Center Console
- Jeanneau Cap Camarat 5.5 Bow Rider
- Jeanneau Cap Camarat 6.5 Bow Rider
- Jeanneau Cap Camarat 6.5 Day Cruiser
- Jeanneau Cap Camarat 7.5 Walk Around S2
- Jeanneau Cap Camarat 9.0 Walk Around
- Jeanneau Cap Camarat 10.5 Walk Around
- Jeanneau Merry Fisher 605 S2
- Jeanneau Merry Fisher 695 S2
- Jeanneau Merry Fisher 795 S2
- Jeanneau Merry Fisher 895

www.imidjex.sk | +421 2 52 96 08 77

Jerome Kelagopian, © Jeanneau



TECHNICKÉ ÚDAJE

Merry Fisher 695 Série 2

Celková délka	6,71 m
Celková šířka	2,54 m
Hmotnost	1 625 kg
Objem palivové nádrže	170l
Objem nádrže na vodu	50l
Počet osob	8
Počet lůžek	4
Oblast plavby	C
Max. výkon motoru	175 Hp / 129 kW
Maximální rychlost	37 kn
Cena v základním vybavení bez motoru	27 440 EUR bez DPH

www.fasyachting.cz
www.imidjex.sk

V přídi je asymetricky umístěné lůžko a před kormidlo se vešla miniaturní koupelna s toaletou včetně fekální nádrže, což ocení především dámy na palubě.

Maximální a také doporučený výkon motoru je 175 koní. Australský web Club Marine testoval tuto verzi a při 5 600 otáčkách za minutu jela loď na mírně zvlněném moři něco málo přes 37 uzlů. Na plavidlo určené spíš k poklidné rekreaci a rybaření to vůbec není špatné.

Text Radek John

Foto Jeanneau



JEANNEAU

VQ40

Laminátová novinka od Vanquish

Nizozemská loděnice Vanquish Yachts se obvykle soustředí na výrobu rychlých motorových člunů s trupem z hliníkové slitiny. Svým novým typem VQ40 se však pokouší proniknout na trh lodí z kompozitních materiálů.







Zákazníci si mohou vybírat různé barevné kombinace a zcela popustit uzdu fantazii.

Motorový člun Vanquish VQ40 je zjevně určen spíše ke kratším výletům přes den než k dlouhým plavbám. Dá se na něm přespat a nepostrádá sociální zařízení. Většina života se však má odehrávat na palubě, nejlépe za slunečného počasí. Novou dvanáctimetrovou loď ze

všeho nejvíc odlišuje od dosavadních modelů v nabídce společnosti Vanquish Yachts volba materiálu. Na rozdíl od většiny jachet ze stáje holandské loděnice je vyrobený z laminátu. Asi to k označení moderního kompozitního materiálu není úplně přesné slovo. V zájmu zjednodušení ho však snad můžeme použít.

Jak laminát, tak hliník mají svoje výhody i nevýhody. Hliníková slitina je výborný materiál z pohledu síly a pevnosti. V mnoha parametrech se vyrovná oceli, ačkoliv je výrazně lehčí. Na druhou stranu je hodně vodivá, což může při nesprávné údržbě způsobovat korozi. Navigační přístroje a jiná



Logo se dostalo i do tvaru kormidelního kola.



Přední paluba nabízí příjemnou odpočinkovou zónu.

elektronika musí být důkladně izolované. Trupu ze skelných vláken koroze nehrozí. Je lehký a snadno se udržuje. Většinou je levnější než hliníkový. Laminát se také dá lépe tvarovat. Naneštěstí však má omezenou životnost. V minulosti platilo, že se dal použít jen do určité velikosti lodě. Moderní kompozitní materiály však umožňují stavbu poměrně velkých plavidel, alespoň pokud je řeč o lodích, které rozměry spadají do kategorie jachet.

Suchá plavba

Ačkoliv je loď VQ40 laminátová, na první pohled byste si nejspíš její odlišnosti od jiných modelů ze stáje Vanquish Yachts nevšimli. Jde o elegantní nízký otevřený člun s pevnou stříškou proti slunci nad kormidelní konzolí. V základní verzi nabízí výrobce typ VQ40 s dvojicí zabudovaných 440koňových dieselů Volvo Penta. Zákazník má ale také možnost vybrat si ze čtyř kombinací dvou nebo tří závěsných motorů Mercury Verado, případně Seven Marine. Výkon závěsných motorů může být od 300 až do 627 koní.

Od volby motorů se odvíjí i rychlost lodě.



Další barevná kombinace mimo střední proud



Tvar trupu a motorizace jsou zárukou opravdu vysoké maximální rychlosti až 65 uzlů.



V nabídce je verze jak s vestavěnými, tak se závěsnými motory.

Vanquish uvádí rozmezí od 45 do 65 uzlů. Volba motorů ovlivňuje také místo na palubě, přesněji na záďové koupací plošině. Nejvíc je ho pochopitelně se zabudovanými diesely (ty ovšem zase zabírají místo uvnitř trupu). Při použití některé z kombinací závěsných motorů má loď místo jedné velké koupací plošiny dvě postranní. Výrobce tvrdí, že

díky unikátní technologii, které říká „spray rail“, zůstane posádka lodě v suchu i při vysokých rychlostech. Není důvod o tom pochybovat. Pro spoustu lidí může být ale stříkající voda součástí potěšení z plavby. Když vás ve třiceti uzlech ohodí vlna, můžete mít pocit, že jedete rychleji než při čtyřiceti uzlech v dokonalém suchu.

Pohodlný kokpit

Jestli člun VQ40 něčím vyniká, je to spousta místa na palubě. Před zabírá polstrované sezení s jídelním stolem. Uprostřed lodě se tyčí kormidelnická konzole, chráněná střešou na dvojici vysokých sloupků. Kormidelník má k dispozici samostatné křeslo na levoboku. Na pravoboku pak stojí ještě další, větší křeslo pro dva spolu-



Barový pult či kuchyňská linka je za středovou řídicí konzolí a majitelé zde najdou dvě lednice a dva dřezy a prostor pro přípravu malého občerstvení.



Zadní odpočinková a opalovací plocha je větší a pohodlnější u verze s vestavěnými motory.

jezdce. Loď se řídí klasickým volantem. Ovládací prvky jsou robustní a dobře padnou do ruky. Za kormidelnickou stanicí stojí kuchyňka, kombinovaná s barem. Přesnější by možná bylo napsat bar, kombinovaný

s kuchyňkou. Úplně na zádi se pak rozkládá velká polstrovaná opalovací plocha. Dá se na ní ležet a pozorovat brázdu za lodí. Do podpalubí se vstupuje na pravé straně kormidelnické konzole. Je poměrně stísněné. Na levoboku najdete malou koupelnu s toaletou. Směrem na před' pak leží oddělený spací prostor. Na válendě se vyspí dva lidé. Mají k dispozici i střešní okénko. Velké pohodlí ale neočekávejte. Ve standardu je tento prostor pouze jako úložný a za lůžko je nutné připlatit

Povrch paluby tvoří klasický teak. Vanquish nabízí velký výběr individualizace a možností přizpůsobení polstrování, povrchů i vybavení na přání zákazníka. Týká se to i barvy trupu. To je taky důvod, proč mnoho lidí na první pohled nenapadne, že loď je laminátová. U laminátových jachet je obvyklá ekonomická bílá. Zákazníci si za první rok objednali sedmnáct člunů VQ40. Není to vůbec špatný začátek.

*Text Radek John
Foto VQ Yachts*

TECHNICKÉ ÚDAJE

Vanquish VQ

Délka	12,15 m
Šířka	3,82 m
Hmotnost	7,3 t
Objem palivové nádrže	800 l
Ponor	0,9 m
Pohonná jednotka	2 x 440 HP Volvo D6 diesel s DPI
	2 x 300 hp Mercury Verado (standard)
	3 x Mercury Verado 400
	3 x Mercury Verado 450 R
	3 x Seven Marine 627 hp
Maximální rychlost	45 až 65 kn

www.vanquish-yachts.com



ZODIAC

- NAFUKOVACÍ ČLUNY
- AUTORIZOVANÝ SERVIS
- ORIGINÁLNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ



VÝHRADNÍ ZASTOUPENÍ PRO ČR

+420 491 474 045
obchod@marine.cz
servis@marine.cz

www.marine.cz

Luxusní a chytrý společník nejen na golf Garmin MARQ Golfer

Moderní hodinky určené pro vyznavače golfu, hravě ale zvládnou změřit i většinu jiných sportů, jako například běh, jízdu na kole, plavání, lyžování a další. Hodinky se pyšní celokovovým pouzdrům z titanu, safírovým sklíčkem a tkaným nylonovým řemínkem. Nabízejí více než 41 000 předehraných golfových hřišť celého světa včetně českých a nejpokročilejší funkce pro sledování golfových statistik. V balení hodinek najdete navíc tři bezdrátová čidla, která změří statistiky výkonu nepoužívanějších holí. Funkce Virtual Caddie vám při hře poradí, kterou holí byste měli zahrát další úder. Kolekce hodinek MARQ™ se vyznačuje luxusním a elegantním zpracováním. Na keramické lunetě najdete stylové značení pro 18 jamek – během golfové hry na displeji hodinek uvidíte označení u aktuální jamky. Titanové tělo přístroje poskytne nejen luxusní vzhled, ale i vysokou odolnost. Cena 48 000 Kč, více informací na www.garmin.cz.



Besserat de Bellefon Cuvée Blue Brut (0,75 l) v dárkové krabičce se skleničkami

Luxusní dárková krabička Besserat de Bellefon s lahví Cuvée Blue Brut se dvěma skleničkami, které má jemnou slámovou barvu s příjemnými odlesky a jemným perlením. Po jeho přivonění můžeme cítit vůni lipového květu a zimolezu, doprovázenou jemnými tóny mirabelek a lískových oříšků. Chuť je harmonická a plně vyvážená. Toto cuvée je vyrobeno z hroznů odrůd Pinot Noir, Pinot Meunier a Chardonnay. Součástí balení je i luxusní dárková taška Besserat de Bellefon a cena je 1 495 Kč, objednávat je možné na www.champagne.cz.



JetSurf Electric

Jízda na průzračné vodní hladině, absolutní svoboda, odpočinek, klid nebo sportovní zážitek. Že takovou hračku s motorem na trhu jde najít jen těžko? JetSurf Electric přesně toto umožňuje. Až čtyřicet minut dlouhá jízda s maximální rychlostí až 50 km/h. A díky tichému elektropohonu nikoho neruší ani při kotvení v zátocích nebo mezi ostrovy. Skvělé jízdní vlastnosti karbonového surfu vykouzlí úsměv na rtech při každém vyjetí a snadná manévrovatelnost nevyradí ze hry ani nejmladší členy posádky. Je to výborný tip nejen na vánoční dárek, díky kterému dovolená na lodi dostane nový rozměr. Více na www.jetsurf.com





ORTLIEB Duffle RG V suchu za všech okolností

Vodotěsná cestovní taška ORTLIEB Duffle RG dokáže odolat těm nejnáročnějším podmínkám ať už při suchozemských přesunech, tak i při přeletech nebo během námořních výprav. Vodotěsnost zaručuje nejen kvalitní materiál a zpracování, ale také vodotěsný zip Ti-Zip, který je stejně jako celá taška vyroben v Německu. Kvalitu tohoto kousku potvrzuje také pětiletá záruka. Duffle RG vyniká kromě velkých a mimořádně tichých 90mm koleček také teleskopickým madlem a nabízí se v několika barvách a velikostech od 35 do 85 litrů. ORTLIEB ovšem nabízí také 110litrovou a 140litrovou verzi RS, která však má místo teleskopického madla jen popruh. Ceny se pohybují podle velikosti a typu od 3 590 do 7 990 Kč. Celou nabídku vodotěsných zavazadel a dalších doplňků najdete na www.ortlieb.cz.



Nejlepší vína České republiky Průvodce 2020–2021

Sedmé vydání prestižní publikace „Nejlepší vína České republiky – Průvodce 2020–2021“. Vše, co je dobré vědět o českých a moravských vínech a vinařích, je zde podáno přehlednou a atraktivní formou. Navíc je zde konkrétní výběr nejlepších tuzemských vinařů a vín, která se právě dostávají na trh. Celkem 875 doporučených vín od 156 vinařů. Publikace má pevnou vazbu a potěší vzdělané milovníky vín i ty, kteří víno teprve začínají objevovat. Každý rok se stává napjatě očekávaným a velmi cenným zdrojem objektivních a nezávislých informací, nepostradatelným pomocníkem při výběru vína, která lze od tuzemských vinařů koupit, i rádcem na cesty do vinařských oblastí a za samotnými vinaři. www.w-d.cz/e-shop/knihy/



Kalendáře Franco Pace 2021

Také na letošní vánoční trh připravila firma TPS centrum kolekci kalendářů s jachtařskou tematikou. Tři jsou od italského fotografa Franca Pace a jeden od Pavla Nesvadby. Téma je jasné, plachetnice a moře na všechny způsoby. Úplnou nabídku je možné objednat na www.tpscentrum.cz/obchod/kalendare/c-4/.

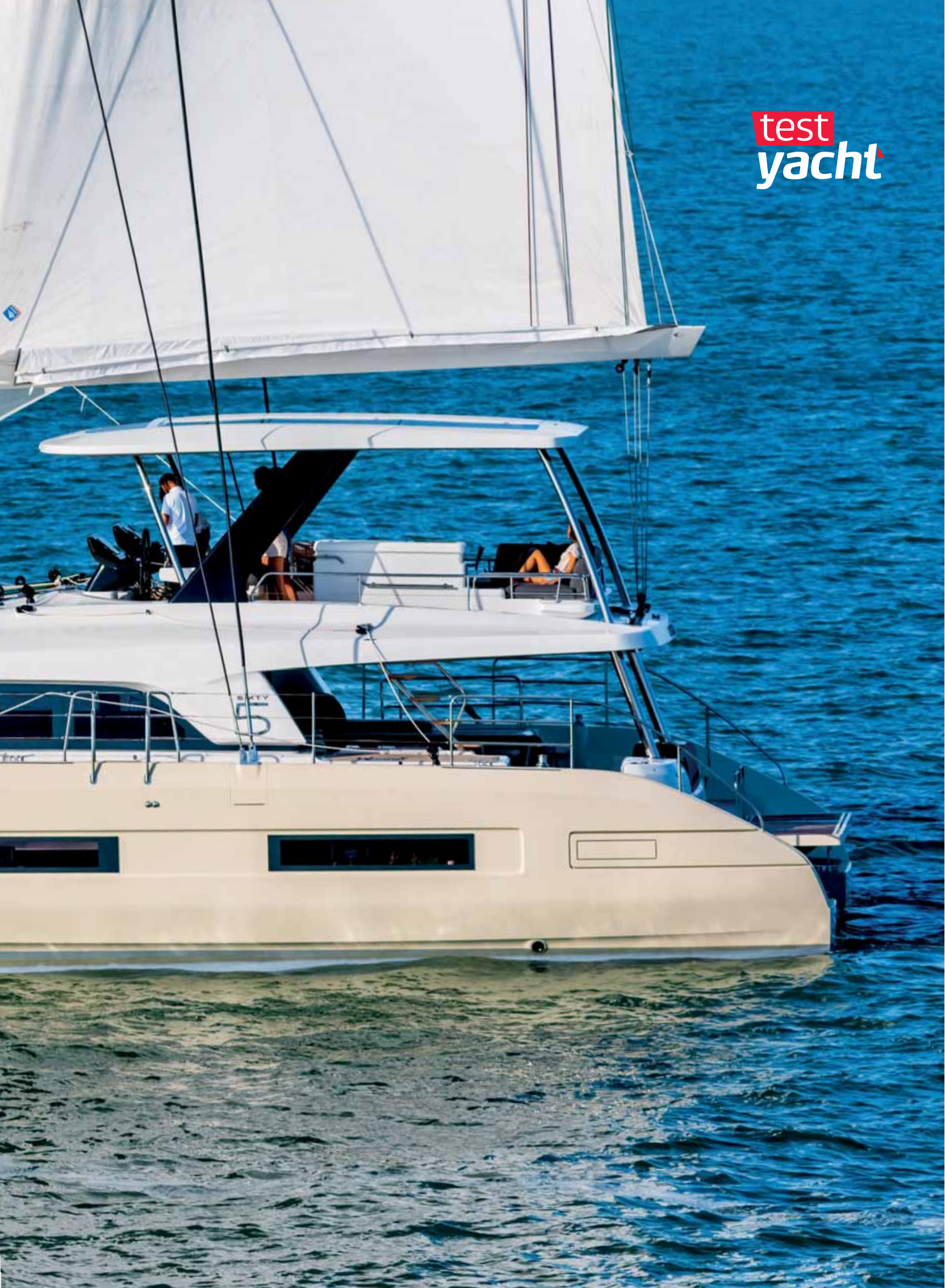


LAGOON SIXTY 5

Prostor bez kompromisů



test
yacht





Komfort a pohodlí ve čtyřech, pěti nebo šesti kajutách, prostorná paluba a plachetní výkon. To je SIXTY 5.

Po loňském představení motorové jachty SIXTY 7 byla na letošek naplánována premiéra verze s plachtami s označením SIXTY 5. Premiéra tohoto nového katamaranu měla proběhnout v dubnu ve francouzském La Grande Motte. Akce však byla vzhledem k současné situaci zrušena, stejně jako podzimní Cannes Yachting Festival. Na testování jsem proto vyrazil do Španělska, kde probíhalo soukromé testování pro vybrané zájemce. A časopis Yacht zde nemohl chybět.

Novinka přichází jako nástupce úspěšného modelu Lagoon 620, přičemž inspiraci si vzala z největšího modelu SEVENTY 7. Nové označení definuje současně i užití celé této řady. Jedná se o velké modely katamaranů, ať už těch s plachtami, či motorových. Vyznačují se tou nejvyšší mírou pohodlí, komfortu a dispozičního prostoru, jaký vyžadují nejen privátní majitelé, ale i nároční zákazníci luxusního charteru.

Testování probíhalo společně s dalšími aktuálními modely Lagoon a nový SIXTY 5 kotvil zádí



Kuchyně pro přípravu jídel posádkou může být umístěna mimo centrální salon.

u mola v řadě mezi modely 40, 42, 46, 50 a 52 F. Rozdíl ve velikosti a designu nástavby oproti standardním katamaranům do délky 45 stop je patrný na první pohled. Kompletně zastřešený flybridge má plochu 29 m² a kromě plnohodnotného baru s lednicí a grilem je zde dvojice kormidel s centrálním umístěním až čtyř elektrických vinšů. Loděnice nabízí dvě již hotové verze uspořádání celého prostoru flybridge. Je však možné jej individuálně vybavit venkovním nábytkem od firmy Tribu. Volitelná pevná střecha flybridge má důmyslně rozmístěné prosklené části, kterými je vidět takřka na celou hlavní plachtu.

Všechny otěže a výtahy jsou staženy do ideálního místa, tedy na střed flybridge, kde jsou mezi oběma kormidly k dispozici celkem čtyři vinšy. I když může mít skipper snahu o udržování pořádku v jednotlivých otěžích, množství lan, které zde je, vždy způsobí, že se budou při plavbě válet na zemi. Na tomto katamaranu to vadit nebude. Obě kormidla jsou zcela na stranách flybridge a mimo tento pracovní prostor, který je vyhrazen právě pro práci s otěžemi. Díky výšce flybridge nad hladinou a umístění kormidel je od obou dokonalý výhled nejen na palubu, ale především na plachtu. Výjimkou je přirozeně pouze záď, jejíž konec lze od kormidla



Kokpit je zatřešený až na záď a v případě nepříznivého počasí je možné jej zcela uzavřít bimini.

pouze odhadovat. Tento nedostatek je však plně vyřešen zadní kamerou, jejíž obraz se aktivuje na velkém dotykovém displeji u kormidla. K dokonalým manévřům v přístavu mohou dopomoci ještě přídové propelery. Katamarany obvykle umožňují dlouhé přeplavby, během

kterých se v jednotlivých oblastech na moři výrazně mění větrné podmínky a požadavky na plachtu. SIXTY 5 je přesně pro takové plavby určen. Může být vybaven celkem třemi předními stěhy s elektrickými rolfoky PROFURL (gena a kosatka) a rolfokem FANCOR pro asymetrický spinaker Code 0. Standardní spinaker již je potřeba rozbalit a vytáhnout ručně.

Celospírová hlavní plachta s výrazným top roachem je vybavena standardním lazy-jack systémem, který před vytažením hlavní plachty vyžaduje nutnou přípravu. Tedy rozepnout samotný lazy-bag (obal hlavní plachty), popř. jen popruhy, které srolovanou plachtu drží pohromadě, a podle větrných podmínek povolit lazy-jack výtahy. U plachty velikosti 170 m² to platí dvojnásob a patřičnou pozornost je potřeba věnovat i refovacím lanům. Celkem sedm prosklených částí v hard topu flybridge zajistí, že je na hlavní plachtu vidět nejen od kormidel, ale především od místa, kde se pracuje s otěžemi a vinšy. Přestože jsme však měli na palubě dva zkušené skippery a vítr nepřekročil 12 uzlů, podařilo se hlavní plachtu vytáhnout až napotřetí po předchozím rozmotání hlavního výtahu, pro který bylo nutné vylézt na ráhno. I když se to občas stává, v našem případě vidím příčinu v nepřipravených výtazích a refovacích lanech, které po předchozím testování zůstaly tak, jak se je podařilo s hlavní plachtou sbalit. Celospírová hlavní plachta s tímto systémem vyžaduje zku-



Z paluby lze přímo vstoupit do majitelského apartmá průchodem přes koupelnu.



272 m² základní plachetní plochy výrazně zvětšuje volitelný asymetrický spinakr Code 0.

šenost, a především opatrnost. Hmotnost plachty totiž vyžaduje použití elektřiny, která nemá potřebný cit.

Vítr během testování osciloval mezi 8 až 10 uzly, což pro takto velkou loď není mnoho. Přesto nás SIXTY 5 bez jakéhokoliv detailního trimu i v tomto relativně slabém větru odměnil překvapivou rychlostí 6 uzlů. Během intenzivních poryvů o síle 15 uzlů se nám podařilo při úhlu AWA 60° s hlavní plachtou a genou dosáhnout krátkodobě rychlosti kolem 9 uzlů. Na takto velkou, a především těžkou loď jsou to skvělé výkony. Výkon a rychlost však v našem testu nebyly to hlavní. Cílem bylo ověřit si, a především zažít komfort, klid a jistotu na takto velkém katamaranu, u kterého překvapí lehkost kormidlování, a zejména citlivost kormidel. Zaslouhuje se o to hydraulické řízení a dvojice

kormidelních listů z pěnového sendviče s epoxidovou výtuhou a vyrovnávacím kloubovým uložením ložisek, které eliminuje boční tlaky, jež na listy pod vodou působí.

Oblíbeným místem k odpočinku při plavbě na katamaranech bývá obecně přední paluba a prostor mezi plováky. Na SIXTY 5 je k dispozici samostatná odpočinková část s přímým vstupem ze salonu s několika typy sezení a lenošení. Další takové místo je samozřejmě v samotném kokpitu, který s plochou 36 m² nabízí jídelní stůl, doplněný na lodi již třetím kuchyňským blokem se dřezem, grilem, lednicí a několika dalšími odpočinkovými místy. Celý kokpit je díky velkému flybridge zastřešený, a to až zcela k zadnímu sezení. Hydraulicky ovládaná zadní plošina mezi plováky může být při kotvení spuštěna až pod vodu, což je při koupání oblíbené.

Prostor, kam se podíváš

Konfiguraci interiéru lze volit mezi provedením se čtyřmi, pěti nebo šesti kajutami. Čtyř- a pětikajutové provedení je určeno spíše pro trvalé majitele, neboť zde může být kuchyně umístěna v levobočním plováku a propojena s dvojlůžkovou kajutou pro posádku. Konfigurace se šesti kajutami nabízí klasické uspořádání tří kajut na každé straně a kuchyň se sezením v centrálním salonu. Toto umístění kuchyně je prozatím i více žádaným. I v tomto „velkokapacitním“ provedení má samozřejmě každá kajuta samostatnou toaletu s odděleným sprchovým koutem. Celkem je tedy možné vybírat mezi osmi provedeními interiéru. Loděnice však nabízí zcela individuální řešení na interiér i vybavení.



Jedna z kajut může být v provedení s lůžky nad sebou a s pracovním stolem.



Dálkově ovládaná hydraulická zadní plošina je určena pro transport člunu nebo odpočinek při koupání.



Největší prostor a komfort poskytuje majitelské apartmá s dvojlůžkem, gaučem a velkou koupelnou.

Testovaná loď byla v pětikajutovém provedení s majitelským apartmá, množstvím doplňkové výbavy a s dočasnou britskou registrací, pod kterou loď popluje do Chorvatska. Tam bude k dispozici nejen svému majiteli, ale především pro luxusní charter. Kajuta majitele je umístěna v pravobočním plováku a má dva vstupy. Jeden je umístěn standardně v salonu, druhý samostatný vstup je přímo z paluby. Majitelské

apartmá s plochou 21,5 m² je kromě dvojlůžka vybaveno ještě odpočinkovou částí s gaučem, knihovnou, šatnou a uzavíratelnou koupelnou, která jinak tvoří s kajutou jeden velký prostor. Koupelna nabízí dvojité umyvadlo, prosklený sprchový kout a samostatně umístěné WC.

Kromě zmiňovaného majitelského apartmá jsou všechny další kajuty takřka stejné. Všechny jsou

vybaveny centrálním dvoulůžkem, minimálně jednou šatní skříňí a vlastní toaletou s odděleným sprchovým koutem. Podlahová plocha těchto kajut se pohybuje od 9,5 do 12 m².

Zajímavou volbou je možnost provedení jedné z kajut se dvěma oddělenými postelkami nad sebou. V případě čtyř- nebo pětikajutového provedení, ve kterém je kuchyně umístěna



U verze s kuchyní umístěnou v levobočním plováku je celý salon s plochou 30m² určený pro sezení a odpočinek.



Velká stabilita, bezpečnost a výkon za každého větru, to jsou vlastnosti SIXTY 5.

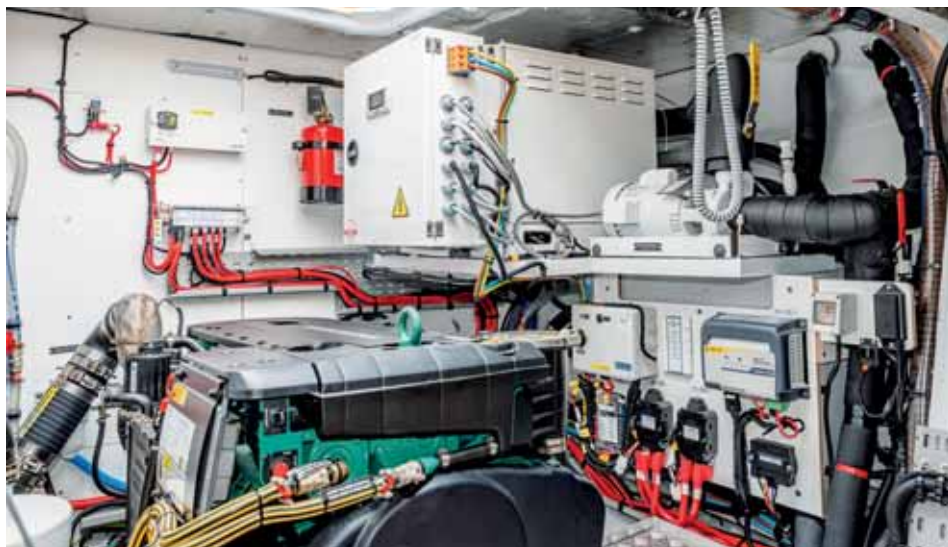
těna v levobočním plováku mimo centrální salon, může být tato kajuta s kuchyní přímo propojena. Nabízí se tak její využití pro profesionální posádku.

Nouzově mohou být pro posádku použity dvě miniaturní kajuty zcela na přídi každého z plováků s horním vstupem. Přestože může být každá z těchto kajut vybavena vlastní toaletou, důmyslným systémem s integrovaným umyvadlem se sprchou a dvěma lůžky nad sebou, je jejich využití omezeno pouze pro přespání a nezbytnou osobní hygienu. Dispoziční prostor zde umožní omezený pohyb pouze jedné osoby, a to ještě velmi obratně.

V některých situacích při provozu lodě se však i takový prostor pro posádku může hodit.

Motor a další technika

Výchozí motorizaci tvoří dvojice motorů Volvo Penta D3, každý s výkonem 150 koní. Jedná se o standardní pětiválcový motor o objemu 2,4l, který najdeme na mnoha lodích nad 50 stop. Loděnice však doporučuje volit silnější motory D4 o výkonu 175 koní, kterými byla vybavena i testovaná loď. Na přání však lze instalovat i čtyřválcové motory Yanmar 4LV o výkonu 2x 195 koní. Jako ideální cestovní rychlost se jeví 9 uzlů, při kterých spotřebují oba motory kolem 24 l/h. Motorový dojezd je v tomto pří-



Motory, generátory a další technika je umístěna na zádi každého plováku.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Lagoon SIXTY 5

Celková délka	20,55 m
Délka na vodorysce	19,41 m
Celková šířka	10,07 m
Ponor	1,55 m
Hmotnost	40 000 kg
Motory (standard)	2x Volvo D3 150 HP
Motory (volitelně)	2x Volvo D4 175 HP
Objem nádrží na palivo	2x 650l
Objem nádrží na vodu	2x 500l
Kapacita (lůžka)	8 až 14 osob
Výška stěžně nad hladinou	33,92 m
Hlavní plachta (celospírová)	170,5 m ²
Kosatka (rolovací)	49,0 m ²
Gena (rolovací)	102 m ²
Code 0	150 m ²
Spinakr	360 m ²
Design	VPLP Design
Interiér	Nauta Design
Exteriér	Patrick le Quément
Cena	od 1 890 000 € bez DPH
Cena testované lodě	2 806 000 € bez DPH

www.katamarany-lagoon.cz
www.altumare.cz

Always by your side

inzerce



Pro osvětlení interiéru i paluby se používá výhradně LED osvětlení a LED pásy.

padě přibližně 470 námořních mil. Největšího dojezdu je možné dosáhnout při dodržování 1 500 otáček za minutu a rychlosti kolem 7 uzlů. Motorový dojezd bude v tomto případě přes 800 mil. Maximální rychlost je omezena 2 800 otáčkami za minutu, které rozjedou 40 tun těžký katamaran rychlostí 11 uzlů. Spotřeba pak stoupne na hodnotu přes 60 l/h. Parametry motorové plavby lze ovlivnit nejen volbou motorizace, ale také typem lodního šroubu a jeho profilem. Pro přístavní manévry však vždy bude stačit minimálních 700 otáček a rychlost 3 uzly.

Na lodi je použit zdvojený 24V okruh a distribuční systém pro napájení vodních čerpadel, pump, hydrauliky, vinšen, lednic, kompletního osvětlení a navigační elektroniky, která je vzájemně propojena moderním sběrnicevým systémem. Přestože je generátor volitelnou položkou ve výbavě, komfort, se kterým se na této lodi počítá, se bez něj neobejde. Generátory zde mohou být instalovány rovnou dva. Jeden o výkonu 19 kVA pro napájení vinšen a zadního hydraulického plata. Druhý má výkon 13,5 kVA a zajistí trvalé napájení užitkových spotřebičů, jako je pračka, myčka, kávovar, mikrovlnná trouba, klimati-

zace nebo varná deska s elektrickou troubou. Samotné baterie disponují ve standardu servisní kapacitou 1 050 Ah, startování motorů zajišťují dvě 75A baterie.

SIXTY 5 je množstvím dispozičních variant, provedení a uspořádání interiéru, společně s výběrem doplňkové provozní výbavy a komfortních prvků, které najdeme na největších modelech této značky, což je SEVENTY 7 a motorový SEVENTY 8, unikátní majitelský nebo rodinný katamaran, určený pro dlouhé pobyty na moři v různých částech světa. Všude nabídne výjimečný cestovní zážitek, který se bez jakýchkoliv kompromisů stává životním stylem sám o sobě.

Text: Adam Židek

Foto: Adam Židek, Lagoon / CNB

Video



No obligations and free of charge: Request your quote online and make sure you are fully covered for the new season.

We know a lot about boats but most of all we understand passion. So no matter where yours takes you, we are always by your side. Reliable and straightforward. Trusted by more than 100.000 yacht owners around the world.

PANTAENIUS
Yacht Insurance

Vienna • Phone +43 1 710 92 22
pantaenius.at

OCEANIS 40.1

Nový dvanáctimetrový cruiser v populární řadě BENETEAU



S řadou cruiserů Oceanis přišla francouzská firma BENETEAU již v roce 1986 typem Oceanis 350 a od té doby ji průběžně obměňuje a modernizuje. Spolu s větším sourozencem Oceanis 54 je novinkou roku 2020 též Oceanis 40.1, který výrobce představuje pod heslem „Jen dvanáct metrů, a tolik prostoru“. Přesvědčeme se, do jaké míry je toto heslo pravdivé.



Nový cruiser Oceanis 40.1 sleduje konstrukční filozofii předchozí námořní plachetnice Oceanis 51.1, která po svém spuštění na vodu v roce 2017 udala nový směr stavbě cruiserů firmy BENETEAU. Návrh trupu opět pochází od francouzského lodního architekta Marka Lombarda a vyznačuje se všemi prvky, jež do stavby námořních plachetnic vnesla francouzská konstrukční škola. Na první pohled udeří do očí silně vystupující utorová hrana, táhnoucí se od samé příde až po zrcadlo. Nelze též přehlédnout masivní čelen, přečnávající před svislý klounovec a dávající lodi poněkud nasupený vzhled. Dalším výrazným prvkem je klínový půdorys, u něhož trup rychle dosahuje maximální šířky a k zádi se prakticky nezužuje. Úlitbou současné módě jsou hranatá obdélníková okna v bocích, nízká palubní nástavba pak nepochybně přidává lodi na eleganci. Konstrukce dokonale těží z faktu, že uplatnění posledních hydrodynamických poznatků jde ruku v ruce s rostoucími nároky na komfort. Plochý a dozadu se rozšiřující trup s délkou v palubě prakticky stejně velkou jako ve vodoryse nejenže dává lodi výkonnost a rychlost, ale též skýtá velkou plochu kokpitu pro poho-

dlný pobyt na kotvě a významně větší prostornost interiéru, kterou ještě zvětšuje utorová hrana, umožňující například vestavbu širších lůžek v záďových kajutách.

Jak už je dnes marketingovou nutností, zákazník si může vybrat z několika vnitřních uspořádání, kýlů s různým ponorem a rozličných plachet, lišících se nejen ovládním a způsobem refování, ale též materiálem. Kromě běžných dakronových plachet BENETEAU nabízí Oceanis 40.1 i se sadou plachet kompozitních a s kulatinami z uhlíkového laminátu, což loď posouvá přinejmenším do kategorie cruiser-racerů.

Uspořádání paluby a oplachtění

Za řešení paluby a neobyčejně prostorného interiéru je zodpovědné italské designérské studio Nauta Design z Milána. Masivní čelen na přídi má drážku pro uložení a spouštění kotvy a u jeho kořene je uchycen přední stěh s bubnem rolfoku. Koncepce trupu se odrazila i v prostornější přední palubě, takže se po ní dá snáze pohybovat a operace s kotvou a vyvazování jsou snadnější. Střecha nástavby se povlovně zvedá až k patce stěžně,



Dvanáctimetrový trup je dobrým kompromisem mezi cenou a jízdním komfortem nejen na rovné hladině, ale i ve vlnách.

který je umístěn hodně vzadu, skoro v polovině délky trupu. I půdorys nástavby se směrem dozadu neustále rozšiřuje, aby na ni mohl navázat rozměrný kokpit se dvěma kormidelními koly z černého laminátu a sklopnou koupací plošinou, která je součástí zrcadla a dá se sklápět buď ručně, nebo elektricky. Kormidelní kola jsou spojena lanovody se dvěma kormidelními listy, jež zaručují plné ovládání lodě i při velkém náklonu. Středem kokpitu vede stůl se sklápěcími křídly stolní desky a na boční lavičky se dá položit čalounění. Kormidelní stojany tvoří integrální součást zakončení kokpitových laviček a na pažení kokpitu, na dosah kormidelníka, je na každém boku umístěna otežová vinšna a stoper, takže plachty se dají ovládat z obou kormidelních stanovišť. Na boku pravého kormidelního stojanu se nachází řídicí páka motoru. Do šikmé plochy před kormidelním kolem je vsazen displej navigačního počítače. Co skutečně překvapí, je, že na hlavách kormidelních stojanů

chybějí kormidelní magnetické kompas. Kapitán se musí spokojit jen s jedním poměrně malým kompasem uprostřed stolu.

Z výše uvedeného vyplývá, že kokpit je rozdělen na zadní, obslužnou část a na relaxační část se sezením pro šest lidí kolem stolu. Další dvojice vinšů je osazena po stranách hlavní lukny, kde slouží k dotahování výtahů a dalších lan. Na rozdíl od současného trendu nejsou tato lana a oteže vedeny v tunelech pod palubou, ale volně na palubě, takže i přes veškeré inovace má Oceanis 40.1 v tomto ohledu blíže ke klasické námořní plachetnici než jiné moderní projekty.

I ti jachtaři, kteří nehodlají závodit, se liší v přístupu k plavbám, někteří je pojednávají sportovněji, jiní pohodověji. Oceanis 40.1 pak vyhoví všem, neboť nabízí nebývale širokou škálu oplachtění a tomu odpovídající řešení laterálu. Vždy se jedná o šalupové oplachtění, ale ti soutěživější si mohou zvolit provedení First Line s vyšším stěžněm a s hlubším kýlem, nicméně navíjení hlavní plachty do stěžně a samopřehazovací kosatka usnadňují i v tomto případě ovládání lodě máločetnou posádkou. Pohodlnější zákazník pak může sáhnout po lodi se standardním stěžněm a po hlavní plachtě s krátkými spírami, jež zabraňují třepetání zadního lemu. A k dispozici je i klasická hlavní plachta s refováním v pružích. Variabilitnost oplachtění zvyšuje celá škála čelních plachet, od samopřehazovací kosatky až po standardní genu a doplňkové plachty na plné kurzy, genakr a Code Zero. Pro



Salon má netradiční uspořádání s kuchyňským koutem umístěným hodně vpředu.



FOUNTAIN PAJOT.
SAILING CATAMARANS

inzerce



Astrée 42



Koupelna na pravoboku je díky tomuto uspořádání pohodlná stejně jako jsou koupelny na výrazně větších lodích.



Díky velké šířce lodě je pohodlný i kokpit.

všechny typy plachet nese cruiser příslušná kování, například nejen příčnou kolejnici před stěžněm pro samopřehazovací kosatku, ale též kolejnice s otěžovými průvlaky na bočních hranách palubní nástavby pro vedení geny.

Prostor a světlo

Takto zní heslo, jímž se podle firemních materiálů řídilo milánské designéřské studio Nauta Design při návrhu interiéru, který je stejně variabilní jako oplachtění. Oceanis 40.1 je možné objednat ve čtyřech různých verzích, a to se dvěma, třemi a čtyřmi spacími kajutami. Tímto způsobem se loděnice BENETEAU snaží zaujmout co největší počet zákazníků od samotářských dvojic přes jachtingem postižené rodiny až k charterovým firmám. Majitelská

verze disponuje apartmánem s vlastní koupelnou, čtyřkajutová verze využívá dvojlůžka a čtvrtou kajutu s kójemi nad sebou.

Pro dosažení co největší světlosti jsou interiérové obklady vytvořeny ze světlejších dřev, z ořechu nebo dubu. Dostatek přírodního osvětlení pak skýtají nejen palubní světlíky a poklapy, ale též okna v bocích trupu a v bočních palubní nástavby. Osvětlení a ventilaci spacích kajut v zádi navíc podporují okénka směřovaná do kokpitu.

Ve firemních materiálech je k dispozici půdorys tříkajutové verze s jedinou sanitární buňkou. nicméně obsahuje v přídi velkou majitelskou kajutu s pódiovým dvojlůžkem

OFICIÁLNÍ DEALER



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



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

www.bemex.cz



Z tohoto pohledu je dobře vidět šířka trupu.

a v zádi pod kokpitem dvě zrcadlově uspořádané kajuty s dvojlůžky. Vzhledem k šířce je v přední kajutě kromě dvou šatníků ještě místo na čalouněné pohovky po stranách. Dostatkem prostoru se pak vyznačuje salon. Po francouzském způsobu je kuchyně umístěna v přední části salonu, zde na pravoboku, a dostatečná šířka ji umožnila uspořádat nikoli lineárně, ale ve tvaru písmene „C“. Kuchař má tak vše nejen blíž po ruce, ale též jsou k dispozici mnohem větší úložné prostory. Ke kuchyni přiléhá čalouněná lavice, která slouží nejen jako pohovka u jídelního stolu, ale též jako bedna na nádobí či jiné kuchyňské propriety. Stůl je vyosen na levobok, takže salon je opravdu snadněji průchozí než na běžných 40stopých cruiserech. Sezení má tvar „U“ a mezi ním a hlavní

přepážkou vybylo místo na skříňku s poličkou, na opačném konci směrem k zádi se pak nachází pracoviště navigátora s navigačním stolem, dnes spíše pro notebook, které jako sedačku využívá zadní příčnou lavici. Nad stolem je do boku vsazen kontrolní panel a radiotelefon VHF.

Na závěr se dá říci, že firma BENETEAU se prostorostí nového člena své řady Oceanis z prodejních důvodů nevyhloubá, neboť Oceanis 40.1 je opravdu prostornější než jakýkoli jiný cruiser dvanáctimetrové třídy. Loď bude také za běžného počasí rychlá a výkonná, takže s uhlíkovou takelází a kompozitními plachtami se dobře uplatní i v regatách. Zkušeného praktika však při pohledu na trup napadne, zda není až příliš „inovačně rozevlátý“ (jako innovative flared jej označují firemní materiály). Nese totiž všechny znaky trupů racerů, které se zúčastňují transoceánských a globálních regat, při nichž však posádky jdou vědomě do rizika a nepohodlí. Což konstruktéři vědí a riskují též. U plochých, širokých trupů o klínovém půdorysu se vyskytují přinejmenším dvě rizika. Za silného větru při křížování ve velkém náklonu tlačí široká záď svým enormním výtlačkem před do vody, což má přinejmenším negativní dopad na hladký chod vlnami. Outorová hrana u Oceanisu 40.1 nepochybně výtlačk přidě zvyšuje, nicméně zůstává otázkou, zda dostatečně. Pro víkendové plavby a pro prázdninové toulky v evropských mořích je Oceanis 40.1 nepochybně skvělou volbou.



Praktický člen umožňuje daleko pohodlnější plavbu s Code 0 nebo s gennakrem.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Oceanis 40.1

Celková délka	12,87 m
Délka trupu	11,99 m
Délka na vodoryse	11,70 m
Celková šířka	4,18 m
Hluboký kýl (litinový)	2,17 m (2007 kg)
Nízký kýl (litinový)	1,68 m (2237 kg)
Výkonný kýl (litinový)	2,27 m (2004 kg)
Výška stěžně nad hladinou	18,33 m
Suchá hmotnost (CE)	8 180 kg
Objem palivové nádrže (standard)	195 l
Objem nádrže na vodu (standard)	235 l
Výkon motoru (standard)	45 HP
Plocha hlavní plachty	42,40 / 43,00 m ²
Samopřehazovací kosatka	27,40 m ²
Gena	34,3 / 36,1 m ²
Code 0	61,10 m ²
Certifikace	A10/B10/C12
Cena bez DPH	170 400 EUR

www.bemexboot.cz

Video



Text František Novotný
Foto Beneteau

EARLY BIRD

PREMIUM OFFER Hanse 315 348 388 418 ^{new} 458 ^{new} 508 548 588

100% JULY & AUGUST ONLY
Save up to
PRICE ADVANTAGE 74,826 €

75% SEPTEMBER & OCTOBER ONLY
Save up to
PRICE ADVANTAGE 56,119 €

50% NOVEMBER & DECEMBER ONLY
Save up to
PRICE ADVANTAGE 37,413 €

Build your dream Hanse with the following equipment for free and benefit from savings of up to € 74,826*.

- 🌀 B&G Navigation Package
- 🌀 Cruising Package
- 🌀 Performance Package
- 🌀 Comfort Package
- 🌀 Upgrade Chartplotter
- 🌀 Entertainment Pack

*This offer is not combinable with any other promotion or trade-in. Prices and equipment exemplary for Hanse 588 including 21% VAT.

www.hanseyachts.com



RADEK ŠÍMA

Obytné lodě a hausboty na jihu Čech

Ve většině evropských měst je bydlení na vodě přirozenou součástí života. Rádi bychom tento jedinečný a atraktivní způsob ubytování přenesli sem k nám na jih Čech.



S Radkem Šíma, který je jedním ze zakladatelů firmy Yachtboom, se známe již poměrně dlouho. Jeho firmy jsou zaměřeny na výrobu a pronájem hausbotů a kajutových lodí na jihu Čech. Na dálku jsme si tak povídali o stavbě lodí, o jeho firmách, ale především o nových projektech, které aktuálně chystají. A není toho rozhodně málo.

Všechno se u vás točí kolem hausbotů. Můžeš firmy, ve kterých působíš, představit našim čtenářům?

Společnost Yachtboom s.r.o., jejíž hlavní činností je stavba a prodej moderních hausbotů, byla založena v roce 2013. Téhož roku jsme založili sesterskou společnost Yachtboom CZ s.r.o.,

kteří úspěšně pronajímá hausboty a kajutové čluny na jihočeských vodních cestách. V neposlední řadě bych rád zmínil naši novou společnost Life & Boats s.r.o., kde je pilotním projektem pronájem plovoucích apartmánů v centru jihočeské metropole. Naše nová modelová řada hausbotů YB35 APARTMENT je inspirována zahraničními trendy bydlení



Model YB35 Apartment má prostornou koupelnu včetně elektrického WC.

na vodě. Ve většině evropských měst, která leží na vodním toku, je bydlení na vodě přirozenou součástí života a velmi rádi bychom tento jedinečný a atraktivní způsob ubytování přenesli sem k nám na jih Čech. Brzy budou spuštěny nové stránky www.rezidence-malse.cz, kde budou k dispozici veškeré potřebné informace včetně možnosti rezervace.

Kolik obytných lodí a hausbotů ročně vyrobíte a kdo jsou vaši zákazníci?

Poptávka je navzdory této nelehké době poměrně vysoká. Máme aktuálně tři aktivní modelové řady, které se snažíme při každé další zakázce posouvat jak ve smyslu upgrade designu, tak v nových technologických postupech či rozšiřování nabídky ve výbavě lodí. Klienty máme napříč všemi sociálními skupinami. Jsou to podnikatelé, kteří chtějí zpestření volného času, jsou to dobrodruzi, kteří



Pohled z kryté terasy na centrální salon skrz hliníková okna.

chtějí prostě bydlet na lodi, jsou to investoři, kteří mají loď pro komerční účely, a samozřejmě rybáři. Vzhledem k tomu, že stavba lodí probíhá v režimu manufaktury, jsme schopni vyrobit čtyři až pět lodí ročně. Rádi bychom v závislosti na poptávce a kondici trhu posouvali produkci do polosériové výroby.

V současné době jsme představili a uvedli do života nový projekt, o kterém již byla řeč. Jde o plně izolovaný hausbot YB35 APARTMENT. Jedná se o velmi prostorný, bezbariérový hausbot v moderním a funkčním designu na platformě katamaran. Věříme, že jsme za pomoci designérské firmy CB design vytvořili jedinečný prostor. Výbava jako například elektricky poháněné venkovní žaluzie na dálkové ovládání, podlahové topení, motorizace, volba hlavního zdroje energie a podobně je variabilní a vždy na míru konkrétnímu klientovi.

Vím, že hausboty a obytné lodě úspěšně pronajímáte. Můžete poradit čtenářům, jak nejlépe pronájem rezervovat?

Ano, přesně tak. Kromě výroby na zakázku také stavíme plavidla pro sesterskou společnost Yachtboom CZ, která tyto lodě pronajímá. Řada klientů, kteří si u nás nechali loď vyrobit na zakázku, vzešla právě z klientů, kteří na našich charterových lodích strávili dovolenou. Kompletní nabídka lodí k pronájmu s veškerými informacemi i dostupnou kapacitou je k dispozici na našem webu www.lode-hluboka.cz.

Máte například víkendový termín na vyzkoušení, aby si klienti mohli pronájem „nanečisto“ vyzkoušet, než se rozhodnou pro plný týden?

Často to tak bývá. Klienti, kteří chtějí loď vyzkoušet a ještě neví, co od takového zážitku očekávat, si zpravidla rezervují loď třeba na 2–3 dny. A téměř vždy po návratu z výletu rezervují loď na další termín. Zpravidla máme vyprodané termíny až na rok dopředu. Téměř 40% klientů, kteří k nám jezdí, jsou stálí zákazníci. Po letošní sezóně jsme však učinili určité provozní změny a zvýšili kapacitu, takže nyní je ještě možné volný termín na sezónu 2021 nalézt a užít si dovolenou v okouzlující krajině jihočeské Vltavy.

www.yachtboom.cz
www.lode-hluboka.cz
www.rezidence-malse.cz

Text Daniel Guryča
 Foto Yachtboom



Hausbot YB35 Apartment kotví na slepém rameni Malše v Českých Budějovicích.

SE SNĚHURKOU KOLEM SVĚTA

Aljaška s covidem

Koncem září 2019 jsem po dramatickém proplutí Northwest Passage zakončil tuto plavbu na Kodiaku. SNĚHURKU jsem připravil na zimní spánek v arktických podmínkách Aljašky a můj plán byl jednoduchý: v polovině dubna 2020 se vrátit, udělat nutné opravy a začátkem května vyplout a objevovat Aljašku a Britskou Kolumbii.

Fjord Endicott Arm

Jenže mávnutím kouzelného proutku světových elit se svět změnil a zbláznil kvůli chřipce covid-19. Najednou je Aljaška zavřená pro turisty a nikdo sem nesmí. Z pohodlí domova tedy sleduji situaci a ta se změní až začátkem června. Již je povoleno cestovat na Aljašku, ale s podmínkou negativního testu, což se dá řešit. Jenže háček je v tom, že se do USA nelze dostat z Evropské unie, protože lety ze Schengenského prostoru jsou zakázané. Po hledání vhodné cesty nakonec najdu toto řešení: 4. července odlétám do Albánie, zde si udělám 10denní dovolenou a přiznám se, že jsem poznal další krásnou zemi. Potom přeletím do Srbska, kde zůstanu další týden a autem projedím celou jižní část země. Pak se přesunu do Bělehradu, kde se snažím získat test na covid. Jenže je to neřešitelná situace, jediná laboratoř pracující pro samoplátce má termíny za 3 týdny. 20. července tedy odlétám do New Yorku a na JFK se mají podle internetu také dělat testy. To je pravda, ale prý pouze pro zaměstnance,



Autor a pohled z Mont Juneau

takže opět neuspějí. Pokračují do Seattlu a potom konečně do Anchorage. Zde jsou všichni návštěvníci hned tříděni a ti beztestováni podstupují zdarma test přímo na letišti. Musím nahlásit hotel, kde budu čekat na výsledek, a mám dodržovat karanténu. Po 3 dnech dostanu e-mailem negativní výsledek, takže konečně mohu koupit letenku a odletět na Kodiak. 26. července, tedy konečně po celkem 22 dnech cestování, stojím před svojí SNĚHURKOU.

První ohledání uvnitř je překvapivě pozitivní, nikde viditelné škody, žádná plíseň, vše se zdá v pořádku. Stojím na suchu, takže se okamžitě dám do práce. Přes zimu jsem si sem poslal všechny potřebné náhradní díly, takže se nemusím ničím zdržovat. Hlavním úkolem je výměna kompletního hnacího ústrojí. Tedy montáž nové převodovky, nové tlumicí spojky, těsnění hřídele, ložiska hřídele, nové hřídele i propelleru. Po 3 dnech mám hotovo, takže ještě obrousit trup, natřít antifouling a jsem připraven. Také zde si musím nechat udělat druhý kontrolní test na covid. Po týdnu práce se vracím na vodu a pluji do blízkého městského přístavu. Jenže mám takový divný pocit, protože nová převodovka opět řadí nespolehlivě. Opět má takové zpoždění před zaskočením rychlosti. 3 dny tedy ještě v přístavu stále vše kontroluji a snažím se i konzultovat tento problém s místními mechaniky. Jenže odpo-



Deštný prales Aljašky

věď je stále stejná: „My tuto převodovku neznáme, my umíme jenom velké hydraulické z rybářských lodí.“ Takže co teď, tady mi stejně nikdo nepomůže a již se zde nechci zdržovat. Potřebuji včas přeplout Aljašský záliv, tak prostě vypluji a nějak to dopadne.

Kodiak je velkým lákadlem pro turisty, protože pozorovat medvědy kodiaky lze pouze zde. Nejlepší způsob, jak se k medvědům přiblížit, je

letět hydroplánem na západní část ostrova. Celý týden jsem kontaktoval několik zdejších leteckých agentur, jenže výsledek byl stále stejný: „Nemáme turisty, takže bys musel platit celé letadlo.“ Jenže štěstí se na mě usmálo s příplutím plachetnice z Havajských ostrovů. Američtí manželé chtějí také vidět medvědy, takže si společně domluvíme výlet letadlem. I počasí jsme naplánovali dobře, takže nejdříve přeletíme skoro celý tento nádherný ostrov a přistaneme



Douglas Harbour



Park Kenai

na velkém jezeře. Stezkou dojdeme k malému vodopádu, kde je vybudovaný umělý tunel, kudy se mohou lososi dostat proti proudu do jezera. Zde pak čekají místní medvědi kodiáci a chytají tuto svoji lahůdku. Je tady asi 15 medvědů, kteří se různě brouzdají řekou a vždy dobře mířenou ranou chytí lososa do drápů. Je to úchvatná podívaná, jsme od nich max. 20 metrů, občas se nějaký projde směrem k nám, ale absolutně o nás nejeví zájem a věnují se hostině. Pro bezpečnost má náš pilot i pušku a občas ji prý musí použít a vystřelit do vzduchu. Po 3 hodinách této vzrušující podívané se vrátíme severní stranou ostrova zpět a v zátocce se nám ještě poštěstí vidět několik velryb. Večer jsem četl v místních novinách veliký titulek: „Napadení člověka medvědem“. Sportující důchodce chodil 20 let běhat kolem města a nikdy zde medvěda nezahlédl. Dnes ho nějaký napadl, ale naštěstí to přežil a dokázal si telefonem zavolat pomoc. Takže se opravdu jedná o ojedinělé případy.

Je 8. srpna, a já tedy konečně vyplouvám na východ směrem k pevninské Aljašce. První den doplují pouze do poslední zdejší zátoky a celý den se snažím o rybolov. Všude kolem jsou desítky lodí profesionálních rybářů, kteří chytají do sítí, ale i mnoha sportovních rybářů, kteří tahají na svoje pruty jednoho lososa

za druhým. No, a já samozřejmě zase nic. Druhý den přichází severní vítr, jak jinak než o síle 30 kn, takže ve zdejších nepravidelných vlnách se blížím k pevnině. Po 160 mílích zakotvím v národním parku Kanai. Je to veliký fjord a na jeho konci je ledovcový splaz. Zakotvím v bočním rameni a je zde nádherně. Čistá panenská příroda, na modré obloze krouží orel, na skalách odpočívají tuleni. I zde bývá

normálně mnoho výletních lodí z nedalekého Seewardu, ale dnes je zde jenom jediná. Užívám si tedy tuto samotu v panenské přírodě.

Každé ráno řeším problém s převodovkou a vždy prosím Neptuna, abych tam rychlost dostal, no zatím se to s problémy daří. Pokračuji tedy na motor do zátoky Prince William Sound. To je největší zátoka na Aljašce a zde



Lovící velryby

YachtNet

inzerce

VYBER, OBJEDNEJ, PLACHTI



YACHTNET, RODINNÁ FIRMA JIŽ 22 LET S VÁMI

ZJISTIT VÍCE ►

www.yachtnet.cz

leží město Valdez, kde v roce 1989 havaroval tanker Exxon Valdez, a způsobil tak největší ropnou katastrofu na světě, kdy ropa kontaminovala celý tento obrovský záliv. Já však mám namířeno do zdejších severních fjordů s ledovcovými splazy. Dostat se sem není moc jednoduché, protože se musí motorovat 120 mil, ale stojí to za to. Z vysokých hor je prakticky každé údolí zaplněné ledem a splazů jsem jenom v hlavním College fjordu napočítal 12. Za celý den sem připlula pouze jedna výletní loď, jinak jsem zde naprosto sám, jenom na ledových krách plujících kolem se vyhřívají tuleni a ve vodě kolem dovádějí mořské vydry. Občas zahlédnu vodotrysk z velryby, ale bohužel vždy velmi daleko a zatím se mně nedaří se dostat do jejich těsné blízkosti. Celý den se zde kochám tou nádherou, ale na noc již vyplouvám na jih. Mám příznivou předpověď s bezvětřím, tak se pokusím přemotorovat podél pobřeží na jih. Plout totiž tímto směrem na plachty je téměř nemožné, protože vítr se zde většinou točí z jihu. Po třech dnech motorsailingu se konečně blížím do členité Aljašky plné zátok, fjordů, průlivů, ale také silných proudů. 17. srpna připlouvám do hlavního města Aljašky Juneau. Vyvázat se v přístavu Douglas byl již opravdu horor, protože bez dvou pomocníků na mole bych to nezvládl. Prostě rychlost tam včas nedocvakne, takže bych zabrzdil o sousední loď. No, vše dobře dopadlo a je nejvyšší čas to opět nějak řešit. Takže tedy opět vymontuji převodovku a odešlu do Seattlu na opravu.

Mám tedy spoustu času na prohlídku města i okolí. Juneau je opravdu krásné město a z doby zlatokopů zde zůstalo několik krásných dřevěných domů jako z westernu. S objevem zlata na Klondiku zde totiž bylo založeno první město s přístavem. Loď ze San Franciska sem vozily tisíce dobrodruhů, kteří odtud pokračovali pěšky přes hory za svým zlatým snem. Později byla z blízkého města Skagway vybudována železnice, která se stala první železniční spojnici na Aljašce. Do dnešní doby zde jako připomínka této dobrodružné doby jezdí historický parní vlak. Jenže letos je všechno jinak, železnice totiž vede do blízké Kanady, která je zavřená, takže vlak nejedí. V městě Juneau je situace podobná: obrovský cruisingový terminál zde přijímá i 5 velikých lodí denně. Tito turisté pak zaměstnávají tisíce místních lidí. Dnes je

vše zavřené: agentury na výlety, obchody se suvenýry, restaurace, hotely... Na mnohých visí cedule na prodej nebo k pronájmu, místní ekonomika dostala pořádnou ránu.

Další nepříjemností je počasí, letos abnormálně prší. Za týden je tak 5 dnů deštivých a 2 dny je hezky. Jakmile to tedy jenom trochu jde, vyrážím na treky do okolí. Možností je zde opravdu mnoho, takže to беру postupně. Při každém vkročení do lesa se ocitnu v pohádkovém deštném pralese a při vystoupení na vrcholy s výškou kolem 1 000 m se vždy otevře nádherný výhled na okolní fjordy. Dokonale tedy poznám široké okolí a nachodím zde desítky kilometrů panenskou přírodou. Takto zde strávím neuvěřitelných šest týdnů, protože oprava převodovky se kvůli zpožděné dodávce nových dílů neskutečně protahuje. Konečně 29. září mohu namontovat opravenou převodovku a jsem opravdu happy, protože řadí perfektně a zdá se, že mám po problému. Ještě téhož dne se odhlásím na celnici, protože zde v USA mohu oficiálně plout pouze jenom mezi celními přístavy. Nahlásím další přístav Ketchikan a se svítáním vyplouvám na jih. Samozřejmě že hned 1. den po kontrole převodovky zjistím, že netěsní gufero na hřídeli, takže bude muset opět ven na opravu (již jsem ji celkem 5x vyndával a opravdu jsem z toho již unavený). Plachtit se zde nedá, takže motoruji širokými kanály i úzkými průlivy, a jakmile zasvíti sluníčko, tak zapluji do bočních fjordů. Jedním z nich je i Endicott Arm, na jehož konci leží další ledovec. Tomu nasvědčuje i velké množství plujících ledů od malinkých až po mnohatunové kolosy. V odrazu lesklé hladiny mají neuvěřitelné tvary. Plavba zde byla určitě jednou z nejkrásnějších.

Každý den vyplouvám za svítání v 6:30 a pluji do soumraku, který začíná v 18:30 a to se snažím již zakotvit, protože není nic horšího než hledat kotviště za černé tmy. Jednou se mně totiž stalo, že již ve tmě jsem chtěl spustit kotvu a elektrický vrátek prostě nefungoval. V poslední chvíli jsem tedy hodil kotvu do vody ručně a nevěděl, jestli ji pak dokážu vytáhnout. Naštěstí byl jenom volný kontakt na elektromotoru a po půl hodině hledání a oprav bylo vše v pořádku. Ale situace to byla hodně nepříjemná. Celý další den pluji proti větru



Západ slunce nad fjordem

i proudu 1–2 kn, což mě dost brzdí. I proto se blíším k přístavu Petersburg až za soumraku. Do kanálu před přístavem vplouvám za černé tmy, silného deště, mlhy a protiproudu 4,5 kn. Do přístavu je to pouze 1 míle a trvá mi celou hodinu, než se mohu bezpečně vyvázat a odpočinout si. Od sousedních rybářů se dozvím, že zde žije Petr z Čech, takže mu zavolám a domluvíme si na druhý den schůzku. Přišel mě navštívit na loď a byla škoda, že neměl moc času a po půl hodině musel odejít. Žije zde od roku 1986 a pracuje jako svářeč a většinou opravuje lodě rybářů. Těch je zde mnoho, protože Petersburg je největším střediskem rybolovu v této oblasti.

Další dny proplouvám krásná ramena fjordů, v jednom opět pozoruji velryby a tentokrát se mi daří k nim přiblížit asi na 50 metrů. Poprvé vidím i jejich výskoky, kdy s otevřenou tlamou se vynoří nad hladinu a přes kostnice filtrují tuny vody od ryb. V zátocě Anan Bay je vybudovaná stezka, která vede k vodopádu. Sem přicházejí medvědi na svoji lososí hostinu. Jenže sezóna je do konce srpna, a to jsou zde i rangeři, kteří dohlížejí na bezpečnost návštěvníků. Dnes je zde tedy zavřeno a nikde nikdo. Přesto se však vydám na stezku, co kdybych náhodou ještě nějakého medvědího opozdilce uviděl. Na druhou stranu jsem hodně opatrný, abych ho nepotkal za další zatáčkou přímo proti sobě, protože výkaly na stezce svědčí

o jejich přítomnosti. Bohužel, nebo možná i bohudík se žádný neobjevil, ale i tak to byl krásný výlet do deštného pralesa. V podstatě v každé zátocě, kde zakotvím, je neprostupný prales a panensky neporušená příroda.

Dne 7. října připlouvám do města Ketchikan, z Kodiaku to je 1 300 mil. Ketchikan je vstupní branou na Aljašku z jihu a sem vždy připlouvaly lodě z Kanady plné turistů. Jenže letos nepři-

plula žádná a místní terminál zeje prázdnotou. Obchody a restaurace jsou většinou zavřené, ale malebné nábřeží ve westernovém stylu je kouzelné. Zde se musím přihlásit na celnici a zjišťuji podmínky, jak mohu plout do Kanady. Jejich odpověď je jednoduchá: „Kanada je zavřená, musíš plout okolo po oceánu, ale v této době a počasí to tedy nevíme, začínají zimní bouře.“ Získám od nich číslo na celníky v Prince Rupert a zkusím tam volat. Odpověď je stejná, a tak se snažím vysvětlit svoji situaci, že jsem sám a nemohu plout v této době oceánem. Nakonec si celník vyslechne celou moji story o loňské plavbě Northwest Passage i opožděném vyplutí z Kodiaku kvůli letošnímu omezenému cestování. „OK, připluj tedy sem do Port Rupert a odtud musíš volat na centrální kancelář CBSA a uvidíš, jestli ti povolí plout tranzitem přes inside passage. Američtí celníci mi tedy vystaví deklaraci do Kanady a mám pár hodin na prohlídku města. Druhý den musím udělat několik oprav včetně výměny oleje a v pátek 9. října vyplouvám s velkým očekáváním do Kanady.“

Aljaška je obrovská a celou ji dokonale poznat znamená být zde minimálně celou letní sezónou. Já jsem za 2 měsíce viděl mnoho nádherných míst a jsem tomu rád. S loňskou plavbou Grónskem a arktickou Kanadou jsem viděl asi jedno z nejkrásnějších míst naší planety a nikdy na to nezapomenu.

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



Tuleni

Dehler 

CHAMPIONS CHOICE 2020

— 29 — 34 — 38SQ — 42 — 46 —

ADD HIGHER PERFORMANCE AND EXTRA
COMFORT TO YOUR NEW DEHLER.

JULY & AUGUST

SAVE UP TO

48,581 €*

100% FREE

SEPT. & OCT.

SAVE UP TO

36,436 €*

75% FREE

NOV. & DEC.

SAVE UP TO

24,290 €*

50% FREE

Your local dealer will be glad to
provide you with all the details.
Discover our performance and
comfort packages now directly on
dehler.com





(1928 – 2020)

Gustav Morávek

Gustav Morávek se narodil na Slovensku v obci Mojmirovce 14. června 1928 a v Brně vystudoval stavební fakultu a získal titul inženýr architekt. Do zaměstnání nastoupil u firmy Dopravoprojekt a našel si cestu do Jachetního oddílu TJ Závody Jana Švermy, jak zněl dobře poplatný název brněnského Jachtklubu. Začátkem padesátých let to byl jediný jachtklub na Brněnské přehradě a pochopitelně zaměřený pouze na okruhový jach-

ting, protože možnost plachtit na moři byla za rozbíhající se studené války z říše snů. Gustav si pro závodění vybral populární třídu Pirát a záhy se zařadil do krajského reprezentačního družstva. To nebylo nic snadného, neboť v té době patřil brněnský jachetní oddíl k nejuspěšnějším v republice a konkurence uvnitř klubu byla přinejmenším stejně silná jako celorepubliková. Spřátelil se s jednou z nejrozvořitějších postav brněnského jachtingu, s Alexandrem

Dne 19. října 2020 navždy opustil komunitu českých jachtařů Ing. arch. Gustav Morávek v úctyhodném věku devadesáti dvou let. Do historie československého námořního jachtingu se zapsal několikrát, byl členem jedné ze dvou posádek během průkopnické plavby PASÁTU na Černém moři v roce 1962, jako jeden z prvních plachtil na Jadranu na vlastnoručně postavené plachetnici, pokusil se uskutečnit sen o školní lodi pro hromadný výcvik námořních jachtařů a patřil k těm, kdo prosadili soukromá školicí střediska, bez nichž by se tisíce Čechů nemohly věnovat námořnímu jachtingu a trávit s rodinami nebo s přáteli dovolenou touláním se na Jadranu mezi dalmatskými ostrovy.

Medvěděvem, který nalezl ještě v předválečném Československu azyl jako uprchlík ze sovětského Ruska a byl vynikajícím závodníkem, kupříkladu získal pro Brno vůbec první mistrovský titul ve třídě O-jola. Gustav se pak stal členem neoficiálního týmu, který v padesátých letech pořádal „spanilé jízdy“ na mezinárodní etapový závod Česká brána, který startoval v Roudnici a končil v Drážďanech. Alexandr vlastnil starou limuzínu Chevrolet, předělanou na propan-bu-

tan, za níž se na jednoosém vleku vezla závodní jola 22 qm, na její palubě dnem vzhůru O-jola a na střeše auta pak Gustavův Pirát. Dobrodružství během cesty patří ke zlatému fondu klubových legend, například historka, jak Alex špatně odhadl výšku železničního podjezdu a zapasoval se pod něj s autem tak důkladně, že se na Pirátu prolomily palubníky.

Když v roce 1957 přivezl Dušan Vaculka na brněnský jachtklub PASÁTA, čistokrevnou námořní jachtu, způsobilo to velké pozdvižení a některým členům obrátilo jejich jachtařský život naruby. Patřil mezi ně i Gustav. Závodění ho přestalo bavit a stal se jedním z členů kroužku, který pomáhal Dušanovi s dokončením. Tomu se podařilo v roce 1962 získat od rumunských úřadů povolení vyplout na otevřené moře a 26. září PASÁT skutečně vyplul ze Suliny a o den později přistál v přístavu Constanta-Tomis. Zde Jana Deisse a Jana Pelouška nahradili v posádce Gustav Morávek a František Špilár, zůstal Karel Hašek. S nimi pak pod velením Dušana Vaculky nastoupil PASÁT 30. září zpáteční plavbu. Křižoval k severu podél pobřeží za mírnějšího větru po celou noc, další den a další noc proti sílícímu větru, až se konečně 2. října probil do jižního dunajského ramene sv. Jiří, kde zakotvil v přístavu Sfântu Gheorghe. Posádka toho měla dost a pokračovala říčním ramenem za deštivého a větrného počasí proti proudu s pomocí plachet a motoru, dokud se 5. října neuchytila ve vleku za říčním člunem. Konečně do-



Na zpáteční průkopnické plavbě PASÁTU z Constanty do delty Dunaje prošel Gustav Morávek námořnickým křtem, který rozhodl o jeho budoucím jachtařském životě. Gustav zcela vpravo, u kormidelní páky Dušan Vaculka, v závětrí Karel Hašek, unikátní fotografii pořídil František Špilár.

sáhla přístavu Brăila a 10. října doplula do Galati, kde plavba v 11:10 skončila naložením na palubu nákladní lodě Dunajplavby. Podle lodního deníku uplul PASÁT 493 Nm, z toho 261 na otevřeném moři a po plavební dráze v dunajské deltě 232 Nm.

Ani tento tvrdý začátek Gustava neodradil a začal stavět námořní plachetnici typu Cap Corse podle dokumentace francouzského lodního architekta Jeana Herbulota, kterou obstaral Dušan Vaculka a k níž Herbulot poskytl českým jachtařům licenci

zdarma. Trup se stavěl z diagonálně kladených pásů poddýžky na dřevěném kopytě, což bylo pracné, ale Gustav už měl praxi, když si předtím stejnou technologií postavil Finna. Gustav svého Cap Corse dokončil v roce 1964 jako jeden z prvních a nazval jej VEGA. Na rozdíl od Prahy a Bratislavy nemá Brno žádnou vodní cestu k moři a v té době se nedala zorganizovat ani silniční přeprava. Zbývala pouze železnice a Gustav ji v roce 1965 využil k dopravě VEGY do Šibeniku v tehdejší Jugoslávii. Deklaroval loď jako kusový náklad, ale ČSD musely přistavit celý vagon



Když skončil s Pirátem, zkoušel Gustav (v popředí) závodit na Finnu, kterého si postavil. Za ním stojí Jiří Volavý a v pozadí Bob Horák, který se později stal špičkovým závodníkem a státním reprezentantem ve třídě Finn.



VEGA naložená na vagonu. Stala se první brněnskou námořní plachetnicí, která takto dorazila do Šibeniku.



Trup ocelového keče MARTIN byl do Brna přivezen v kleci z úhelníků, do níž byl kvůli přepravě vevařen. Dřevěnou boudu nad otevřeným středolodím postavili Jarda Dřevo a Rudolf Roháček, který na lodi pracoval jako placený zaměstnanec a přiděloval práci brigádníkům.

za kusovou cenu asi ve výši 700 Kčs. Další výhodou bylo, že až na molo nákladního přístavu v Šibeniku vedla vlečka, takže se lodě daly jeřábem snadno spustit na vodu. Gustav tak otevřel trasu k Jadranu, kterou poté používali brněnští námořní jachtaři dalších 25 let.

Plavba VEGY přinesla Gustavovi kromě uspokojení též jeden negativní poznatek. Malé plavidlo o délce necelých 6 m a o hmotnosti 700 kg za silnějšího větru rychle ztrácelo plavební vlastnosti. Již půlmetrové vlny znamenaly při křížování problém, a jelikož v kajutě nebyla stojná výška, bylo to jako trávit dovolenou v psí boudě. Většina československých námořních jachtařů se s tím v 70. a 80. letech smířila, avšak Gustav ne, chtěl něco většího a pohodlnějšího.

Je třeba předeslat, že se jednalo o 60. léta, která přinesla určité uvolnění a kdy se otevřely možnosti hledat sponzora pro stavbu větší jachty. Třeba v závodní organizaci ROH, která by pak měla jachtu s kvalifikovanou posádkou k dispozici pro rekreaci svých zaměstnanců, a ta by též mohla sloužit jako školní loď pro výcvik čs. námořních jachtařů. A pro tuto myšlenku se Gustavovi podařilo získat nikoho menšího než generálmajora Václava Dvořáka, náčelníka vojenskohospodářské správy při generálním štábu ČSLA. Je třeba doplnit, že pod Martinské strojírny v Martině, kde se vyráběly tanky, spadaly též Slovenské loděnice v Komárně, které

dostaly za úkol vyrobit trup 16 m dlouhého ocelového keče typu „Dzivna“. Jeho projekt vznikl v polské rybářské loděnici Dziwnów na pobřeží Štětínského zálivu a v šibeničním termínu několika dní jej pomáhal překreslovat i Ing. arch. Milan Záhorský. V roce 1967 se v hale loděnic začal svařovat trup dvouštěžňové jachty, pro kterou bylo předurčeno jméno MARTIN na počest patrona, jímž byly Martinské strojírny. Samozřejmě majitelem nemohla být

fyzická osoba, a tak se Gustav Morávek obrátil na výbor brněnského jachtklubu, zda by ještě nehotový trup formálně nepřevzal. Avšak tehdejší výbor, preferující okruhový jachting, návrh zamítl, takže nezbylo než založit nový právní subjekt. Z Gustavova popudu tak v roce 1967 vznikla Tělovýchovná jednota Námořní jachting, jejímž se stal prvním výkonným předsedou a generál Dvořák čestným předsedou. S Gustavem odešli do nového jachtklubu staří



Na Mistrovství republiky v roce 1958 na Oravě startoval Gustav (první zleva) jako kosatník na Staru, který kormidloval Josef Vavrečka (druhý zleva), jehož jolu 22 qm vozil Alexandr Medvědův na Českou bránu. Vpravo další posádka Staru, Jarda a Lydie Dřevovi.

„jachtklubáci“ jako Jarda Dřevo, Rudolf Roháček a Alex Medvěd, z mladších pak Miloš Křenek a další, které táhla slaná voda. Trup MARTINA byl dokončen v létě 1968 a dopraven do Brna na trajleru, který však již cestou míjel sovětské tanky. Jelikož TJ Námořní jachting ještě neměla vlastní pozemek, byla klec s vevařeným trupem umístěna na pozemku vodáckého oddílu na břehu Svatky v Pisárkách, kde se brigádnicky pracovalo na dokončení trupu, hlavně na interiéru. Jenže už byla jiná doba. V klimatu Husákovy normalizace byl MARTIN příliš velké sousto. Vztahy s Jugoslávií neměl normalizační režim právě nejlepší, takže nebylo jasné, jak by to bylo s kotvením lodě. A pak tu byl problém s jejím využitím. Při kapacitě deseti lůžek by muselo každou sezónu získat výjezdní doložku 80–100 lidí, kapitán a vedoucí hlídek opakovaně nebo na několik měsíců, což bylo prakticky nemožné. Pociť, že jde o marnou snahu, se promítl do intenzity prací na lodi, které se vleklely a vleklely. Když pak TJ Námořní jachting získala v roce 1977 vlastní pozemek na Brněnské přehradě, začali si její členové stavět vlastní malé námořní plachetnice a vyrážet s nimi na dovolenou do Jugoslávie. Práce na MARTINU se ještě více zpomalily, přesto se podařilo ještě před rokem 1989 spustit loď ke zkušebním plavbám na vodu Brněnské přehradě. Pak došlo k havárii také, věnec hlavního sálingu sklouzl po stěžni dolů a utrhl kolejnici pro jezdce hlavní plachty. Po této události TJ Námořní jachting

MARTINA prodala a ten se na moře dostal až začátkem 90. let se soukromým majitelem.

Po roce 1990 se čs. námořní jachting ocitl v jiném světě, v němž se otevřel prostor pro soukromou iniciativu. Až do roku 1995 byl Gustav Morávek znovu předsedou TJ Námořní jachting, ale klubovního života se zúčastňoval i poté, co založil jachetní agenturu a školicí středisko Navigatour. Spolu s Oldřichem Strakou, Igorem Piňosem a dalšími se stal spoluzakladatelem profesního sdružení provozovatelů jachtařských agentur, jež nakonec získalo podporu pro komerčně provozované jachtařské školství v námořním zákoně z roku 2000. Poté školicím střediskem Navigatour prošly v uplynulých dvaceti letech stovky nových námořních jachtařů a spolu s provozovateli dalších jachtařských škol se Gustav Morávek zasloužil o to, aby přes lavinovitý nárůst námořních jachtařů v Česku, kteří nemuseli být členy nějakého jachtklubu, úroveň námořního jachtingu neklesla.

Pravda, nesplnil se mu sen o školní plachetnici, kde by se nováčci učili námořnickému řemeslu v partě. Asi už není doba na takový projekt, ale kdyby se k němu přece jen někdo odhodlal, o jméno lodě by se starat nemusel, protože by samozřejmě mělo znít GUSTAV.

Text František Novotný
Foto archiv Františka Novotného,
rodiny Křenkovy a Morávkovy



Ačkoli Gustav měl na Jadranu svá zamilovaná místa, nejšťastnější byl na Brněnské přehradě, kde vlastně žil svůj skutečný život. V jeho osobě odešel jeden z posledních mohykánů, svědků a účastníků těch dob, kdy se kladly základy moderního českého námořního jachtingu.



- prodej plachetnic SUNBEAM, MOODY, HANSE, DEHLER
- prodej motorových lodí DE DRAIT, FJORD, SEALINE, SELENE, FLEMING, STEELER YACHTS
- prodej použitých lodí
- pronájem plachetnic a motorových člunů
- organizace firemních akcí a závodů
- individuální přístup
- podílové vlastnictví lodí
- technické prohlídky a znalecké posudky
- pojištění lodí prostřednictvím společnosti PANTAENIUS

POŘADATEL ČESKÉ NÁMOŘNÍ RALLYE
24. Česká námořní rallye Mistrovství ČR One Design
10. - 17. 10. 2020

www.tpscentrum.cz

ZASTOUPENÍ ZNAČEK



SEALINE

FJORD

SELENE YACHTS

Speciality Sardinie II.



Jako povzbuzení v boji proti celosvětově rozšířenému covidu navrhujeme oživení svátečního jídelníčku servírováním domácích těstovin culurgiones s veskrze originální náplní, a to původem ze Sardinie v doprovodu skvělých místních vín. Culurgiones jsou nejenom vynikající chuti, ale podle místních tradic jejich tvar přináší štěstí a ochraňuje rodiny od nouze.





Nepente di Oliena, Cantina Oliena

Stylové, plné Cannonau s mladou duší a velkým potenciálem. Víno skvěle doprovází těstoviny Culurgiones.



Mamuthone, Cantina Sedilesu, Mamoiada

Vlajková loď vinařství, vyrobeno tradiční metodou zrání na sudu. Harmonické víno z mladých a starých vinic s noblesním elegantním závěrem.



Cannonau 2017, Cantina VikeVike, Mamoiada

Víno charakterizující své terroir, plné, extraktivní, avšak velmi elegantní. Okouzlí svým šarmem.



Vermentino Tuvaoes, Cantina Cherchi

Plné, elegantní, harmonické víno se sekundární paletou středomořských květin a dlouhým, delikátním závěrem mandlového květu.

Culurgiones jsou typické těstoviny z regionu Ogliastra a mimo Sardinii jsou spíše vzácným unikátem. V současné době, kdy jsou možnosti plavby omezené, je inspirativní se takto přenést alespoň atmosférou do nějaké příjemné přímořské destinace.

Provincie Ogliastra se nachází na východním břehu Sardinie a vyrábí se zde dva druhy vín s označením DOC – Vermentino di Sardegna a Cannonau di Sardegna. Zhruba jedna láhev na každých pět sardinských vín je Cannonau di Sardegna.

Zdejší červené víno odrůdy Cannonau je věhlasné nejen svou unikátní chutí a kvalitou, ale i spojením s dlouhověkostí místních obyvatel. V této oblasti žije neobvykle vysoký počet obyvatel starších sta let a můžeme se domnívat, že tento fakt souvisí s konzumací tohoto skvělého vína, stravy a s životním stylem.

I když se odrůda Cannonau pěstuje ve všech částech Sardinie, ta z východního pobřeží bývá místními znalci hodnocena jako nejlepší. Víno má většinou nižší kyselinu, vyšší obsah alkoholu a je výtečným doplňkem k rajčatové omáčce s těstovinami.

Bílá lokální odrůda Vermentino di Sardegna má osvěžující kyselost a atraktivní vůni broskví, citrónové kůry a sušených bylin, doplněnou závanem slané minerality. Nejvíce ceněná vína pochází ze severní části ostrova, nicméně vína této odrůdy, která mají šarm, najdeme všude po Sardinii. Vermentino, které jsme měli možnost přechutnat, se krásně hodilo k jemné, a přesto výrazné náplni z pecorina.

VÍNO

PRODEJ VÍN A DELIKATES ZE SARDINIE

www.vinozesardinie.cz



Příprava těsta na těstoviny:

- 150 g hladké mouky
- 100 g krupice
- 145 ml vody
- 1 lžice olivového oleje
- špetka soli

Všechny ingredience zapracujeme dohromady, vytvarujeme kuličku a necháme ji odležet zhruba 30 minut v potravinové fólii v ledničce.

Náplň:

- 100 g brambor
- 140 g pecorina
- 3 lžice olivového oleje
- 2 stroužky česneku
- muškátový oříšek
- snítka máty
- špetka soli
- čerstvě namletý pepř

Česnek oloupeme, rozdrtíme plochou stranou nože, dáme do misky a zalijeme olivovým olejem. Pecorino nastrouháme a mátu nakrájíme nadrobno. Brambory ve slupce vaříme, dokud nezměknou. Oloupeme je a rozmačkáme vidličkou, dokud jsou ještě horké. Vmícháme do nich olivový olej bez česneku (ten odložíme stranou) a nastrouhané pecorino, dochutíme muškátovým oříškem, špetkou soli, pepřem a mátou. Náplň zabalíme do potravinové fólie a taktéž dáme odležet do lednice na zhruba 20–30 minut.

Omáčka:

- 400 g rajčat
- sůl, pepř

Rajčata nakrájíme nadrobno. Olivový olej roze-hřejeme v pánvi a přimícháme česnek. Poté přidáme rajčata, sůl a pepř a jemně dusíme zhruba 15 minut. Omáčku nijak jinak nedochucujete, těstoviny jsou samy o sobě výrazné.

Postup:

Těsto vyválíme a vykrajujeme kolečka formou nebo větším hrníčkem. Doprostřed umístíme kuličku náplně a jeden konec zahneme a poté

pokračujeme prokládáním jednoho lemu těsta do druhého a zpět. Tento proces je nejlepší odkoukat z dostupných videí na Youtube. Těstoviny dáme vařit do vroucí osolené vody, dokud nevyplavou na povrch, a poté stopujeme zhruba 2 minuty. Nejdříve dáme na talíř omáčku, poté umístíme culurgiones a posypeme bylinkami a pecorinem.

Dobrou chuť a na zdraví přeje Altumare.

Text Michaela Kapičková

*Foto Michaela Kapičková
a Víno ze Sardinie*



Charter 2021

DOVOLENÁ

NA LODI

TEST

Jeanneau Sun Loft 47
Na prosluněnou party



76

PŘÍPRAVA NA PLAVBU

Výběr jachty skoro vědecky
Není jedno na jaké lodi plujete

78

TIPY A RADY

Plavba se psem
Radost na palubě



PLAN YOUR NEXT YACHT CHARTER HOLIDAY IN CROATIA WITH **#KATARINALINE**

The leading DMC in Kvarner - Croatia and the premier small ship cruise company. Offering weekly guaranteed departures from April to mid-October from the major tourist centers; Opatija, Split and Dubrovnik, with a fleet of more than 60 vessels in six different vessel categories.

Travel with your group of friends or family, visit secluded beaches approachable only by a ship and enjoy your privacy, seclusion of a small yacht, amazing crew and a lot of fresh air and the sun's rays. This kind of holiday offer has been specifically designed with closed groups in mind.

Charter a Yacht to sail the Adriatic Sea and enjoy Croatia's 1000 islands and amazing shore. Choose between 6 categories of ships and make this vacation safe, fun and memorable. Ships are fully equipped and crewed so our guests have nothing to worry about but fun and enjoyment.

Katarina Line d.o.o. Travel agency
V. Spinčića 13, 51410 OPATIJA – CROATIA
HR-AB-51-040009767

Tel. 00385 51 603 400
info@katarina-line.hr
www.katarina-line.com



Změna je život



Dostaneme se v roce 2021 například do Indického oceánu?

Dovedu si dobře představit, jak to musí být náročné. Pro většinu majitelů firem v tomto oboru je jejich práce nejen zdrojem příjmu, ale možná především koníčkem. Musí ale vidět, že je zájem i ze strany klientů. V mediálním prostoru se neustále objevují výzvy „podpořte svoji hospodu“. Dovolím si pro časopis Yacht tuto výzvu trochu upravit na „podpořte svoji agenturu“. Myslím, že je čas objednat dovolenou na lodi již nyní. Upravené obchodní podmínky většinou odrážejí aktuální situaci, a tak je možné lodě objednat bez rizika, že bychom o své peníze přišli v případě, že by se letošní situace opakovala. A budeme se mít na co těšit během vánočních svátků i celé jaro. A to přeci stojí za to.

Změna je život, platí, také pokud jde o ročenku „Dovolená na lodi“, která vycházela od roku 2000 samostatně vždy na konci roku. Letos je součástí časopisu Yacht. Před tím, než byly k dispozici kvalitní webové vyhledávače lodí k pronájmu, jste v ní mohli najít tabulky jednotlivých destinací a agentur, které pronájmy realizovaly. Vývoj jde ale dál, a tak se tabulky a vyhledávání přesunulo na web a vyhledávače. Ty v tomto směru fungují výborně. Jen nesmíme zapomenout, že na konci celého procesu by měla stát u mola připravená a dobře fungující loď, přesně taková, jakou jsme si vybrali. Napsat to je snadné. Postarat se o to, aby to tak opravdu bylo, už tak snadné není. A pokud je cena pronájmu nápadně nízká, zvyšuje se pravděpodobnost, že to tak dokonalé nebude. A pokud jako zákazníci vyhledáváme lodě podle toho, jak velká

je sleva u té které agentury, je možná čas se zamyslet. Na začátku vašeho rozhodnutí vyrazit na moře byly sny o plavbě, o krásných plážích o dobrém jídle a romantickém kotvení nebo o sportovních plavbách.

Při hledání lodě to ale najednou může vypadat, že pro nás zážitky a samotná loď nejsou tak důležité jako sleva. Možná je čas položit si otázku, zda hledáme slevu, nebo chceme bezpečně plout na lodi, která je uklizená a po všech stránkách v pořádku a včas připravená.

A jsme u lodí, o které jde v časopise Yacht především. Charterové flotily se spolu s požadavky

Pravda z nadpisu platí obecně a pro pronájmy lodí v letošním roce to platí dvojnásobně. Práce charterových firem se v jarních měsících skládala především z komunikace o změnách termínů pronájmů lodí. A podobná situace nastala na podzim spolu s omezením cestování.

klientů v čase proměňují a obměňují, a tak v následujícím roce najdete v nabídkách hned tři lodě, o kterých v tomto vydání píšeme. „Charterový speciál“ je Jeanneau Sun Loft 47, který jsme měli příležitost otestovat díky majiteli flotily Dream Yacht Charter a firmě YachtNet na konci října v Řecku. Test začíná hned na další straně. Další lodí, která bude v nabídce od příštího roku, je Beneteau Oceanis 40.1. A loď určená pro charter, i když výhradně s posádkou, je Lagoon SIXTY 5, kterou jsme testovali také na konci října ve Španělsku.

Tak šťastnou plavbu do roku 2021.

Text a foto Daniel Guryča



Bude stačit jeden záchranný kruh?

JEANNEAU SUN LOFT 47

Na prosluněnou party

test
yacht



Nový koncept plachetnice pro charterové plavby, kterou Jeanneau představila vloni na veletrhu v Paříži, jsme měli testovat už na jaře. Kvůli celoevropskému lockdownu jsme ale test museli přesunout na podzim.

Poslední říjnový týden jsme tedy díky společnosti Dream Yacht Charter a české charterové agentuře YachtNet vypluli z Athén na týdenní plavbu Egejským

mořem. Navštívili jsme malebný Poros, proslulou Hydru, klidné Ermioni i Epidaurus s obrovským amfiteátre. Počasí nám přálo, léto v Řecku ještě neskončilo, a tak jsme mohli loď

během plavby dlouhé přibližně 125 Nm vyzkoušet v podmínkách, pro které je určena. Zároveň jsme kromě slunce a bezvětří zažili i siný vítr, bouřku a vytrvalý intenzivní déšť – naštěstí pouze jeden den.

Plachetnice Jeanneau Sun Loft 47 spojuje dohromady plavební vlastnosti jednotrupé plachetnice a prostory katamaranu s cílem zaujmout především mladé lidi, kteří se chtějí během plavby bavit, plout v početnější skupině



Kotva s elektrickým vrátkem a 60metrovým řetězem dobře drží.

a za dovolenou zaplatit co nejméně peněz. Nový „monocat“ pochází z pera Philippa Brianda, který již dříve experimentoval s podobným konceptem, když před téměř 20 lety navrhoval plachetnici Dufour Atoll. Tentokrát se výroby ujala další francouzská loděnice Jeanneau na přání jedné z největších charterových společností na světě Dream Yacht Charter.

Až 13 osob na palubě 14metrové plachetnice skutečně není běžné. Podpalubí nabízí šest dvoulůžkových jednoduše zařízených kajut a v přídi ještě jednu zcela oddělenou, s vlastním vchodem z paluby, pro případného profesionálního skippera nebo kuchaře. Dvě přední kajuty jsou větší, ostatní jsou poněkud stísněné, s nízkým spacím prostorem. To ale nemusí vadit, posádka se po většinu plavby zdržuje na palubě. My jsme pluli pouze v šesti, takže jsme místa měli dost. Naopak čtyři kou-

pelny, vybavené umyvadlem, sprchou, lodní toaletou, skříňkou a zrcadlem, byly překvapivě velké. Také skipper má ve své kajutě vlastní koupelnu. Dvě zadní kajuty mají přímý přístup z kokpitu, podobně jako to bývá u katamaranů. Nevýhodou je, že jsou na lodi troje dvířka, která je třeba někam odložit (my jsme je dávali do jedné z nevyužívaných kajut) a při odchodu z lodě zamknout.

Život se ovšem soustředí do kokpitu. I zde je stejně jako v podpalubí kladen důraz na jednoduchost a co nejnižší náklady. Proto Sun Loft 47 využívá stávající trup populární Sun Odyssey 490, pro který měla Jeanneau již hotovou formu, čímž firma šetřila čas i peníze. Do kýlu by přidán balast, aby vyrovnal vyšší hmotnost kokpitu. Ten je v případě špatného počasí plně uzavíratelný, nebo se bimini sklopí, roztáhne se zatahovací centrální plá-



V přední části kokpitu se nachází kuchyň s grilem, vaříčem, dřezem a ledničkami.



Pro koupání a kotvení v prosluněných zátokách je Sun Loft 47 jako stvořená.

těná střecha, a celý prostor se tak otevře. V jeho přední části se nachází kuchyň. Nalevo je gril s malým jednoplotýnkovým vaříčem, na kterém toho moc neuvaříte. Například pro velkou pánev zde místo není. Pro šest lidí byla velikost grilu tak akorát, při plné obsazenosti se musí grilovat minimálně nadvrát, proto je jasné, že se počítá s profesionální posádkou, která se o vaření postará. Na pravoboku je dřez s tekoucí vodou a dvěma ko-

houtky – jeden je napojen na samostatnou 300litrovou nádrž a filtr pro pitnou vodu. Pod dřezem i grilem jsou úložné prostory na uskladnění nádobí. Směrem dozadu následují po obou stranách čtyři velké lednice o celkovém objemu 340l, které mohou dosáhnout teploty až -2°C . Takže místa na uskladnění potravin a nápojů je dostatek, nápoje lze uložit také do prostoru pod podlahou v zadní části kokpitu.

Na levoboku je nad lednicemi další skříňka na potraviny nebo nádobí, na pravoboku slouží lednice jako improvizovaný navigační stolek. Na něm stojí uzamykatelná skříňka na mapy a další navigační pomůcky. Po obou stranách následují vstupy do zadních kajut a na jejich zadních stěnách jsou kormidelní kola. Dva velké jídelní stoly vzadu se snadno přemění na pohodlná lehátka a u každého z nich se v pohodě nají šest lidí. Tato kombinace prostoru pro ležení, sto-



Zadní kajuty mají samostatný vstup přímo z kokpitu.



Dvě přední kajuty jsou poměrně velké.

lování, kormidlování a vaření na palubě propůjčuje této lodi unikátní možnost, kterou najdete pouze na katamaranech. My jsme si to skutečně užívali zejména při vaření, když se můžete kochat okolím a konverzovat s ostatními, sluníčky se na zadních lehátkách nebo na přídi.

Již při vstupu na palubu nás zarazilo, že na lodi není žádný mapový plotr. Ale při předávání vytáhl pracovník Dream Yachtu ze skříňky voděodolný tablet s nainstalovanými mapami Navionics a držákem, který uchytil u kormidla. Problém byl vyřešen. Držáky jsou u obou kormidelních kol, stejně jako vodotěsné USB konektory pro nabíjení. Těch je i v kajutách dostatek, stejně jako zásuvek na 220 V. Na lodi totiž nechyběl ani měnič 12/220 V. To, že se jedná o party loď, podtrhují obrovské reproduktory v kokpitu s výkonem 600 W, používané spíš



Široká zvedací koupací plošina se skládacím žebříkem a teplou sprchou poskytla skvělé zázemí pro koupání v zátokách.



Rolovací hlavní plachta a samopřehazovací kosatka podávají odpovídající výkon.



U kormidla chybí mapový plotr. Je nahrazen tabletem s mapami Navionics, který se upevní do připraveného držáku.

na wakeboardových lodích. Atmosféru dokresluje páskové LED osvětlení. V zadní části se nacházejí dva velké úložné prostory, kam se vejde veškeré potřebné vybavení. Pod lavicemi se ukrývají záchrané ostrůvky, na levoboku je místo pro plynové láhve a na pravoboku další bakista. Pod lavice jsme uklízeli i jednotlivé díly látkového zakrytí kokpitu. Jeho instalace je poměrně složitá. Navíc během intenzivního deště do kokpitu na testované lodi na několika místech silně zatékalo. Jediný suchý prostor pak na lodi skýtá podpalubí, v té chvíli jsme postrádali klasický vnitřní lodní salon, a protože jsme našťastí zrovna zakotvili v Porosu, šli jsme se schovat do restaurace.





Když prší, lze celý kokpit zakrýt persenikem. Na testované lodi však do kokpitu na několika místech silně zatékalo.

a jejím cílem rozhodně není rychlost, ale bezpečná prázdninová plavba. Nicméně vybavení codem 0 nebo genakrem by jí rozhodně slušelo.

Co je třeba naopak vyzdvihnout, je vyřešení žádě. Široká zvedací koupací plošina se skládacím žebříkem a teplou sprchou poskytla skvělé zázemí pro koupání v zátokách. Nafukovací člun, který se jednoduše během plavby zavěsí na dva jeřábky, a přívěsný motor Tohatsu, který se upevní na držák na zábradlí na zádi, jsou okamžitě po ruce. Také kotva s elektrickým vrátkem a 60metrovým řetězem fungovala dobře a držela jak v zátokách, tak na všech městských molech, kde jsme kotvili (v Řecku se obvykle stojí na vlastní kotvě zádi k molu).

Jeanneau Sun Loft 47 je bezesporu inovativní koncept, který nabízí příležitost užít si za příznivou cenu plavbu na moři s početnou posádkou, které nevádí skromnější kajuty. Preferují společnou zábavu, slunce, koupání, grilování, muziku, zkrátka party na vodě. Pokud se vám líbí vaření v kokpitu a dostatečný prostor na palubě, ale dáváte přednost většímu pohodlí v interiéru, volte na dovolenou raději katamaran, pokud naopak preferujete prostorný salon, kde příjemně posedíte i za nepříznivého počasí nebo máte závodní ambice, vyberte z nabídky jednotrupých plachetnic.

Text Eva Skořepová

Foto Eva Skořepová,

Jan Voženílek a Jeanneau

Video



TECHNICKÉ ÚDAJE

Jeanneau Sun Loft 47

Celková délka	14,42 m
Délka trupu	13,24 m
Šířka	4,49 m
Ponor	1,85 m
Počet osob	12 + 1
Hmotnost	15 t
Plocha plachet	105 m ²
Hlavní plachta	rolovací do stěžně
Kosatka	samopřehazovací
Motor	Yanmar 80 HP
Objem nádrží na vodu	700 + 300 l
Objem nádrže na palivo	270 l

www.yachtnet.cz

www.dreamyachtcharter.com

Motor Yanmar o výkonu 80 koní je přístupný pod schody vedoucími do přední části podpalubí nebo odklopením víka v podlaze v kuchyni. Na takto velkou loď je dostatečně silný, takže při 2 000 ot./min plujeme na hladké vodě rychlostí 6 uzlů, při 2 200 ot./min 7 uzlů a při 2 500 ot./min 8 uzlů s průměrnou spotřebou 5 l/hod. Testovaná loď nemá pomocný příďový propeler, ale všechny manévry jsou i přesto bez problémů. Nutno ovšem říci, že jsme nikdy neměli komplikace v podobě silného větru nebo proudu z boku.

Obsluhu plachet zvládne v podstatě jeden člověk, může to být i sám kormidelník, neboť všechna potřebná lana jsou svedena k vinšným u kormidel. Hlavní plachta je rolovací a malá kosatka na rolfoku samopřehazovací. Výkon pod plachtami není nijak oslnivý – na stoupačku jsme dosáhli maximální rychlosti lehce přes 5 uzlů při větru kolem 10 uzlů. Na zadobojní kurz to bylo něco přes 6 uzlů. Nutno ale dodat, že loď byla po sezoně pod vodoryskou hodně zarostlá



Nechybí kajuta pro profesionální posádku v přídi.



Koupelny překvapily svou velikostí.



BAVARIA
YACHTS

bavariayachts.com



Passion made

BAVARIA C38

BAVARIA C38 BAVARIA C42 BAVARIA C45
BAVARIA C50 BAVARIA C57

KWS SPORTS CZ



info@kws-sports.cz

www.kws-sports.cz



Výběr jachty skoro vědecky

Marina plná lodí,
ale kterou vybrat?

Vybíráte loď na dovolenou a jde vám z toho hlava kolem? Zkuste místo brouzdání katalogy charterovek a prohlížení fotek srovnávat čísla. Výkonnost lodě se podle nich dá odhadnout.

Zijeme v době, kdy je nabídka jachet pravděpodobně nejširší v historii. Výrobci představují každý rok nové typy lodí. Předbíhají se ve vymýšlení všelijakých vylepšení, ať už se týkají pohodlí na palubě, nebo výkonů jachty. První možnost je často upřednostňována na úkor druhé. Z námořního jachtingu se stala masová záležitost. Většinou je výhodnější si loď půjčit než ji vlastnit. Mnoho lidí tak vyplouvá každou dovolenou na jiné jachtě. Při plánování plavby řeší, jakou loď si pronajmout. Charterové společnosti rozhodování příliš neusnadňují.

Z technických parametrů se mnohdy dozvíte jen rozměry lodě a počet kajut. Obojí je sice dů-

ležitě, ale o chování jachty na moři vypovídá jen málo. Naštěstí existují objektivní kritéria, podle kterých se dá výkonnost lodě předem odhadnout. Například americký časopis Sail tvrdí, že nejdůležitější jsou tři čísla. První je poměr plochy plachet k výtlačku lodě, druhé výtlačk vydělený délkou a třetí váha balastu vydělená celkovou vahou plavidla.

Všechna tři zmíněná čísla jsou bezrozměrná. Při výpočtu je ale potřeba uvést vstupy ve správných jednotkách. Komplikuje ho zvyk výrobců jachet počítat primárně v imperiálním systému měř a vah místo metrického. Naštěstí většinou nemusíte poměry vyčíslávat sami. Dají se najít na webu sailboatdata.com.



Plachta s rolováním do stěžně bude mít téměř vždy nižší výkon.

Stránka uvádí podrobná čísla k většině moderních jachet, s nimiž se dnes můžete setkat v nabídce charterových firem.

Vlastnosti oplachtění

Asi nejdůležitější charakteristika plachetnice je poměr plochy plachet a výtlaku (anglicky sail area-displacement ratio, SA/D). Plocha plachet se tradičně uvádí ve čtverečních stopách. Dělí se výtlakem lodě, vyjádřeným v krychlových stopách (jak víme, výtlak je jednotka objemu) a umocněným na 2/3. Velikost kosatky se počítá od špičky lodě ke stěžni. Když má jachta genu, tj. kosatku sahající až za stěžně, její přečnickující část se při výpočtu zanedbává. Výtlak je zvykem uvádět pro loď naloženou polovinou zásob vody, paliva a potravin.

Poměr SA/D udává výkonnost oplachtění nezávisle na velikosti lodě. Dvacetimetrová a patnáctimetrová jachta se stejným SA/D by měly teoreticky plout zhruba stejně. Pokud tedy odhlédneme od dalších dvou veličin popsanych níže. Loď s SA/D menším než 15 je nejspíš podplachtěná a moc nepojede. Naopak od 18 nebo 20 už můžete očekávat lepší výkon. Číslo se hodí spíš k popisu chování lodě ve středně silném nebo silném větru.

Trup a kýl

Druhá důležitá charakteristika je poměr výtlaku a délky ve vodoryse (anglicky displacement-length ratio, D/L). Výtlak se uvádí v imperiálních tunách, délka ve stopách vynásobená číslem 0,01 a umocněná na třetí. (Takže dělíme objem objemem a výsledek je zase bezrozměrný.) Sail dělí lodě podle D/L do pěti kategorií. Pod 90 je loď ultralehká, od 90 do 180 lehká, od 180 do 270 středně těžká, od 270 do 360 těžká a nad 360 ultratěžká. Lehčí loď pojede rychleji. Na druhou stranu se však může více houpat, takže posádka může dříve trpět mořskou nemocí.

Poslední charakteristika je poměr balastu k výtlaku, anglicky to bývá Ballast Ratio, Ballast/Displacement nebo něco podobného. Vyjadřuje, jak moc má loď dané velikosti těžký kýl. Většinou bývá zvykem poměr ještě vynásobit stovkou. Čím je vyšší, tím lépe drží loď v silném větru rovně, a tím víc si může dovolit nechat plachet. Lepší výkon se dá čekat od hodnot 40 a víc. Vyšší čísla ale zároveň znamenají menší pohodlí posádky. Účinek balastu ovlivňuje i hloubka kýlu, kterou poměr k výtlaku nezohledňuje.



Moderní charterové lodě mají trupy podobné a vždy s maximálním objemem kvůli většímu prostoru uvnitř.

Vždycky to nefunguje

Skoro všichni výrobci jachet nabízí různé hluboké kýly. Charterové společnosti mají sklon vybírat variantu s menším ponorem. Loď si pak může troufnout do mělkých zátok. Z pohledu plavebních vlastností dává naopak lepší smysl hlubší kýl. V praxi se vám dokonce může stát, že si půjčíte loď, aniž byste věděli, jaký má ponor. Charterová firma také může poškozený kýl odmontovat a vyměnit ho za jiný. Zkrátka poměr balastu k výtlaku toho vypovídá méně než první dvě čísla.



Klasické refování na ráhno vyžaduje větší ostrážitost jak při vytahování plachty, tak při jejím balení.

Výkonnost lodě ovlivňují i další parametry. Jako je například stav dna. Pokud byla jachta pár let ve vodě bez jeho očištění, pojede hůř. Další důležitý faktor je opotřebení plachet. Nové jedou lépe než staré. Trojice uvedených čísel se nejlépe hodí k porovnávání moderních jachet, které mají všechny velmi podobný tvar trupu a prakticky stejné oplachtění. Kdybyste chtěli jejich pomocí srovnávat gaflový kutr ze třicátých let s dnešní bermudskou šalupou, výsledek bude nejspíš zavádějící.

Příklad výběru

Navzdory zmíněným nevýhodám však poměry vcelku fungují. Hodí se, když si potřebujete vybrat z většího množství lodí, které nabízejí charterové firmy právě nyní na příští sezonu. Místo bezmyšlenkovitého brouzdání katalogem na webu máte něco, podle čeho můžete srovnávat. Představte si třeba, že se chystáte vyrazit s několika přáteli na týdenní plavbu v Chorvatsku. Potřebujete nějakou středně velkou loď. Našli jste dvě, které se vám zdají použitelné: Dufour Classic 36 a Bavaria Cruiser 38. Obě jsou asi tak stejně dlouhé (11,07 a 11,68 metru). Obě jsou k půjčení přibližně v místech, odkud chcete plout. Pronájem taky stojí plus minus stejně. Kterou vybrat? Poměr výtlaku a délky vychází pro jachtu Dufour 214,71, pro Bavarku 185,64. Poměr plochy plachet k výtlaku je u lodě Dufour 16,48, pro Bavarii 18,87. Bavarka má i lepší poměr balastu k hmotnosti: 29,11 proti 26,95 u Dufouru. Bavarie tak dost možná bude plout lépe než Dufour, ačkoliv většina lidí by nejspíš čekala opak.

*Text Radek John
Foto archiv Yacht*



PLAVBA SE PSEM

Tipy a rady

Při klidné plavbě je přední paluba oblíbeným místem odpočinku i her.

Lidé, kteří si už někdy vzali na jachtu svoje mazlíčky, se veskrze shodují na tom, že to byl dobrý nápad. Přes všechny problémy je totiž k nezaplacení, když se k vám váš pes přitulí na hlídce, případně vám při výletech na pobřeží pomůže objevit něco mimo hlavní turistické trasy, co byste bez něj asi jen tak nenašli. V takových případech víte, že přípravy se vyplatily. Vyplout se čtyřnohými kamarády ale není jen tak. Stojí to všechno za to?

Většina charterových společností má již v podmínkách uvedeno, zda na palubu zvíře smí, či nikoliv, a je dobré podmínky zjišťovat předem, nejlépe před finální rezervací lodě. Ve většině případů je také nutné počítat s poplatky navíc minimálně za úklid lodě.

Psi se na život na palubě lodi zpravidla adaptují poměrně snadno a rychle. Obejdou a očichají si každý kout nového teritoria a pak k vám s vrtícím ocáskem vzhlednou, jako by říkali: „Fajn, takže tohle je asi náš nový domov.“ Potom zapadnou do nejpohodlnější pohovky v okolí, ze které je dosta-

nete jedině nějakým pamlskem nebo ve chvíli, kdy potřebují na záchod.

Prioritou číslo jedna je vždy bezpečnost

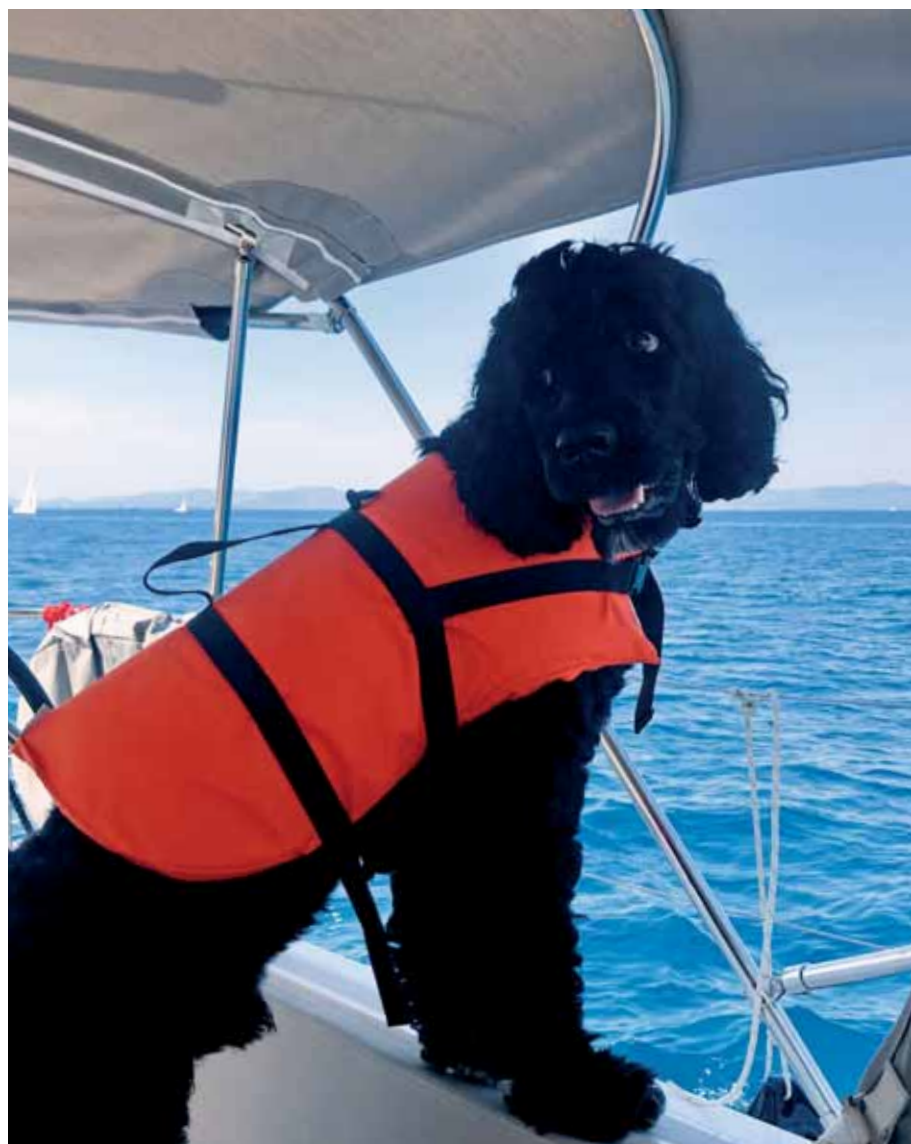
Některé jachty jsou pro plavby se psem vybaveny lépe, někde to může být problém. Vyba-

vení je podobné, jako když jsou na palubě malé děti. Pro domácí zvířata je na trhu také celá řada bezpečnostního vybavení. Stejně jako lidé potřebují i psi záchranou vestu. Je důležité mít jednu připravenou i pro každého čtyřnohého člena posádky. Ideální jsou plovací vesty, které se upevňují napevno okolo trupu a okolo krku pomocí suchého zipu i bezpečnostních klipsen. Ty, které na své horní straně obsahují madla, pak zjednodušují záchranu zvířete v situaci, kdy náhodou spadne přes palubu.

Vhodným prvkem pro zajištění extra bezpečnosti i klidu v duši je ochranná síť okolo celé paluby. Ačkoliv je třeba mít dobře nacvičenou situaci pádu zvířete přes palubu, je zároveň důležité dělat všechno proto, aby k takové situaci v praxi vůbec nedošlo. Běžná ochranná síť zvládne zachytit stovky kilogramů, takže kromě



Pro přepravu psa na břeh poslouží dobře nejen nafukovací člun, ale i paddleboard.



Psi jsou pozornými pomocníky a strážci na palubě a často upozorní i na to, čeho si kapitán nebo posádka nemusí všimnout.

zvířat chrání před pádem do vody také lidi a různé předměty a vybavení. Před plavbou by měl mít pes na palubě i odolný postroj s uvažovacími vodítky, aby bylo možné omezit jeho pohyb po palubě ve zhoršených podmínkách, například za bouře. A co je nejdůležitější, pokud je bouře obzvláště silná, je dobré ukryt psy do bezpečně uzamčené kajuty. Ostatně většina psů tam ráda zaleze sama. Kapitán se pak může soustředit na bezpečné vedení lodi. Nejen pro pohyb psa po palubě platí, že by zde neměly být žádné překážky, neuklizené fendry, volná lana a podobně. Schody do kajuty by měly být opatřeny protiskluzovou vrstvou.

Dopředu je také nutné zjistit, zda vůbec pes do dané země může. V Evropě je to snadné, stačí mít pro psa vystavený mezinárodní pas s vyznačením očkování. Jinde ve světě ale mohou vzniknout problémy. Asi nejhorším možným scénářem může být překročení hranic nějaké země a následné nucené umístění vašeho psa do karantény. Doporučujeme si tedy veškeré požadavky cílových zemí nastudovat opět dopředu.

Existují tři hlavní požadavky pro vstup psa po vodě do prakticky kterékoliv země. Těmito požadavky jsou osvědčení o zdravotním stavu. To musí být schváleno licencovaným veterinářem a musí zahrnovat podpis a razítko ministerstva zdravotnictví či v případě ČR Státní veterinární správy, mezinárodně platný mikročip a očkování proti vzteklině poté, co byl mikročip implantován.





Pes se na palubě cítí bezpečně po velmi krátké aklimatizaci.

Některé země dále požadují test protiláték proti vzteklině, aplikaci přípravku proti blechám a klíšťatům, ošetření proti vlasovci psímu, odčervení. Podrobné informace je možné hledat on-line na stránkách jako Noon-site, BringFido a Travel Pet v angličtině. Konkrétní a aktualizované požadavky zjistíte

na webové stránce každé země, na webech ministerstev zdravotnictví, případně ambasad.

Plavbu se psem je potřeba přizpůsobit jeho potřebám, aby měl příležitost vykonat potřebu na břehu. Ne vždy je možné zastavit v marině, a tak k dopravě psa na břeh může posloužit

malý nafukovací člun nebo paddleboard. Při plánování trasy je na to potřeba myslet dopředu. Další variantou je, že je možné naučit psa vykonávat potřebu na lodi. To se ale týká majitelů lodí, na charterových lodích to prosím nezkoušejte. Může to ale fungovat tak, že na rovnou palubu na přídi umístíte koberec z umělé trávy. Právě tam musíte naučit svého čtyřnohého kamaráda chodit. Pro dlouhé plavby, a znovu připomínám, že toto neplatí pro charter, je nutné počítat i s alternativou zhoršených povětrnostních podmínek. Pak se pes musí naučit chodit na onu „trávu“, která však bude v tomto případě v podpalubí. Musíte mít ale na paměti, že zvládnutí tréninku takového stylu venčení může zabrat poměrně dost času. Před samotným vyplutím je tak na tuto situaci psa potřeba zvykat. Je dobré vzít psa na vodítko a zavést jej na příď, jako byste šli na procházku. Ve chvíli, kdy si začnou zvykat, zároveň travnatá podložka začne příslušně „vonět“, což je bude lákat. Současně asi nebude špatný nápad přenést trochu té „vůně“ na „trávu“ v průběhu tréninku záměrně. Stejně jako u jiných typů tréninků zvířat, jsou důležité trpělivost, rutina, opakování a odměna. Jakmile s venčící podložkou dosáhne pes úspěchu, začněte s oslavou a jejich odměnou. Při venčení je dobré dodržovat každý den stejné časy. Ty se ale mohou lišit při pobytu v přístavu, na pevné zemi, v kotvišti nebo na moři. Zavedení rutiny je pro mazlíčka v průběhu života



Psi se živě zajímají o práci na palubě, ale pozor na lana.



Někteří psi milují vodu natolik, že si nemohou odpustit do ní skočit. Mohou tak způsobit majiteli nejednu horkou chvíli.



Kvalitní záchranná vesta s madlem pro vyzdvžení psa na palubu je základ.

na moři naprosto nezbytné. A to neplatí pouze pro venčení. Platí to také pro způsoby krmení a cvičení.

Je naprosto v pořádku zaběhlou rutinu mírně měnit v závislosti na konkrétní situaci. Například na moři psi mají méně pohybu, a tak nepotřebují takový přísun kalorií jako v přístavu. Různé studie ukázaly, že psi nemají koncept času, ale mají koncept řádu, takže je dobré zavést rutinní řád i tehdy, když ke krmení nebo procházkám nedochází každý den ve stejnou dobu.

Při plavbách kolem Evropy byste se se žádnými problémy setkat neměli. Různé evropské kultury jsou totiž psům zpravidla nakloněny. Ve většině zemí se se psy dostanete klidně i do restaurací a obchodů i na většinu turistických památek. Ve sku-

tečnosti je třeba ve Francii, Španělsku nebo Portugalsku poměrně vzácné potkat na ulici někoho, kdo by šel jen tak na procházku bez psa.

Existují však na světě místa, která psům až tolik nakloněná nejsou. Například v exotičtějším lokalitách se na ulicích pohybuje spousta toulavých psů, a tak je důležité mít toho svého vždy na vodítku a nedovolit mu volně běhat a hrát si.

Správná teplota

Teploty při pobytu na moři často mohou dosahovat extrémních hodnot. Jestliže je vám zima, pak je pravděpodobné, že je vašemu psovi minimálně chladno, ačkoliv je pokrytý srstí, která mu poskytuje přirozenou izolaci. Větší problémy s nízkými teplotami mají menší plemena

inzerce



BOATS®

PRODEJ A SERVIS LODÍ
LODNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ



www.wboats.cz

EXLUZIVNÍ ZASTOUPENÍ ZNAČEK



BALT+YACHT

FOX BOATS



Darek Co.

Corsiva

IANMOR

Wavy Boats s.r.o. • Týnice 3, 399 01 Milevsko
+420 603 482 552 • info@wboats.cz



Psi často nesmí z pochopitelných důvodů na pláž, kde se koupou lidé. Na chorvatském ostrově Lošinj proto vytvořili pláž, která je určena pro psy, s vybetonovaným vstupem do vody i se sprchou a miskou na pití.

a štěňata. U větších psů se občas můžete setkat s tím, že se na palubě v nižších teplotách budou třást, ale nic horšího se většinou nestane. Není ale dobré psa přehnaně izolovat. Teplá deka kolem pelíšku stačí.

Jestliže vám je naopak teplo, je dost pravděpodobné, že se váš pes doslova vaří. Psi se příliš nepotí, proto je extrémní horko pro chlupatého člena posádky ještě mnohem nebezpečnější než pro vás. Psi se nedokážou přirozeně ochlazovat pocením tak produktivně jako lidé. Psi se sice mírně potí polštářky na svých tlapkách, ale jinak budou s teplem bojovat spíše těžkým oddechováním.

Je-li pes vystaven vysokým teplotám, může v důsledku dojít k úžehu nebo úpalu. Tomu se

vyhnete sledováním příznaků (jasně červený jazyk a bledé dásně, husté sliny, rychlé lapání po dechu, krvavý čumák, průjem nebo zvracení a malátnost). Jestliže takové příznaky zaznamenáte, namočte psa do studené vody nebo mu ke slabínám a podpaždí přiložte sáčky s ledem. Jestliže je situace méně kritická a myslíte si, že se váš pes pouze potřebuje ochladit, zkuste mu okolo krku na volno přivázat chladný šátek nebo ho polijte chladnou mořskou vodou. Pokud je psovi horko, sám si většinou začne hledat stín. Nezávisle na teplotě však vašim mazlíčkům vždycky zajistíte dostatek chladné pitné vody.

Vhodné krmení

Někteří lidé mají krmení psů na palubě snadné. Psi totiž snědí všechno. A když píšeme

všechno, myslíme tím opravdu VŠECHNO! Jedí odpadky, ptačí trus i škeble, ačkoliv vám garantujeme, že vy uděláte všechno pro to, abyste jim v tom zabránili. Samozřejmě že ne všechno, co pes zkonzumuje, mu prospívá. Nouze však pejsky naučí spokojit se prakticky s jakoukoliv značkou granulí, takže kdekoliv zastavíte, můžete koupit jakékoliv balení sušeného psiho krmiva, a to i v destinacích, kde právě nevedou to vaše oblíbené.

První pomoc na moři

Co kdybyste byli právě na moři nebo kotvili mimo civilizaci a váš pes by se ošklivě řízł, měl by alergickou reakci nebo by spadl a zlomil si nohu? Co byste v takových situacích dělali? K nejbližšímu veterináři ho vzít nemůžete. Dokonce i kdybyste se právě nacházeli v přístavu a podařilo by se vám nějakého najít, nemusíte zrovna mluvit jeho nebo společným jazykem natolik dobře, aby se vám podařilo komunikovat problém. Nevydali byste se na moře bez lékárníčky pro lidskou posádku, takže nevyplouvejte ani bez komplexní sady první pomoci pro posádku čtyřnohou. Pokud nevíte, co do ní má patřit, poproste svého veterináře, aby vám ji pomohl připravit. Namátkou by měla obsahovat antibiotika, léky proti mořské nemoci, mastičky na oči a kůži a obvazový materiál na řezné rány, odřenin a zlomeniny.

Radost na palubě

Pejsci vyžadují pozornost. Jsou drahým koníčkem. Vyžadují práci a přípravu navíc. A někteří z nich línají až tak, že byste jejich chlupy mohli vycpat matraci.

Ale záhy zjistíte, že to všechno stálo za to. Odměna v podobě společnosti, která si nestěžuje, a integrovaného výstražného systému výrazně převyšuje negativa a práci navíc. Z neustále se vrtícího ocásku pak budete moci vyčíst, že si váš pes pobyt na palubě s vámi užívá.

Dlouhý seznam negativ pro vás nebude hrát žádnou roli. Považujete-li psy za součást svojí rodiny, potom si život na lodi a plavbu bez něj nebudete moci ani představit. Jestliže přemýšlíte o tom, že si s sebou na výpravu jachtou vezmete i svého zvířecího mazlíčka, lze to samozřejmě jen doporučit, pokud tedy podniknete všechny potřebné kroky k tomu, aby se cítili pohodlně, bezpečně a zdravě.

Text Pavel Kreuziger
Foto archiv Yacht

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

YachtNet s.r.o. • Brdčíkova 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

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
Chorvatsko, Skotsko
Kapitánské průkazy
české, chorvatské, RYA**

Dovolená na lodi
Champagne Cup

mail: info@cyc.cz

COJA
Centrum
Opravdového
Jachtingu

- Kapitánské kurzy námořního jachtingu
- Kondiční a zdokonalovací plavby
- Plavby „na vidličku“ – dovolená na lodi
- Expediční jachting - Antarktida
- Tematické semináře
- Charter námořních jachet

Více na www.coja.cz

Plachetnice: 4000L, 5000L, 6000L, 7000L, 8000L, 9000L, 10000L
Motorové: 4000L, 5000L, 6000L, 7000L, 8000L, 9000L, 10000L

YACHT CLUB PRAHA/PRAQUE

**VÁŠ RODINNÝ CHARTER
V CHORVATSKU**

- Pronájem vlastní flotily plachetnic
- Kapitánské kurzy
- Kondiční jízdy
- Charter management

www.yachtclub.cz

KWS BAVARIA YACHTS

KAPITÁNSKÉ KURZY
Mezinárodní průkaz Vůdce malého plavidla
České kapitánské průkazy na moře C, B

**KURZY NA VYSÍLAČKU
KONDIČNÍ PLAVBY**
kurzy@kws-sports.cz

PRONÁJEM LODÍ
vlastní flotila na Lipně a v Chorvatsku
charter@kws-sports.cz

PRODEJ A SERVIS
lodi, lodních motorů a příslušenství
marine@kws-sports.cz

www.kws-sports.cz

Yacht Travel

**Prenájom lodí
Kapitánské kurzy**
- slovenské a chorvatské
- vodca malého plavidla

Regaty
- Team Regata
- Student Regata

**Teambuilding
Exotické plavby**

www.YachtTravel.sk

Sea Yacht

**Pronájem lodí
ve všech oblastech světa
plachetnice, motorové lodě
Kurzy jachtingu na moři
Kapitánské průkazy**

Mobil: 606 469 056
e-mail: info@seayacht.cz

www.seayacht.cz

VLTAVA SAILING

- kapitánské námořní průkazy
- kompletní kurz za 10.900 Kč
- charter jachet na moři

Tel: + 420 721 051 795
www.vltava-sailing.cz
charter@vltava-sailing.cz

KAPITÁNSKÉ PRŮKAZY
Kurzy teorie + praxe

ČESKÁ LODNÍ DOPRAVA

- Kurzy Vůdce malého plavidla
- Kurzy námořního jachtingu B, C
- COLREG
- 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

PRONÁJEM LODÍ • KAPITÁNSKÉ KURZY

aqua • adrenalin • adventure
aaayacht

**POZNÁVACÍ
A ZDOKONALOVACÍ PLAVBY**

- Karibik 920 EUR os / 2 týdny
- Itálie 390 EUR os / týden
- Recko 390 EUR os / týden
- Chorvatsko 390 EUR os / týden
- Itálie - Malta - Itálie 780 EUR os / 2 týdny
- Baleáry 390 EUR os / týden
- Turecko 390 EUR os / týden

10% sleva při včasné rezervaci!

AAAYacht, s.r.o.
email: info@aaayacht.cz
tel: +420 568 823 955

www.aaayacht.cz • www.aaayacht.sk

Volkswagen Crafter Kombi 35

V poslední době se stává trendem, že posádky odjíždějí na plavby společně. Pokud se jim nepodaří najít někoho, kdo vlastní vhodné auto, prostě si jej vypůjčí. Na trhu je v této kategorii více možností. V loňském roce jsme vám představili VW Multivan a nyní představíme většího kolegu ze stejného koncernu, a to VW Crafter v příplatkové verzi kombi. Motorizace, funkce, přístroje a ovládání nezaprou původ v koncernu a řadu podobných prvků je možné najít nejen ve zmiňovaném Multivanu, ale i v Passatu. To znamená vysoký komfort pro řidiče i spolujezdce, příjemné řízení a snadné ovládání, a navíc ještě lepší výhled, protože Crafter je prostě větší, ale i vyšší. Překvapení čeká vzadu. Dvě řady křesel se sklápěcími opěradly, která je možné sklopit tak, aby dlouhá cesta byla opravdu pohodlná. Křesla je možné z nákladového prostoru zcela vyjmout



nebo nastavit jejich rozmístění po celém prostoru s notnou dávkou fantazie libovolně.

V zavazadlovém prostoru v jakékoliv konfiguraci zbyde dostatek místa pro zavazadla celé posádky i pro rezervní plachty či zásoby na plavbu. A pokud zrovna nepovezete posádku či velkou rodinu, je možné využít vůz jako klasickou dodávku s objemem ložné plochy téměř 10 m³. Pod kapotou je osvědčený dvoulitrový dieslový přeplňovaný čtyřválec o výkonu 140 koní ve spojení s šestistupňovou převodovkou. Objednat



je možné i pohon všech kol 4motion. Užitéková hmotnost je 1 411 kilogramů. Během našeho krátkého testu v běžném provozu byla spotřeba pod hranicí devíti litrů. Nový Crafter je všestranné auto a výkonný pomocník a jediný, co by se dalo testovanému autu vytknout, jsou pouze jedny posuvné dveře na pravé straně.

Cena vozu začíná pod jedním milionem korun, v testované verzi byla ale celá řada příplatkové výbavy včetně přídatného topení a klimatizace, a tak se vyšplhala na 1 497 264 Kč včetně DPH.

www.vw-uzitkove.cz

YACHT CHARTER ZADAR CHORVATSKO

- Vlastní flotila plachetnic a motorových lodí
- Skvělé služby
- Vynikající hodnocení od klientů
- Slevy v r.2021
- Kompletní dezinfekce lodí

www.bruneko.com
 info@bruneko.hr | +385-98-289-293



PRENÁJOM LODÍ • KAPITÁNSKE KURZY

aqua • adrenalin • adventure
aaayacht

POZNÁVACIE A ZDOKONALOVACIE PLAVBY

- Karibik 920 EUR os / 2 týždne
- Taliancko 390 EUR os / týždeň
- Grécko 390 EUR os / týždeň
- Chorvátsko 390 EUR os / týždeň
- Taliancko - Malta - Taliancko 780 EUR os / 2 týžd.
- Baleáry 390 EUR os / týždeň
- Turecko 390 EUR os / týždeň

10% zľava pri včasnej rezervácii!

AAAYacht, s.r.o.
 email: info@aaayacht.cz
 tel: +421 944 449 384

www.aaayacht.cz • www.aaayacht.sk

Chartering Yachts and Catamarans more than 10 Years in Cuba



Platten Sailing Cuba
YACHT CHARTER • MARINA CIENFUEGOS
 Neufnachstr. 6 • D-86877 Walkertshofen (Germany) www.cuba-sailing.de
 Tel. +49 8239 959078 • Fax +49 8239 959082 eMail: info@cuba-sailing.de

BOOKINGS BY ALL MAJOR AGENCIES

VLTAVA SAILING
 vltava-sailing.cz

NÁMOŘNÍ JACHTING
 PRONÁJEM LODÍ
 PRODEJ LODÍ
 KAPITÁNSKÉ PRŮKAZY
 HAUSBÓTY

+420 721 051 795
 charter@vltava-sailing.cz

www.vltava-sailing.cz

Pronájem lodí po celém světě - dovolená na lodi, kurzy jachtingu, kapitánské průkazy...

COLINS AKCE 2021 - POPLUJTE S NÁMI 😊

- Thajsko** - březen/duben
- Kurzy jachtingu** - jaro, podzim
- Family Flotila** - Chorvatsko, 26.červen - 3.červenec
- Izolepa Cup** - Orlik, víkend 30.červenec - 1.srpna
- Slapseidon** - Slapy, sobota 14.srpen
- Champagne Cup** - Chorvatsko, 11.- 18. září
- Chorvatsko** - regatový podzim
- Řecko, Itálie** - babí léto

Zimní plavby do teplých krajín:
 Thajsko, Malajsie, Seychely, Karibik, Kuba

Colins Yacht Club
 www.cyc.cz

*Při hledání lodě na vaši dovolenou zkuste také naše ceny
 info@cyc.cz, tel.: 603835803*



Stanislav Kubíček - SAIL s.r.o.
 Tel.: +420 723 455 732, +420 603 311 390,
 E-mail: kubiceksail@seznam.cz

www.kubiceksail.cz

- Pořádání rekreačních plaveb a námořních expedic.
- Pronájem lodí / yachtcharter.
- Kapitánské služby.
- 2020/2021 v Karibiku!
- Léto ve Středozezemním moři.
- Pořádáme plavby pro skupiny i jednotlivce.



Předplatné
www.yacht.cz





Svět Aubreyho a Maturina

Čtyřiasedmdesátidílová řadová loď HMS Illustrious (vpravo) vystupuje ve čtvrtém dílu série Výprava na Mauritiis. Autor obrazu: Thomas Whitcombe.

Cyklus historických románů z britského Královského námořnictva je povinná četba pro každého, kdo má rád lodě. Odehrává se v období napoleonských válek. Netýká se však zdaleka jen válčení.

Jen málokdy se člověku stane, že dočte knižní sérii, odloží poslední svazek a okamžitě znovu sáhne po prvním. Přesně to jsem udělal, když jsem skončil s četbou závěrečného dílu románového cyklu Aubrey–Maturin. Četl jsem v elektronické čtečce Kindle, takže jsem místo hledání v knihovně či na nočním stolku jen zalistoval v e-knihách, seřazených podle jména autora. V případě dvacetidílného seriálu z dob největší slávy Královského námořnictva jím byl Angličan Patrick O'Brian (1914–2000). První knihu série, která česky vyšla pod názvem Velitel šalupy, zveřejnil v relativně vysokém věku. Bylo mu 55 let. V sepisování cyklu pak pokračoval až do své smrti. Rozepsal dokonce jednadvacátý díl.

Bohužel ho však již nestihl dokončit. Hlavními postavami série jsou důstojník britského námořnictva Jack Aubrey a jeho přítel, přírodovědec a doktor medicíny Stephen Maturin. Maturin doprovází Aubreyho na plavidlech, jejichž velení mu námořnictvo svěří, jako lodní lékař. Zatímco Aubrey je čistokrevný Angličan, Maturin má napůl irskou a napůl katalánskou krev.

Aubrey je tlustý, optimistický a společenský chlapík. Maturin je hubený a introvertní. Maturin je vzdělanec, kdežto Aubrey strávil celý život na moři a moc toho nenačetl. Na rozdíl od Maturina však má matematické myšlení a miluje astronomii. A hlavně je skvělý námořník. Maturin má



Iónská mise

naopak sklon neustále padat do vody. Příliš nechápe principy plachtění ani s ním spojené dobové válečné taktiky a všeobecně ovládání lodě. Dvojice se proto skvěle doplňuje.

Česká vydání

O'Brianova cesta mezi světové literární superhvězdy byla pomalá. První díl cyklu, v originále *Master and Commander*, se sice prodával, nebyl to ale žádný hit. Okruh fanoušků však postupně rostl a z dobrodružství Aubreyho a Maturina se stala kultovní záležitost. Dnes najdete na webu množství stránek se seznamy postav, lodí, mapami nebo vysvětlivkami technických detailů ovládání velkých plachetnic z přelomu osmnáctého a devatenáctého století. Vychází i knižní průvodci světem válečného námořnictva, jak ho zachytil Patrick O'Brian.

U nás vydává sérii nakladatelství Talpress. Momentálně je u třináctého dílu *Pozdravná salva* (v originále *The Thirteen-Gun Salute*). Česky vydalo třeba kultovní sérii *Úžasná Zeměplocha* dalšího Angličana Terryho Pratchetta. Její překlad do češtiny přitom zpočátku mnozí znalci žánru považovali za zhola nemožný.

Talpress používá i krásné obálky od britského malíře Geoffa Hunta. Specializuje se na námořní témata. Jeho ilustrace si s dobrodružstvími Jacka Aubreyho a Stephena Maturina spojují fanoušci na celém světě. Fanouškovská základna u nás nejspíš není tak velká jako v zahraničí. Časem se to však může změnit.

Realismus především

Cyklos Aubrey–Maturin je postavený na historické věrnosti a citu pro detail. Patrick O'Brian ho dokonce v předmluvě jedné z knih označuje za pastiš. Znamená to napodobeninu nějakého uměleckého díla od jiného autora. Dobrý příklad literární pastíše jsou povídky o Sherlocku Holmesovi, které napsali po smrti Arthura Conana Doylea jiní spisovatelé. Podobné je modernější slovo fanfiction, které používají třeba autoři amatérských příběhů ze světa Harryho Pottera. V O'Brianově případě jsou slova o pastiši spíše projevem přehnané skromnosti. Je ale pravda, že v mnoha knihách dosadil svého kapitána Jacka Aubreyho na místo skutečných důstojníků britského námořnictva. Například děj první knihy je z velké části zaměnitelný s dobrodružstvími slavného kapitána Thomase Cochrana. Aubrey zažívá podobné trampoty jako Cochrane i v dalších knihách. Ve čtvrtém dílu s názvem *Výprava na Mauritius* (*The Mauri-*



H.M.S. SURPRISE

tius Command, 1977) zase Aubrey převezme úlohu britského komodora Josiase Rowleyho. Mnoho postav, které v knihách vystupují, skutečně žilo.

HMS SURPRISE

Podobné je to s loděmi. V knihách většinou vystupují opravdová plavidla. Čas od času si však O'Brian nějakou loď vymyslí, změní dobu, kdy byla v aktivní službě, případně ji umístí někam, kde se ve skutečnosti nepohybovala. Třeba fiktivní briga HMS SOPHIE, která hraje hlavní roli v první knize, je stejná jako Cochraneova HMS SPEEDY. Děj mnoha knih se odehrává na palubě

osmadvacetidělové fregaty HMS SURPRISE, která skutečně existovala. Původně patřila francouzskému námořnictvu. Byla spuštěna na vodu v roce 1794 jako UNITÉ. O dva roky později ji však ukořistila britská fregata HMS INCONSTANT. V Královském námořnictvu dostala UNITÉ nové jméno. Proslavila se opětovným ukořistěním britské fregaty HMS HERMIONE, jejíž posádka se vzbouřila a odlpula s ní do španělského přístavu Puerto Cabello. Osudy O'Brianovy SURPRISE se od té skutečné nakonec v mnohém liší, nechci tu ale vyrazovat děj knih a kazit čtenářský zážitek.

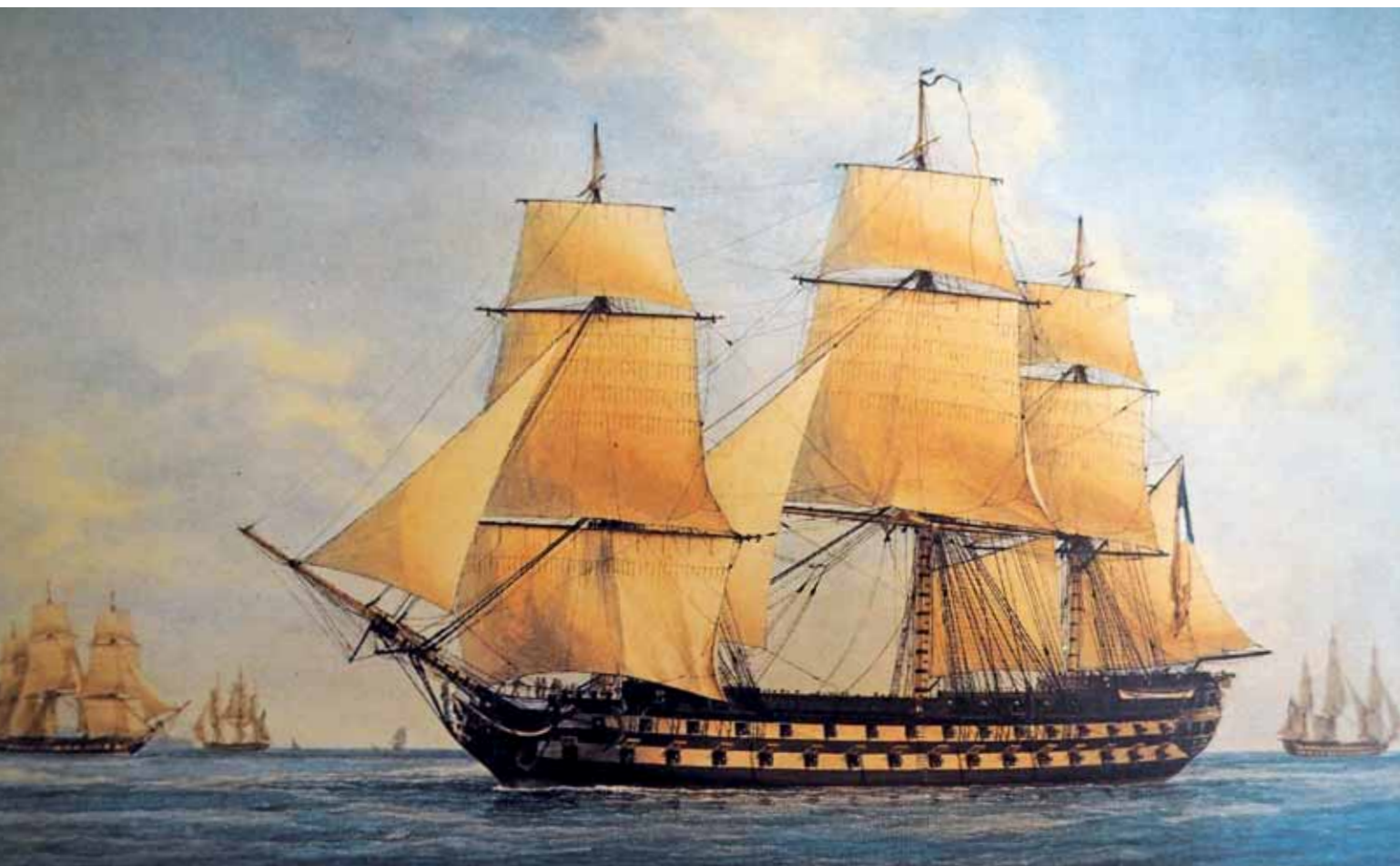
Hodně čtenářů si možná vzpomene na film, který podle O'Brianových knih vznikl v roce 2003. U nás se promítal pod názvem *Master & Commander: Odvrácená strana světa*. Loď, která ve filmu představovala HMS SURPRISE, je ve skutečnosti replika jiné fregaty z přibližně stejného období, HMS ROSE. Postavila ji kanadská loděnice Smith & Rhuland v roce 1970. Filmaři ji před natáčením důkladně přestavěli.

Suchý humor

Dnes ji vlastní námořní muzeum v San Diegu a nese oficiální jméno HMS SURPRISE. Zkratka HMS je samozřejmě jen na efekt. Loď nikdy nebyla zapsaná v rejstříku britského námořnictva. Mimochodem, v loděnici Smith & Rhuland vznikla také replika HMS BOUNTY, která se objevila ve filmu z roku 1962. Bohužel v roce 2012 se potopila v hurikánu Sandy. Film *Master & Commander* je povedený. Sám jsem se na něj podíval,



S dvaatřicetidělovou původně francouzskou fregatou HMS Magicienne se rovněž setkáme ve *Výpravě na Mauritius*. Obraz Roberta Dodda zachycuje její souboj s francouzskou fregatou Sibylle, během něž přišla o stěžně.



Osmdesátidělová francouzská řadová loď Robuste vystupuje v osmém dílu lonská mise. Autor obrazu: Antoine Roux.

až když jsem dočetl celý cyklus. Jak už to ale bývá, když člověk napřed čte knihu(y) a pak vidí film, byl jsem přece jen trochu zklamaný. Děj filmu je krátká epizoda odvozená z několika různých knih série. Proto v něm chybí velké množství postav a lodí. Uvědomuji si, že se film jinak natočit nedal. Uznávám, že dopadl opravdu dobře. Stejně jsem však čekal trochu víc. Rovněž se mi zdálo, že i když je loď na plátně často, mnoho záběrů vypadá jako natočených spíš ve studiu než na její palubě. Jsou to ale jen detaily.

Jedna z věcí, kterou se do filmu nepodařilo přenést, a nejspíš to ani není možné, je O'Brianův specifický smysl pro humor. Je totiž extrémně suchý a musíte si dávat pozor, abyste ho nepřehlédli. Pokud si ho však všimnete, stojí za to. V knihách najdeme dva hlavní prameny komických situací. První je Maturinova neschopnost pochopit cokoli, co se nějak týká lodí a plavby, ačkoliv strávil polovinu života na moři. Druhý je svéráznost kapitána Aubreyho.

Aubreyismy

Čtenáři Patricka O'Briana sbírají takzvané „aubreyismy“. Jsou to humorné výroky, které

vznikly kapitánovou interpretací klasické literatury, anglických přísloví, případně čehokoliv dalšího, s čím se snaží nějak poradit. V prvním dílu třeba Aubrey prohlásí „Mám žízeň jako Achilles, ne, jako Andromaché.“ Znalci řeckých bájí a pověstí ale dojde, že asi nemyslel hrdinu trojské války ani manželku jeho soupeře Hektora. An-

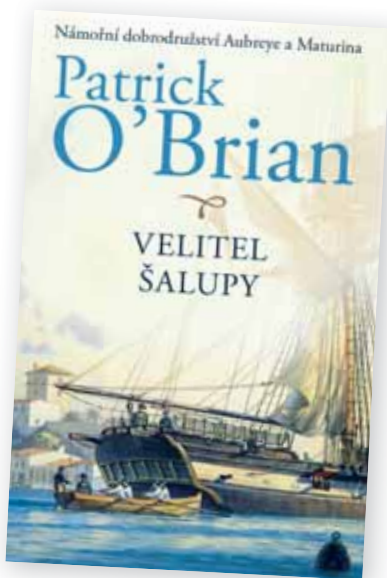


Na vlnách Baltu

dromaché toho v životě musela hodně vytrpět. Je však skoro jisté, že si ji Aubrey spletl spíše se zlořečeným králem Tantalem. Ten byl za své strašlivé zločiny po smrti odsouzen ke strašlivým mukám. Stál po kolena ve vodě, ale když se chtěl napít, voda zmizela. Jinde Aubrey popisuje, jak neměl práci na moři a musel čekat, až mu námořnictvo nějakou přidělí. „Tenkrát jsem si myslel, že jsem opravdu vyřízený – je po kariéře, jsem degradován, běda, ubohý Borwicku. Strávil jsem osm měsíců na břehu, stejně zločinný jako ten chlap v té hře, chodil jsem do města, kdykoliv jsem si to mohl dovolit, což nebylo moc často, a trčel jsem v tom zatraceném předpokoji na Admiraltě.“

Ženské postavy

I když Aubreyemu nikdo do hlavy nevidí, zdá se, že chlápkem z té hry myslel Hamleta, královice dánského. Borwick je proto nejspíš Yorick z proslulé scény, kde Hamlet mluví k lebce („Běda, ubohý Yorick, toho jsem znal, Horácio.“) Patrick O'Brian byl velmi sečtělý. Nade vše obdivoval svou krajanu Jane Austenovou (1775–1817), která napsala např. knihy Pýcha a předsudek, Mansfieldské panství nebo Rozum a cit. Údajně



Velitel šalupy

se to dá poznat z O'Brianova stylu. Sám to nemohu potvrdit, ani vyvrátit, neboť s dílem Jane Austenové nejsem obeznámen.

Pochopil jsem, že stěžejním problémem, který řeší její hrdinky, je, jak dosáhnout sňatku. Je to problematika, jež mě dosud minula. Patnáctá kniha cyklu, Clarissa Oakes, dokonce vyšla ve Spojených státech jako The Truelove. Americkému nakladateli se totiž původní O'Brianův název zdál příliš Janeovsko Austenovský. Truelove je jedna z lodí, které v knize vystupují. Titul (česky doslova Pravá láska) se hodí i k zápletce.

Troufám si prohlásit, že zatímco knihy Jane Austenové nejsou moc zajímavé pro mužské čtenáře, knihy Patricka O'Briana by se ženám líbit mohly. Je v nich spousta ženských postav. Kupodivu se dají potkat i na palubách lodí, nejen na souši. Jedna z nich, Diana Villiers, je typická femme fatale. Nezádá si



S osmatřicetidělovou fregatou HMS Pomone se setkáme v devatenáctém dílu, který se anglicky jmenuje The Hundred Days. Autor obrazu: Thomas G. Dutton

s Nefernefernefer z Egyptana Sinuheta nebo Natašou Rostovovou z Vojny a míru.

Ačkoliv se knihy odehrávají za války, což ženy (ale ani některé muže) nemusí vždycky bavit, v mnoha dílech se válčí jen málo. Důležitá je i cestovatelská a přírodovědná tematika, případně líčení dobových společenských poměrů. Cyklus

určitě stojí za zkoušku. Kvalita jednotlivých děl pochopitelně kolísá. Některé jsou trochu zábavnější než jiné. I knihy, které mě bavily o něco méně, však mají pořád velmi vysokou úroveň.

www.talpress.cz

Text Radek John

Ilustrace Talpress a archiv Yacht

inzerce

PIÑOS YACHT

NÁMOŘNÍ JACHTING

- **AUTORIZOVANÝ PRODEJ LODÍ**
ZASTUPUJEME NEJVĚTŠÍHO DEALERA V EVROPE
NEJKOMPLEXNĚJŠÍ NABÍDKA NA TRHU
- **JACHTY A KATAMARANY**
BAVARIA, DUFOUR, BENETEAU, JANNÉAU,
ALUBAT LAGOON, FONTAINE PAJOT
- **MOTOROVÉ LODĚ**
BAVARIA, TRAWLER
- **FINANCOVÁNÍ Z CHARTERU**
ZARUČENÝ VÝNOS - ŽÁDNÉ KAMPELČKY
- **CHARTER - KAPITÁNSKÉ ZKOUŠKY**

ŠIROKÁ 6, 110 00 PRAHA 1 - JOSEFOV
TEL./FAX: +420 222 310 129
MOBIL: +420 602 254 932
CHARTER@VLTAVA-YACHT.CZ

IGOR PIÑOS
ZNÁME CO PRODÁVÁME!

VYHRADNÍ ZÁSTUPE



Seawolfcup 2020

More 55 a posádka Tomáše Vohradského

Na závěr letošní jachtařské sezóny se v Chorvatsku uskutečnila již 24. regata Seawolfcup. Na startu se nakonec sešlo dvacet devět lodí. V situaci, kdy do poslední chvíle nebylo jasné, zda bude vůbec možné cestovat, a kdy se situace v Česku dostávala zcela mimo kontrolu, je to velký úspěch organizátorů a obdiv patří i odhodlání všech skoro sto osmdesáti jachtařů, kteří se regaty zúčastnili.

Seawolfcup vznikl před patnácti lety jako regata pro přátele a studenty zakladatele společnosti Seawolf, Honzy Wolfa. Postupně se počet účastníků rozrostl z původních tří na třicet posádek na startu. Letošní ročník byl v mnoha ohledech zvláštní. Kvůli nařízením chorvatské vlády i kvůli zdravotnímu rozumu byla výrazně omezena mož-

nost setkávat se na společenských akcích a úvodní setkání kapitánů a posádek se odehrálo s neobvyklými rozestupy mezi kapitány a bez účasti posádek. Další zvláštností byla divize More 55, zastoupená pěti loděmi této chorvatské loděnice. A jednoznačným oživením byla i účast dvou kapitánů, kteří jeli závod sólo.

První závodní den pořadatelé bedlivě sledovali sílu větru. Nakonec byla první rozjíždka odstartována ve velmi slabém větru, který svědčil menším lodím. Šestnáctimetrové More 55 sice hned od startu vedly, ve výsledku se však ukázalo, že kvůli handicapu nemohly menším lodím konkurovat. More 55 kapitána Jana Pokorného projela trasu za pět hodin a pět

minut, druhá v pořadí More 55 kapitána Karla Žihly dojela o třináct minut později. Velkým překvapením byla ale třetí loď v pořadí. Kapitán Michal Kelemen byl v cíli na lodi Elan E4 o dvanáct minut za druhou More 55. Účast dvou slovenských posádek byla ozdobou letošního Seawolfcupu a speciálně posádka Michala Kelemena si vedla fantasticky.

Tradiční večerní setkávání musela být na poslední chvíli zrušena, a tak se posádky sešly opět až další ráno na startu, tradičně u majáku Prišnjak. Vítr opět nebyl nijak výrazný a opět nepřál velkým lodím. I tak po obdivuhodné jízdě dojela opět na prvním místě loď More 55 kapitána Pokorného, na druhém místě však tentokrát dojela loď Elan E4 kapitána Kele-



Po celou dobu panovalo příjemné slunečné počasí.



Vítěz divize single Jan Onheiser

mena. Slovenská posádka prokazovala po celou dobu obrovské schopnosti a zkušenosti a mířila od začátku za jednoznačným vítězstvím v divizi Elan. Třetí v pořadí More 55 kapitána Žihly dojela o pouhých dvacet tři vteřin za druhým v pořadí.

Seawolfcup se jezdí od počátku jako třídenní. Většina posádek i po závodě zůstává do konce týdne, pro mnohé námořníky je však výhodné, že se mohou ještě na konec týdne vrátit do práce. Většina posádek se chtěla po letošní sezóně ještě nabažit moře a zůstávala i po závěrečném dni. Poslední, úterní rozjíždka byla opakováním první. Ve slabém větru opět dominovala More 55 kapi-



Letos byly na Seawolfcupu poprvé povoleny genakry.



Na závodě se sešlo rovnou pět posádek More 55.

tána Pokorného. Po deseti minutách ji následovala More 55 kapitána Žihly a o osm minut později i Elan E4 kapitána Kelemena.

Divize Elan i divize More měly jasné vítěze od prvních minut celého závodu. Kapitán Pokorný dokázal v divizi More 55 zvítězit o padesát minut! Se stejným náskokem zvítězil i Michal Kelemen v divizi Elan. Divizi Bavaria jednoznačně

kralovala posádka Vládi Šimčíka na lodi Bavaria 42 Match s náskokem hodiny a půl na další posádku v pořadí. Oblíbené lodě Oceanis 38.1 nemohly konkurovat závodním lodím a dojížděly pochopitelně až v druhé polovině závodního pole. Přesto i tato divize měla jednoznačného vítěze. Kapitán René Vondráček dokázal na druhé lodi v pořadí získat přes tři čtvrtě hodiny. Ve sledované a obdivuhodné divizi „Solo sailing“

se jasně ukázala síla zkušeností. Honza Onheiser jako velmi zkušený jachtař dokázal závod dokončit o pět a půl hodiny před Davidem Szabo, který však ani přes jednoznačné poslední místo ve všech rozjíždkách ani jednu etapu nevzdal a statečně bojoval do úplného konce.

Divize tedy znaly své vítěze a zbývalo všechny časy přepočítat podle koeficientů ORC a zjistit,



Nejoblíbenější lodě byly Elan E4.



Posádka kapitána Lubora Alexe



Na lodi kapitána Jaroslava Zemana panuje vždy dobrá atmosféra.



Při zadobočních kursech byly genakry velkou výhodou.

kdo vyhrál celkově. Přepočty jsou vždy složité a dokážou velmi výrazně zamíchat výsledným pořadím, zvláště při slabém větru a při přepočítávání lodí tak odlišných. To se ukázalo i tentokrát. Ve startovním poli se totiž skrývalo velké překvapení. Kdysi páteřní loď First 35, která byla vždy první volbou většiny účastníků předchozích Seawolfcupů, byla letos zastoupena jednou jedinou lodí. A ta dojížděla nepozorována pokaždé

do osmého místa. A v součtu časů po přepočtu dokázala tato loď kapitánů Jirky a Iwany Doubkových celý letošní ročník Seawolfcupu vyhrát.

Seawolfcupy se konají v normálních podmínkách dvakrát ročně. Nejinak tomu bude i v roce 2021. V pořadí již dvacátý pátý Seawolfcup odstartuje opět z Murteru 8. května 2021 a již nyní je přihlášeno patnáct posádek. Nezbyvá

než si přát, aby vše, co letošní rok tak neblaze ovlivnilo, bylo již za námi a my jsme mohli opět volně a bez obav cestovat, plavit se po mořích, závodit, a hlavně setkávat se s ostatními na akcích, jako je Seawolfcup.

Text Matouš Outrata

Foto SeaWolf

www.seawolf.cz



Honza Wolf Seawolf uprostřed

Miluji moře

Chtěl jsem být pořád v jeho blízkosti. Potápěl jsem se v něm, plul na jeho vlnách a nepřestával žasnout nad tím, co o něm ještě nevím. Všechno, co jsem dělal, jsem směřoval k tomu být mu nablízku. Proto jsem se rozhodl mít vlastní jachtařský závod.

Zpočátku jsem řekl svým známým. První Seawolfcup jely tři lodě. Druhý sedm. Společně s přáteli a známými jsme vymýšleli, jaký závod bychom chtěli mít, jaký by přinášel co nejvíce radosti. Někde jsem četl, že člověk je zrozen proto, aby byl šťastný. A tak vznikl Seawolfcup for fun. Pro všechny. Pro začínající kapitány, kteří chtějí být lepší a okoukat

od zkušenějších pár bocmanských triků. Pro staré mořské vlky, kteří chtějí ostatním, ale i sami sobě ukázat, jak umí s mořem a s lodí žít a dýchat. Pro obyčejné lidi, kteří možná někdy četli či viděli na obrazovkách jachetní závod a chtějí zažít tu zvláštní divokou nespoutanou radost, když loď letí po vlnách s větrem o závod a voda stříká na všechny strany. Pro všechny ty, kteří vědí, jak silné je setkat se s opravdovostí a přátelstvím, kde společným jmenovatelem je moře. Proto všechno a také proto, abych u toho mohl být, jsem založil Seawolfcup for fun.

Letos jsme jeli 24. ročník, bylo nás celkem 29 lodí a to i přes omezení, která nám život připravil. Když se ohlédnu zpět na těch 23 minulých ročníků, jsem rád, že jsem nezůstal sám, komu se má myšlenka líbila. Jsem za to vděčný všem, kdo mi od začátku pomáhali a pomáhají. Přicházejí s novými myšlenkami a nápady, jak udělat Seawolfcup lepší. Vždyť sám bych to nikdy nedokázal. Jsem rád, že vedle mě stojí můj syn. Co víc si mohu přát. Snad jen pět sáhů vody pod kýlem a klidné moře. Všem přeju, aby si našli ten správný přístav, já už ho našel.

Honza Wolf Seawolf



Grand Soleil 50 ZLATAN s českou posádkou na palubě skončila v závodě na pěkném 20. místě v ORC a 4. ve své kategorii – Foto Rolex / Carlo Borlenghi

Na letošní 41. ročník Rolex Middle Sea Race jsme vyrazili z Prahy autem do Chorvatska ve středu 7. 10. ve složení Lukáš Tatek, Ondřej Pražský, Martin Cicvárek a Jan Mareš (Gaboun). Později na Maltě se k nám měl připojit kamarád a spolumajitel naší lodi ZLATAN (Grand Soleil 50) Vláda Szabo.

Česká posádka na Rolex Middle Sea Race 2020

Ve čtvrtek 8. 10. jsme brzy ráno dorazili do přístavu, kde nás čekal náš ZLATAN připravený k vyplutí. Dokoupili jsme zásoby na cestu, vyřídili potřebnou dokumentaci s chorvatskými úřady a okolo jedenácté hodiny dopolední jsme vypluli na 650 Nm dlouhou plavbu na Maltu. Předpověď počasí hlásila příznivý SZ až S vítr po většinu naší plavby. Mírně nás tlačil čas, jelikož v závěru plavby u Malty hrozilo špatné počasí, pokud tam nebudeme dostatečně rychle. Plavba probíhala v zásadě hladce, až na to, že se nám hned první noc podařilo na-

škubnout zcela novou hlavní plachtu v místě dotyku horního sálingu. V mezinárodních vodách jsme měli štěstí a podařilo se nám ulovit dva pěkné tuňáky. To nám zvedlo náladu a naplnilo naše břicha i lednici.

Na Maltu jsme dorazili v neděli okolo 23:00, přistáli jsme před Royal Malta Yacht Club (organizátor závodu) a usnuli jsme tvrdým spánkem, po 650 Nm jsme byli všichni docela unaveni. Ráno jsme přistoupili k administrativním a technickým záležitostem, které jsou podmínkou

účasti v závodě. Na první pohled nic, 6 stránek a vyplnění a podepsání několika dokumentů. Dále je nutné připravit loď na závod. Všechny plachetnice, které se chtějí zúčastnit Rolex Middle Sea Race, musí splňovat přísné regule pro Off-shore Races Category 2, což zahrnuje požadavky na komplexní bezpečnostní vybavení lodí.

Pro představu mohu zmínit některé náležitosti, které nejsou obvyklým standardem při běžných dovolenkových plavbách, počínaje vhodným záchranným ostrůvkem, EPIRB bóji, AIS a kompletní sadou bouřkových plachet v oranžové barvě. Přísné jsou také požadavky na záchranné prostředky umístěné na zádi lodí. Nově je součástí povinného vybavení osobní AIS lokátor. Lokátor je velký pokrok pro zajištění bezpečnosti posádek při obdobných závodech a offshore plavbě vůbec. Každá loď je přímo na svých přístrojích schopna lokátor sledovat, a lze tedy provést účinnou záchranu z moře i v noci nebo za zhoršených podmínek.

Start závodu byl naplánován na sobotu 17. 10. v 11:00. Veškeré náležitosti potřebné pro start se nám podařilo splnit. Náš ZLATAN byl dobře připraven! Většina naší pětičlenné posádky se zúčastnila Rolex Middle Sea Race již v roce 2017 a bohužel se nám tehdy nepodařilo závod do-



Stromboli

končit. Z důvodu nepříznivého počasí jsme byli nuceni ze závodu odstoupit v jeho průběhu. Naším společným cílem pro ročník 2020 bylo udělat maximum pro dokončení závodu v limitu a samozřejmě se pokusit zajet nejlepší možný výsledek.

Na startu letošního ročníku bylo 50 lodí, tedy značně menší počet oproti předchozím ročníkům, kdy se účastnilo i 150 lodí. Každopádně je skvělé, že se závod i za současné situace s koronavirem podařilo zrealizovat. Oproti ročníku 2017, kdy se účastnilo i velké množství lodí a posádek řekneme ne zcela závodního charakteru, bylo vidět, že naprostá většina letošních lodí a posádek jsou profesionální týmy na závodních lodích.

Předpověď počasí předpokládala velice dobrý severozápadní vítr o síle 15–20 kn pro start závodu a na první část plavby k Sicílii. Dále jsme očekávali problémy se slabým větrem na cestě k Mesině, ale ještě to vypadalo celkem dobře. Problémy s bezvětřím a slabým větrem vycházely na otočný bod, kterým je sopka Stromboli, a následně na celé Tyrhénské moře. To v nás vzbuzovalo skutečné starosti a zasávalo v nás pochyby, zda vůbec budeme schopni závod dokončit do stanoveného limitu v pátek 23. 10. do 18:00. Od západního výběžku Sicílie dolů na jih směrem k ostrovu Pantelleria a dále k ostrovu Lampedusa předpověď předpokládala protivítr do maximálních 26 uzlů, který měl pozvolna slábnout pro závěrečnou část zpět k ostrovu Malta.



Česká posádka ve složení Lukáš Tatek, Ondřej Pražský, Martin Cícvárek, Jan Mareš a Vláda Szabo

Start závodu byl zahájen tradiční palbou z děl v Grand Harbour. Podařilo se nám odstartovat bez obtíží, zvláště pokud přihlédneme k nervozitě kapitána i posádky. Po zdolání druhého otočného bodu před St. Julians jsme zamířili na sever k Sicílii. Na předoblační vítr o rychlosti okolo devíti uzlů se nám nejelo špatně a za soumraku jsme dorazili k Sicílii. Horší chvíle měly následovat. Za téměř bezvětří jsme se celou noc probojovávali směrem na sever k Mesině. Tam jsme se dostali okolo 11:00 dopoledne. Bohužel

v důsledku velmi slabého větru a silného protiproudu o síle šest uzlů jsme asi čtyři hodiny křižovali u pobřeží na šířce 70–100 metrů přes Mesinu. Na první pohled nemožné se nakonec podařilo, ale stálo nás to spousty sil a bohužel i drahocenného času. Postupně slábnoucí vítr nám dával opravdu zabrat a k otočnému bodu – sopce Stromboli – jsme se dostali v neděli večer okolo 23:00. Bohužel vítr zeslábl na pouhé 2–3 uzly a to je pro všechny jachtaře trochu noční můra. Pro naši cca patnáct tun vážící



Během závodů se počasí střídalo jako na houpačce.



Další otočný bod a vítr nikde

plachetníci jsou to podmínky opravdu nepříjemné a bylo pro nás nesmírně náročné udržet alespoň nějaký směr a rychlost. Sopka Stromboli nás alespoň trochu potěšila neokoukatelným představením – opakovanými erupcemi v průběhu celé noci, které doprovázelo dunění a viditelné splazy tekoucí lávy.

V pondělí ráno jsme byli pouze několik mil západně od Stromboli. Boj v bezvětří pokračoval v průběhu celého pondělí a opravdu nejhorší situace panovala v noci z pondělí na úterý, kdy jsme byli dokonce nuceni na několik hodin stáhnout hlavní plachtu. Mírné vlnění moře a na prosté bezvětří házely plachou ze strany na stranu a bohužel způsobily poškození na jednom z úchytů, který se vytrhl z drážky na stěžni. Konečně v úterý dopoledne nastala změna a začal velice pozvolna foukat mírný vítr z předoboku. Nandáváme genakr a jsme všichni opravdu šťastní, že jsme se opět začali pohybovat směrem k cíli. Po setmění vítr zesílil až na nějakých 18 uzlů. To už se řítíme s genakrem na boční vítr temnou nocí rychlostí okolo 9 až 10 uzlů a v noci z úterý na středu točíme severozápadní pobřeží Sicílie. Ještě nás za otočným bodem trochu potrápilo bezvětří způsobené lokálními podmínkami, ale daří se nám z toho celkem rychle dostat. Ve středu před svítáním již míříme k ostrovu Pantelleria na maximální stoupačku proti vlnám a větru do 22 uzlů. Bylo skvělé, že jsme od Sicílie k ostrovu Pantelleria mohli jet téměř přímo a nemuseli křížovat. Každě

dopádně už na celé posádce byla znát veliká únava a nevyspání, podmínky na palubě byly v maximálním náklonu náročné. Kafe si člověk prostě neuvaří a jít na toaletu lze přirovnat k akrobatickému výkonu.

Ve středu večer točíme ostrov Pantelleria a míříme na poslední otočný bod – ostrov Lampedusa. Bohužel to je 80 Nm přesně proti větru a vlnám. Celou noc křížujeme temnou nocí a sledujeme soupeře na radaru. Občas nám vlna přeletí přes příď, a tak jsme všichni mokří a s nařazeným drinkem. Ranní svítání. Konečně. To nám dává novou energii a s lepší náladou točíme Lampedusu a jedeme závěrečnou část plavby směrem na Maltu. Celý čtvrtek jedeme na stoupačku za celkem příjemných podmínek v dobrém kurzu do průlivu mezi Maltou a ostrovem Gozo. Kvůli slábnoucímu větru dojíždíme do průlivu až ve čtvrtek večer před půlnocí. Do cíle nám zbývá po uplutí 800 Nm už pou-



Tuňák ulovený v mezinárodních vodách při přeplavbě z Chorvatska na Maltu oživil jídelníček.



ZLATAN čeká na start v Royal Malta Yacht Club.



Autor během přeplavby na start na Maltě

hých 10 Nm a opravdu už se těšíme na konec. Bohužel na severní straně Malty nás potrápilo další totální bezvětrí. S vypětím sil se nám podařilo dokončit závod v pátek nad ránem.

V průběhu celého závodu jsme se střídali obvykle po čtyřech hodinách tak, že dva z posádky závodili a dva odpočívali. Pátý člen posádky byl obvykle připraven v kokpitu, kdyby ti dva ve službě potřebovali pomoc s nějakou nenadálou situací. Po dokončení závodu zavládla v celém týmu obrovská spokojenost. Skončili jsme jako 4. loď v naší skupině a v ORC na 20. místě.

Samozřejmě jsme nešli bezchybně a víme, co příště zlepšit a udělat tak, aby byl výsledek ještě lepší. Ale to je vývoj. Pro všechny zájemce do příštích ročníků mám pár rad. Je třeba věnovat velkou pozornost přípravě lodi pro splnění podmínek organizátora

a vyčlenit si dostatečnou časovou rezervu pro doplutí, přípravu i odplutí zpět. Odměnou je nezapomenutelná atmosféra jednoho z nejprestižnějších jachtařských závodů ve Středomoří.

Díky patří celému týmu za vynikající výkon a nasazení.

Text Lukáš Tatek
Foto autor, posádka lodi ZLATAN
a Rolex / Carlo Borlenghi

Video



K vodě i na hory!



PRODEJ • SERVIS
PRONÁJEM

☎ 777 656 272

www.bluerent.cz



Vendée Globe odstartoval podle plánu

Krátce po startu

Start nejtěžšího a nejdelšího závodu na světě proběhl podle plánu 8. listopadu. Start byl dvakrát odložen o pár desítek minut kvůli mlze, která se těsně před plánovaným startem začala z moře rozlévat nad záliv před marinou Les Sables d'Olonne. Měli jsme příležitost vše sledovat v přímém přenosu, a především odjezd závodníků od mola byl velmi emotivní.

Samotný start proběhl ve 14:20, a přesto, že odhadovaný čas závodu je pro nejrychlejší lodě okolo 70 dnů, zkušený, ale poněkud přemotivovaný Louis Burton odstartoval o pár vteřin dříve. Znamenalo to tvrdý trest. Tím je povinnost zastavit plavbu na pět hodin a pokračovat od stejného bodu, a to nejpozději severně od Lisabonu. Louis Burton čekal na okamžik, až se ocitne ve slabém větru, a trest po nahlášení pořadatelům

vykonal. Nicméně ztráta to byla velická. Na startu foukalo téměř ideálních 10–12 uzlů a moře bylo hladké. Na start závodu ideálně dlouhého 24 296 námořních mil se vydalo všech 27 mužů a 6 žen. Tempo po startu udávala jedna z nejnovějších lodí CORUM L'É-PARGNE s Nico Trouselem na palubě, následovaná Jérémie Beyou na CHARALU. Shodou okolností to jsou lodě, které budou mít v nejbližších dnech velké potíže.

CHARAL a Jérémie Beyou, jeden z favoritů, byl nucen vrátit se do Les Sables d'Olonne poté, co bylo u jeho lodě poškozeno kormidlo a zlomená zadní vzpěra. Beyou byl v té době již více než 600 námořních mil od Les Sables d'Olonne. Pravidla závodu nechávají startovní čáru otevřenou deset dní od startu, tedy do středy 18. listopadu ve 14:20 hodin. Podpůrný tým nakonec dokázal loď opravit a CHARAL se vrátil do závodu se ztrátou 9 dní a téměř 3 000 Nm.

Již dříve se musel vrátit Fabrice Amedeo na NEWREST – ART & FENÊTRES. Ten se však do závodu stihl vrátit dříve jen se ztrátou okolo 600 Nm a v době uzávěrky, 12. den závodu, již figuroval na 30. místě a ztrátu doháněl. Zatím nejhůř dopadla loď CORUM L'ÉPARGNE. Necelých 200 Nm severozápadně od Kapverdy hlásil kapitán Nico Troussel ztrátu stěžně. Nehoda našťastí proběhla bez zranění a 11. den závodu se bezpečně dostal na Kapverdy. „Stalo se to těsně před roze-

dněním, kdy jsem spal v kajutě a bylo obtížné uklidit loď a dostat zbytky stěžně do vody, aby nepoškodil loď. Moře bylo poměrně rozbouřené. Když se mi to povedlo, zůstala jen prázdnota.“

Na závodníky čekala tvrdá prověrka hned čtvrtý den závodu, kdy museli projet tropickou bouří Theta nebo ji objet. V bouři závodníci hlásili vítr přes 50 uzlů. Překvapením první desetiný závodu bylo vedení veterána



Clarisse Cremer, jedna z 6 žen v závodním poli, oslavuje přeplutí rovníku.

závodu, 61letého Jeana Le Cama, který startuje na své páté Vendée Globe na poměrně staré lodi bez foilů. Bouře Theta si vybrala svoji daň v podobě poškozené hlavní plachty u japonského závodníka Kojira Shiraishiho a řady dalších poškození.

Vendée Globe zatím v celé historii závodu dokončilo pouze 89 námořníků.

Alex Thomson na lodi HUGO BOSS překročil rovník ve středu 18. listopadu ve 13:19 UTC po 9 dnech, 23 hodinách a 59 minutách již na prvním místě a zhruba polovině závodníků se také podařilo překonat rovník, aniž by uvízli v obávaných rovníkových tišinách. Thomson o této části závodu řekl: „Rozhodně jsem očekával, že začátek závodu bude tvrdý. Ale že to bude až tak náročné, jsem nečekal. Během mých předchozích čtyř startů jsem tak složité podmínky, měnící se systémy počasí a pak tropickou bouří ještě nezažil.“

Dvanáctý den závodu se čelo závodu dostalo 325 Nm od Salvadoru v Brazílii a Thomson stále vede následovaný dvojicí francouzských soupeřů Thomas Ruyant (LINKEDOUT) a Charlie Dalin (APIVIA). Pokud se vyplní model po-



Alex Thomson dvanáctý den závodu stále v čele





CHARAL a Jérémie Beyou odstartovali podruhé devátý den závodu se ztrátou téměř 3 000 Nm.

časí z 12. dne závodu od meteorologa Vendée Globe Christiana Dumarda, první tři lodě mohou získat náskok až dva dny.

V přenosu z paluby odpovídal Thomson na dotazy ohledně detailů z jeho plavby v kajutě. „Pokud jde o teplo, řekl bych, že je zde chladněji než venku. Stejně jako ostatní pijí přibližně čtyři litry vody denně. Byl to boj zůstat hydratovaný, ale za poslední den se to zlepšilo. Snažím se spát, jak je to jen možné, stále cítím spánkový dluh, takže kdykoli

cítím nutkání, kdykoli můžu, položím hlavu a usnu. Také stravování je pro mě neustálý proces. Jakmile jdu kolem skříně, беру si malé občerstvení nebo nějaké jídlo.“

Thomson v čele se i nadále drží asi 40 mil jižněji od svých soupeřů a trio vedoucích závodníků má 12. den závodu náskok 160 Nm na čtvrtého Jeana Le Cama a kapitána ze Saint Malo Louise Burtona na BUREAU VALLÉE. Burton závodí na IMOCA 60, která drží dosavadní rekord 74 dní 3 hodiny z minulého ročníku.

Pokud jste dočetli až sem, tak vám určitě doporučuji závod sledovat online. Ale předpokládám, že to stejně děláte. Dojezd vedoucích závodníků můžeme očekávat ve druhé polovině ledna. Tak jen pro jistotu www.vendeeglobe.org.

Text Daniel Guryča

Foto Vendée Globe, Jean-Marie Liot, Olivier Blanchet, DR, Bernard Le Bars Fabrice Amedeo, Ari Huusela, Clarisse Cremer, Alex Thomson Racing



Lodě IMOCA 60 dosahují běžně rychlosti přes 20 uzlů.



Jedna ze starších lodí bez foilů MERCI

Předplaťte si WINE & Degustation

Předplatné 890 Kč/rok (10x), doručení časopisu do Vaší schránky



VÝHODY PRO PŘEDPLATITELE

KE KAŽDÉMU PŘEDPLATNÉMU

BONUS 300 Kč
na kurzy Vinařského Institutu
(www.vinarskyinstitut.cz)

- získáte časopis za zvýhodněnou cenu
- získáte zdarma vstup na veletrh WINE PRAGUE 2021
- doručíme vám časopis WINE & Degustation až domů
- ušetříte až 33 %

KE KAŽDÉMU PŘEDPLATNÉMU

BONUS 300 Kč
na kurzy WSET
(www.mkm.cz/kurzy-wset/wset)



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

www.w-d.cz

Také digitální verzi můžete objednat na www.w-d.cz/e-shop/predplatne



MOBIL

ONLINE

TABLET

Úspěch třídy 29er v sérii Eurocup 2020



České posádky lodní třídy 29er uspěly v absolutním hodnocení série Eurocup. Nejlépe se umístili Michal a Lukáš Krsičkovi, kterým patří celkové 3. místo z více než 200 lodí. Úspěch slaví také Tibor a Adam Nevelöšovi, kteří zvítězili ve skupině do 17 let. V kategorii dívek pak 3. místo obsadila posádka Lucie Košatová a Anna Košťálová.

Finálový závod se konal v Itálii na Lago di Garda. Na startu se sjelo celkem 61 posádek a podařilo se odjet 11 rozjžděk. Zvítězila posádka Richard Schultheis a Max Körner z Malty. Česká posádka Michal a Lukáš Krsičkovi skončili na 21. místě a obsadili celkové 3. místo v konečném hodnocení série Eurocup. Na 23. místě skončil teprve čtrnáctiletý Tibor Nevelöš se svým bratrem Adamem. Ti si nakonec v sérii Eurocup připsali 1. místo v kategorii do 17 let. V dívčích posádkách se nejvíce dařilo Lucii Košatové a Anně Košťálové, které skončily na třetím místě v kategorii dívek.

„Na konci závodu jsme šli do rizika. Snažili jsme se ještě zlepšit náš výsledek. To se sice už nepodařilo, ale s celkovým hodnocením Eurocupu jsme velmi spokojeni. Je to historický výsledek,“ řekl kormidelník naší nejlepší posádky Michal Krsička. „Celá série byla ovlivněna covidem. Řada závodů se neodjela, ale tam, kde se startovalo, jsme byli a bojovali o body. Škoda neúčasti v Maďarsku. To by nám hodně pomohlo. Z výsledků mám ale velkou radost,“ dodal trenér týmu David Křížek.



VÝSLEDKY

Eurocup - Riva del Garda, ITA - 61 lodí

1.	MLT - R. Schultheis / M. Körner - 1,15,1,3,3,1,9,1,2,2,15	23 b
2.	FRA - T. Le Goff / Y. Bertin - 21,13,4,1,5,2,3,16,1,1,2	32 b
3.	SLO - R. Verderber / D. Cante - 16,8,2,6,2,7,2,6,24,8,8	49 b
21.	M. Krsička / L. Krsička - 13,10,15,18,27,27,19,18,12,22,25	152 b
23.	T. Nevelöš / A. Nevelöš - DNC,2,18,DNC,19,29,45,12,15,20,30	190 b
32.	Š. Jurečka / P. Košťál - 36,27,33,14,26,33,23,30,33,31,27	244 b
34.	L. Dadák / D. Vištor - 40,32,40,25,50,53,38,23,40,13,19	270 b
42.	L. Košatová / A. Košťálová - 31,36,51,32,BFD,47,28,36,38,42,45	335 b
43.	V. Cibulka / P. Tupý - 49,43,34,23,46,35,50,37,41,39,38	336 b
48.	A. Justová / B. Šabatová - 41,UFD,48,41,44,52,47,29,42,45,36	373 b

Eurocup 2020 / celkové pořadí

1. FRA - R. Thoisy / M. Kennish
2. SWE - M. Brenton / A. Norlen
3. CZE - Lukáš Krsička / Michal Krsička

Eurocup 2020 / do 17 let

1. Tibor Nevelöš / Adam Nevelöš

Eurocup 2020 / dívky

3. Lucie Košatová / Anna Košťálová



Foto Elena Giolai

Titul pro mistry světa v match racingu míří do USA HAMILTON, Bermudy 31. října 2020



Skipper Taylor Canfield a Team Stars + Stripes – Mike Buckley, Victor Diaz de Leon, Mike Menninger a Eric Champain – vyhráli 70. Bermuda Gold Cup, který byl zároveň otevřeným mistrovstvím světa v match racingu 2020, nad týmem Iana Williamse GAC Pindar.

Canfieldův tým vyhrál tři ze čtyř rozjžděk ve větru od 12 do 20 uzlů a ukázal, že team racing opravdu umí. Pro Canfielda je vítězství jeho třetím na Bermuda Gold Cup a druhým na otevřeném mistrovství světa. „Je to neuvěřitelné. Nemohu dostatečně poděkovat svému týmu,“ řekl Canfield. „Tento týden jsme se dostali do mnoha těžkých situací a všechny jsme zvládli. Jsme nadšení, že můžeme znovu závodit, a odejít s výhrou je neuvěřitelné.“

Tento závod s sebou nese v jachtingu nebývale vysoké finanční odměny. Canfield a jeho posádka vyhráli pohár krále Edwarda VII., což je trofej z mincovního stříbra, a šek pro vítěze na 100 000 USD.

Také druhý kapitán Williams a jeho tým GAC Pindar – Christian Kamp, Gerry Mitchell a Richard Sydenham vyhráli 15 000 USD.

Novozélandčan Phil Robertson a jeho posádka China One Ningbo – Bradley Farrand, Peter Nicholas, Johanna Thiringer a James Williamson – skončili celkově na třetím místě a vyhráli 12 000 USD poté, co v malém finále porazili tým Borch Racing Jeppe Borch z Dánska.



PRODEJ | KOUPE | PRONAJEM | 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./fax: +420 244 460 104, inzerce lze podávat i e-mailem: marketa@yacht.cz.

PRODEJ

MOTOROVÉ ČLUNY A LODNÍ MOTORY



Regal 2350, rok výroby 2000, stav dobrý, délka 7,8m, šířka 2,5m, hmotnost 1 996 kg, motor MER-CRUISER 5,0 EFI. V ceně není vlek. Cena 410 000 Kč. Kontakt: www.cld.cz, cld@cld.cz, +420 602 720 164



AMT 230DC, snadno ovladatelný a hbitý, 6,8 metru dlouhý člun, nabízí vynikající jízdní vlastnosti, výkon a v případě nutnosti dovede lehkou prokázat své sportovní ambice. Na sedačku ve tvaru písmene „U“ se pohodlně vejde 8 cestujících, kteří si mohou užívat „párty“ při plavbě. Člun je předváděcí bez motoru, doporučená motorizace: Honda BF 150, 200, 250 HP. Podrobné informace o výbavě lodi na filip.kadlec@hondamarine.cz, tel.: +420 607 951 492, www.hondamarine.cz



Minimálně používaný člun **Jeanneau Cap Camarat 6.5 BR** serie 2 s motorem Mercury Verado 200 HP (vše rok 2018, 20 motohodin, 1. majitel). Loď je v plné tovární výbavě. Stav lodě – jako nová. Cena 1 000 000 Kč s DPH. Kontakt: www.fasyachting.cz, +420 602 378 877



Motorový člun Jeanneau Cap Camarat 7.5 WA s motorem Honda BF 250 HP (rok 2016, cca 100 motohodin), plně vybavený, ve výborném stavu. Cena 1 250 000 Kč. Kontakt: www.fasyachting.cz, +420 602 378 877



Regal 26 EX, model 2018, d: 7,9m, š: 2,5m. Převozitelný na vleku za autem. Motor: Volvo PENTA V8 300 Cat. 300 HP-FWC DP Drive EVC – SS Props. Bow thruster, klimatizace s reverzem, el. sklápěcí oblouk, WC a sprcha, kuchyně. Cena 2 990 000,- bez DPH bez vleku. Kontakt: cld@cld.cz, tel: +420 602 720 164



Motorový člun Greenline 33 Hybrid Ready, modelový rok 2015, motor Mercury Diesel 150.5 TDI 110 kW/150 HP, LED LCD TV 22" DVBT v salonu, barva trupu šedá, elektrické koupací plato s dálkovým ovládním, dieselové topení, elektrická toaleta. Prohlídka lodi možná ihned. Cena 130 000 EUR bez DPH. Kontakt: cld@cld.cz, +420 777 557 140



Motorový člun Regal 2700 ES, r. v. 2014, Volvo Penta V8 320 catalyst, DP, SS, délka 8,7 m, šířka 2,5 m, nádrž na vodu 42l, palivová nádrž 325l, hmotnost 2 766 kg, kotevní navigiák, příďový polstr, kompletní zakrytí, koberec a lednice v kokpitu, flexiteak na koupací platformě, navigace Regal Vue, najeto cca 170 mth. Loď je k vidění na Slapech. Cena 1 080 000 Kč bez DPH, cena za přívěs Wick 80 000 Kč včetně DPH. Kontakt: cld@cld.cz, +420 602 720 164



Regal 2460, model 2014, d: 7,5 m, š: 2,5 m. Převozitelný na vleku za autem. Motor: VOLVO PENTA V8 5,0 Gl. WC a sprcha, nerez kotva, LED osvětlení. Cena: 989 000,- bez možnosti odpočtu DPH, bez vleku. cld@cld.cz, tel: +420 602 720 164

RŮZNÉ



Etrusco V 6600SB, novinka MODEL 2021- kombinace nenápadné vestavby (šířka 2,14 m) a pohodlného polintegrované! Fiat Ducato 2,3 l/140 HP, EURO 6d temp, rozměry d x š x v: 6,65x2,14x2,71m, rozvor 3 800 mm, maximální povolená hm. 3,5t, základní DOLOŽNOST 880 kg, izolovaná odpadní nádrž, druhé dveře garáže, rozšíření zadní postele - 2000/1 950x1 940mm, čistá voda 116l, odpadní 92 l, baterie nástavby 95 Ah, markýza. K DODÁNÍ listopad 2020. ZAVÁDĚCÍ CENY! Cena: 1 231 178 CZK včetně DPH, Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272



Etrusco A 6600BB, koupeno v CZ, první majitel, nehavarované, servisní knížka. Rodinný vůz pro 6 lidí na spaní i na jízdě! Rozměry d x š x v: 6,70x2,32x3,14m, Fiat Ducato 2,3 l/140 HP, maximální povolená hmotnost 3 500 kg. Doložnost včetně příslušenství ca. 517 kg. 90l nádrž na naftu, rámová okna nástavby, panoramatické okno v salonu, přídatné zásuvky 230 V v kuchyni a garáži, klima kabiny, ESP, ASR, Hill-holder, tempomat, nosič kol, rádio, couvací kamera. Tovární záruka do 6/2022! K odběru IHNEDE! Cena: 1 209 988 Kč včetně DPH 21% , Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272

RŮZNÉ



Bürstner Ixeo it 726 Fiat 2,3/150HP, koupeno v CZ, první majitel, nehavarované, servisní knížka. Rodinný vůz pro 5 osob, najeto pouze 33 tisíc km. Fiat Ducato 2,3 l, 150 HP, EURO 6, cel. hm. 3 500 kg, 5 míst jízdy i spaní, tempomat, ESP, ASR, Hill Holder, Traction, venkovní přípojka 12/230 V/SAT, alu kola Black, podpěrné nohy, Duocontrol, otočná pilotní křesla kabiny s loket. opěrkami, klima kabiny, Navigace Zenec multimédia + couvací kamera. **NUTNO VIDĚT, SKVĚLÝ STAV!** Cena: 1 159 000 Kč včetně DPH, Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272



Pössl Trenta, model 2021! Limitovaná edice k 30. výročí Pössl - nová koncepce interiéru s důrazem na vzdušnost. Pohodlná koupelna, čistý a funkční design se severskou elegancí. Nutno vidět. Rozměry d x š x v: 5,99 x 2,05 x 2,58 m, vnitřní světlá výška 1 905 mm. Max. pov. hmotnost 3 500 kg, nádrž na naftu 90 l, volant a řadicí páka v kůži, ABS, ESP, ASR, asistent rozjezdu do kopce, 16" ALU kola. Počet míst jízda/spaní 4/3-4. Cena: 47 783 EUR včetně DPH, Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272

TATÍNKOVI VŠECHNO NEJLEPŠÍ.
Vítr do plachet a hlubokou vodu pod kýlem přejí Tvá miminka Kačule a Mártý.



Giottiline Thery 37 Citroen 2,2/165HP, CELOROČNÍ RODINNÝ VŮZ - podélná lůžka s možností letiště. Podvozek Citroen 2,2 l/165 HP, počet míst jízda/spaní: 5/5. Rozměr zadního lůžka: 2x198x83cm. 16" ALU kola, Traction, Hioll-Holder, zesílená náprava, el. schůdek, tempomat, mlhovky, svět. a dešťový senzor, stříbrná metalíza kabiny, volant a řadicí páka v kůži, systém Start/Stop, přístrojová deska s chromovými rámečky, dveře nástavby 2 zámkové centrálně uzamykané, LED osvětlení interiéru, závěs oddělující kabinu, zpětná kamera se 7" displayem. **K ODBĚRU IHNE!** Cena: 61 408 EUR včetně DPH, Kontakt: info@bluerent.cz, +420 777 656 272

BLUE RENT
Na cestách jako doma!

ETRUSCO

PRONÁJEM
 od 1 290 Kč/noc

PRODEJ • SERVIS • PRONÁJEM
 Modřanská 102, 147 00 Praha 4, ☎ +420 777 656 272, www.bluerent.cz

**PRENÁJOM LODÍ
 KAPITÁNSKE
 KURZY
 POZNÁVACIE
 PLAVBY**

aqua • adrenalin • adventure

aaayacht
 www.aaayacht.sk
 tel: +421 944 449 384

**Předplaťte si
 časopis YACHT**

www.yacht.cz

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

yacht

Předplatte si YACHT



Výhody pro předplatitele

- doručíme vám Yacht až domů
- ušetříte až 33 %



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

»» PRAHA

YACHT CLUB CERE
 YACHT CLUB CERE
 PODOLÍ | DOCK | NEHRANICE
 www.cere.cz

DOMANSKÝ.cz 
 vt project 

SPOLU NA JEDNÉ LODI

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

Prodej lodí Regal, Greenline, Chaparral,
 Cranchi, Whaly, Pedro, Karnic, Cobrej



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
 obytné lodě a plachetnice - DELPHIA
 motorové čluny - AMT, MARION
 hliníkové lodě - ARICONET
 hliníkové pracovní lodě - MS BOAT, ALLNAUTIC

prodejna lodí a lodních motorů:
 BG Technik cs, s.s.
 U Závodiště 251/8
 159 00 Praha 5 - Velká Chuchle
 Tel.: +420 283 87 08 48

info@hondamarine.cz
www.hondamarine.cz

LODNÍ PLACHTY

- Výroba krycích plachet na všechny typy plavidel převozní, bimini, cabrio, persenic, spray-hood, kryty, kapsy, zastřešení caravanů, pergoly aj.
- Výroba a opravy interiérů - čalounění, sedaček, matrací, apod.
- Výroba a opravy kovových konstrukcí pro lodě
- Opravy - švy, výměna zipů, fólie oken, zapínání apod.
- Čištění plachet - od plísňe, nečistot + impregnace
- Prodej látek, zipů, zapínání, čistících a péstících prostředků
- Servis lodí a vleků, prodej lodních doplňků

Tel.: +420 777 231 401
 E-mail: info@cisteniplachet.cz
www.lodniplachty.cz
www.cisteniplachet.cz

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
 Převravní 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

ORBITA SAILING

Specialista na
ŘECKO

- Sporády, Kyklády, Chaikidiki
- Vlastní flotila lodí
- Prvotřídní servis

+420 602 502 602

www.orbitasailing.com

»» ČECHY

akita yacht

pronájem lodí
 kondiční plavby
 praktické
 kurzy
 Velikonoční
 regata 2021

www.akitayacht.cz
www.velikonocniregata.cz
 +420 737 970 155 +420 603 502 229
 charter@akitayacht.cz
 regata@akitayacht.cz

BEMEX BOAT
 NECHTE STAROSTI NA BŘEHU

PRODEJ A PRONÁJEM JACHT
 KAPITÁNSKÉ KURZY
 VLASTNÍ FLOTILA V CHORVATSKU
 ČESKÁ ZÁKLADNA V SUKOŠANU
 CHARTER MANAGEMENT
 OFICIÁLNÍ DEALER BENETEAU
 A FOUNTAINE PAJOT

Unhošťská 2752, 27201 Kladno
 Prodej lodí: +420 602 333 636
 Charter, kurzy: +420 724 041 592
 office@bemexboot.com

www.bemex.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

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
 Převravní 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

»» SLOVENSKO

NEBOSCAR

PlasDECK	SYNTETICKÉ TEAKY
	LODĚ 17' - 35'
	JACHTY 34' - 68'
	ČLUNY 18' - 38'
	VEŠKERÉ LODNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ

OBCHODNÍ PASÁŽ NA ZÁMECKÉ
 TYRŠOVA ULICE 2071, 256 01 BENEŠOV U PRAHY
 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
- **PŘEPRVNÍCH VLEKŮ**

ZVÝHODNĚNÉ CENY KOMPLETŮ

Fáblovka 560, 533 52 Pardubice - Staré Hradiště
 Mob.: +420 777 567 821
 E-mail: info@readyline.cz

Wavy Boats

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

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

www.wboats.cz • **info@wboats.cz**

Bohemia Marine

- velkoobchodní prodej echolotů, chartploterů a příslušenství
- Lowrance, Simrad, B&G

tel.: +420 605 294 983

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

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



Vicem 67 Cruiser

Moderní jachta, která kombinuje tradiční vzhled s moderními prvky i výkonnými pohonnými jednotkami. Pohodlně se usadíte, v únoru vyplouváme!



Přestavba plachetnice Vagrant z roku 1913

Zašlou krásu oprášili v loděnicích Royal Huisman / Huisfit.

SEA DOO 2021

Podrobné představení novinek z modelové řady pro příští sezonu.

VYDAVATELSTVÍ YACHT, s.r.o.

Adresa redakce

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

Vydavatel a šéfredaktor

Daniel Guryča

Inzerce

Markéta Pelcmanová

Marketing

Jana Ježková

Distribuce a předplatné

Barbora Pospíšilová

Spolupracovníci

Radek John, Pavel Kreuziger,
František Novotný, Adam Zídek

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

Registrace MK ČR E 6797
ISSN 1211-0493.

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



MOBIL



TABLET



ONLINE



FACEBOOK



INSTAGRAM

PDF verze k dispozici na www.yacht.cz

DALŠÍ TITULY:

WINE
& Degustation

Nejlepší vína
České republiky

ALODĚPLU
JIDALJAK
OBYSENIC
NEDELO...

...IVROCE
2021.....



Arteon Shooting Brake

Nenechá Vás v klidu



Design kombinující exkluzivitu s funkčností. Impozantní přední partie s inovativními světlomety LED-Matrix a ohromný zavazadlový prostor. Nejmodernější technologie, jako je stálé online připojení a řada vyspělých asistenčních systémů. Zcela nový Volkswagen Arteon Shooting Brake. Nenechá Vás v klidu!

Brzy i ve verzi Plug-in Hybrid!



Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ modelu Arteon Shooting Brake: 4,1–4,2 l/100 km, 107–111 g/km.
Fotografie je pouze ilustrativní a vyobrazený model může obsahovat prvky příplatkové výbavy.